

V. 121 nº 07/09
- jul./set. 2001

N 273-L-1

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

HOMENAGEM ÀS BANDAS DE MÚSICA DO CFN



SERVÍCIO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

A BANDA SINFÔNICA

1 - 1ºSG-FN-MU *Marcos Almeida*
(clarineta)

2 - Participação da mulher:
3ºSG-FN-MU *Loide Rodrigues*
de Matos (flautista)

3 - 3ºSG-FN-MU *Roberto Ricardo*
do Nascimento (tenor)

4 - Apresentação em São
Bento do Sul, RS
Maestro CT (T) *Paulo Vieira da*
Costa e CB-FN-CT *Samuel Alves*
de Oliveira (tenor)

5 - Apresentação
no Teatro
Municipal do
Rio de Janeiro
em 19/3/2001
Maestro:
CT (T) *Paulo*
Vieira da
Costa



EN-INVENTARIO

0275018-0

IV 273-211/O.856-7



3/12

REVISTA
MARÍTIMA
BRASILEIRA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

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

2051

2052

2053

2054

2055

2056

2057

2058

2059

2060

2061

2062

2063

2064

2065

2066

2067

2068

2069

2070

2071

2072

2073

2074

2075

2076

2077

2078

2079

2080

2081

2082

2083

2084

2085

2086

2087

2088

2089

2090

2091

2092

2093

2094

2095

2096

2097

2098

2099

2100

2101

2102

2103

2104

2105

2106

2107

2108

2109

2110

2111

2112

2113

2114

2115

2116

2117

2118

2119

2120

2121

2122

2123

2124

2125

2126

2127

2128

2129

2130

2131

2132

2133

2134

2135

2136

2137

2138

2139

2140

2141

2142

2143

2144

2145

2146

2147

2148

2149

2150

2151

2152

2153

2154

2155

2156

2157

2158

2159

2160

2161

2162

2163

2164

2165

2166

2167

2168

2169

2170

2171

2172

2173

2174

2175

2176

2177

2178

2179

2180

2181

2182

2183

2184

2185

2186

2187

2188

2189

2190

2191

2192

2193

2194

2195

2196

2197

2198

2199

2200

2201

2202

2203

2204

2205

2206

2207

2208

2209

2210

2211

2212

2213

2214

2215

2216

2217

2218

2219

2220

2221

2222

2223

2224

2225

2226

2227

2228

2229

2230

2231

2232

2233

2234

2235

2236

2237

2238

2239

2240

2241

2242

2243

2244

2245

2246

2247

2248

2249

2250

2251

2252

2253

2254

2255

2256

2257

2258

2259

2260

2261

2262

2263

2264

2265

2266

2267

2268

2269

2270

2271

2272

2273

2274

2275

2276

2277

2278

2279

2280

2281

2282

2283

2284

2285

2286

2287

2288

2289

2290

2291

2292

2293

2294

2295

2296

2297

2298

2299

2300

2301

2302

2303

2304

2305

2306

2307

2308

2309

2310

2311

2312

2313

2314

2315

2316

2317

2318

2319

2320

2321

2322

2323

2324

2325

2326

2327

2328

2329

2330

2331

2332

2333

2334

2335

2336

2337

2338

2339

2340

2341

2342

2343

2344

2345

2346

2347

2348

2349

2350

2351

2352

2353

2354

2355

2356

2357

2358

2359

2360

2361

2362

2363

2364

2365

2366

2367

2368

2369

2370

2371

2372

2373

2374

2375

2376

2377

2378

2379

2380

2381

2382

2383

2384

2385

2386

2387

2388

2389

2390

2391

2392

2393

2394

2395

2396

2397

2398

2399

2400

2401

2402

2403

2404

2405

2406

2407

2408

2409

2410

2411

2412

2413

2414

2415

2416

2417

2418

2419

2420

2421

2422

2423

2424

2425

2426

2427

2428

2429

2430

2431

2432

2433

2434

2435

2436

2437

2438

2439

2440

2441

2442

2443

2444

2445

2446

2447

2448

2449

2450

2451

2452

2453

2454

2455

2456

2457

2458

2459

2460

2461

2462

2463

2464

2465

2466

2467

2468

2469

2470

2471

2472

2473

2474

2475

2476

2477

2478

2479

2480

2481

2482

2483

2484

2485

2486

2487

2488

2489

2490

2491

2492

2493

2494

2495

2496

2497

2498

2499

2500

2501

2502

2503

2504

2505

2506

2507

2508

2509

2510

2511

2512

2513

2514

2515

2516

2517

2518

2519

2520

2521

2522

2523

2524

2525

2526

2527

2528

2529

2530

2531

2532

2533

2534

2535

2536

2537

2538

2539

2540

2541

2542

2543

2544

2545

2546

2547

2548

2549

2550

2551

2552

2553

2554

2555

2556

2557

2558

2559

2560

2561

2562

2563

2564

2565

2566

2567

2568

2569

2570

2571

2572

2573

2574

2575

2576

2577

2578

2579

2580

2581

2582

2583

2584

2585

2586

2587

2588

2589

2590

2591

2592

2593

2594

2595

2596

2597

2598

2599

2600

2601

2602

2603

2604

2605

2606

2607

2608

2609

2610

2611

2612

2613

2614

2615

2616

2617

2618

2619

2620

2621

2622

2623

2624

2625

2626

2627

2628

2629

2630

2631

2632

2633

2634

2635

2636

2637

2638

2639

2640

2641

2642

2643

2644

2645

2646

2647

2648

2649

2650

2651

2652

2653

2654

2655

2656

2657

2658

2659

2660

2661

2662

2663

2664

2665

2666

2667

2668

2669

2670

2671

2672

2673

2674

2675

2676

2677

2678

2679

2680

2681

2682

2683

2684

2685

2686

2687

2688

2689

2690

2691

2692

2693

2694

2695

2696

2697

2698

2699

2700

2701

2702

2703

2704

2705

2706

2707

2708

2709

2710

2711

2712

2713

2714

2715

2716

2717

2718

2719

2720

2721

2722

2723

2724

2725

2726

2727

2728

2729

2730

2731

2732

2733

2734

2735

2736

2737

2738

2739

2740

2741

2742

2743

2744

2745

2746

2747

2748

2749

2750

2751

2752

2753

2754

2755

2756

2757

2758

2759

2760

2761

2762

2763

2764

2765

2766

2767

2768

2769

2770

2771

2772

2773

2774

2775

2776

2777

2778

2779

2780

2781

2782

2783

2784

2785

2786

2787

2788

2789

2790

2791

2792

2793

2794

2795

2796

2797

2798

2799

2800

2801

2802

2803

2804

2805

2806

2807

2808

2809

2810

2811

2812

2813

2814

2815

2816

2817

2818

2819

2820

2821

2822

2823

2824

2825

2826

2827

2828

2829

2830

2831

2832

2833

2834

2835

2836

2837

2838

2839

2840

2841

2842

2843

2844

2845

2846

2847

2848

2849

2850

2851

2852

2853

2854

2855

2856

2857

2858

2859

2860

2861

2862

2863

2864

2865

2866

2867

2868

2869

2870

2871

2872

2873

2874

2875

2876

2877

2878

2879

2880

2881

2882

2883

2884

2885

2886

2887

2888

2889

2890

2891

2892

2893

2894

2895

2896

2897

2898

2899

2900

2901

2902

2903

2904

2905

2906

2907

2908

2909

2910

2911

2912

2913

2914

2915

2916

2917

2918

2919

2920

2921

2922

2923

2924

2925

2926

2927

2928

2929

2930

2931

2932

2933

2934

2935

2936

2937

2938

2939

2940

2941

2942

2943

2944

2945

2946

2947

2948

2949

2950

2951

2952

2953

2954

2955

2956

2957

2958

2959

2960

2961

2962

2963

2964

2965

2966

2967

2968

2969

2970

2971

2972

2973

2974

2975

2976

2977

2978

2979

2980

2981

2982

2983

2984

2985

2986

2987

2988

2989

2990

2991

2992

2993

2994

2995

2996

2997

2998

2999

3000

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 7/9
jul./set. 2001

R. marít. bras.

Rio de Janeiro

v. 121

n.º 7/9

p. 320

jul. / set. 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 Spränger*

Consultores Especiais da RMB

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

Superintendência de Documentação

Capitão-de-Fragata (T) *Carlos Roberto de Almeida*

Departamento de Publicações e Divulgação

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

Equipe Editorial

Amanda Morgado Nehme (Estagiária)

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

Divisão de Publicações e Divulgação

Praça Barão de Ladário S/N^a

Ilha das Cobras — Centro

20091-090 — Rio de Janeiro — RJ

☎ (21) 3870-6852

FAX (21) 3870-6716

E-mail: sdm14@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

Divisão de Publicações e Divulgação

Praça Barão de Ladário, S/Nº — Ilha das Cobras — Centro

20.091-000 – Rio de Janeiro — RJ

Tels.: (21) 3870-6852

FAX (21) 3870-6716

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

NOME: POSTO:

ENDEREÇO:

CEP CIDADE: ESTADO:

DATA: Nº DE CORPO (MB):

ASSINATURA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA RMB

SUMÁRIO

- 9 **NOSSA CAPA: A MÚSICA MILITAR**
- 15 **ALVORADA COM BANDA**
Luiz Sanctos Döring – Vice-Almirante (RRm)
- OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA**
Parte XXXVI
Mario Jorge da Fonseca Hermes – Almirante-de-Esquadra (Ref^o)
(Será publicado na próxima edição)
- 27 **EXORTAÇÃO AOS SUBMARINISTAS DO NOVO MILÊNIO**
José Luiz Feio Obino – Vice-Almirante (RRm)
- 35 **MINHA OBSERVAÇÃO SOBRE A FLEET AIR ARM**
Texto: *Almirante inglês não identificado*
Jayme Leal Costa Filho – Contra-Almirante (Ref^o) – Tradutor
- 39 **BRAZ DE AGUIAR, O BANDEIRANTE DAS FRONTEIRAS REMOTAS**
Roberto Gama e Silva – Contra-Almirante (Ref^o)
- 45 **ESTRATÉGIA DA CONTENÇÃO PERIFÉRICA**
Haroldo Bastos Cordeiro Júnior – Contra-Almirante (RRm)
- 53 **O MERCANTE URUGUAIO TACOMA, SOBREVIVENTE DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL**
Alejandro Nelson Bertocchi Moran
- 61 **O COMBATE DA ILHA DE TRINDADE ou Os Porcos da Trindade**
Carmelio Vilela
- 65 **A RETOMADA DE URUGUAIANA**
Carlos Fontes – Da Academia de História Militar Terrestre do Brasil
- 75 **AEW ORGÂNICO PARA A MARINHA DO BRASIL**
Eduardo Italo Pesce – Professor
- 79 **A GUERRA DE SECESSÃO NA BAÍA DE TODOS OS SANTOS**
O combate do USS Wachusett versus CSS Florida
José Góes de Araújo – Professor
- 105 **MARINHA DO BRASIL COMO IMAGEM DA NAÇÃO: O pensamento de monarquistas e republicanos sobre a Marinha do Brasil em fins do século XIX**
José Miguel Arias Neto – Professor

- 117 **A BARRA E O PORTO DE RIO GRANDE**
– uma vitória da engenharia brasileira
Pedro C. da Silva Telles – Engenheiro
- 125 **OS "CAÇA-PAUS" BRASILEIROS**
(Construídos no Brasil)
Lauro Nogueira Furtado de Mendonça – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref²)
- 131 **MINAS: SUA ESTÓRIA PODERIA TER SIDO OUTRA**
Haroldo Livio Castello Branco – Capitão-de-Mar-e-Guerra (EN-Ref²)
- 135 **O CÓDIGO DE HONRA DO COLÉGIO NAVAL**
José Corrêa de Sá e Benevides – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)
- 145 **A QUESTÃO DA PRODUÇÃO DE COMBUSTÍVEL PARA UM ESQUADRÃO DE SUBMARINOS NUCLEARES DE ATAQUE**
Leonam dos Santos Guimarães – Capitão-de-Fragata (EN)
- 163 **UMA PROPOSTA DE FORMULAÇÃO DA FUNÇÃO DE DECISÃO**
Carlos Francisco Simões Gomes – Capitão-de-Corveta
- 181 **CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E ACCOUNTABILITY**
Marcos Inoi de Oliveira – Capitão-de-Corveta (IM)
- 195 **SEÇÃO CIAW – CURSOS DE APERFEIÇOAMENTO AVANÇADO (Resumos)**
- 205 **CARTA DOS LEITORES**
- 227 **A MARINHA DE OUTRORA**
- 231 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**
- 235 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**
- 241 **DOAÇÕES AO SDM**
- 243 **NECROLÓGIO**
- 245 **REVISTA DE REVISTAS**
- 285 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**



O *schellenbaum* (a árvore de sinos), símbolo representativo da Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais

A MÚSICA MILITAR

Museu do Corpo de Fuzileiros Navais

O homem aprendeu a produzir sons: batendo com os pés no chão, com os punhos no peito, com a madeira ou osso em outros objetos. Estava inventada a percussão, o tambor, e daí a criar as outras famílias de instrumentos musicais – sopro e corda – foi questão de tempo e evolução técnica.

Egípcios, sumérios e assírios utilizaram boa variedade de instrumentos musicais: harpas, líras, flautas, saltérios, tambores, trombetas etc. A música acompanhou a música por longo tempo, e achados arqueológicos mostraram divindades tocando instrumentos musicais.

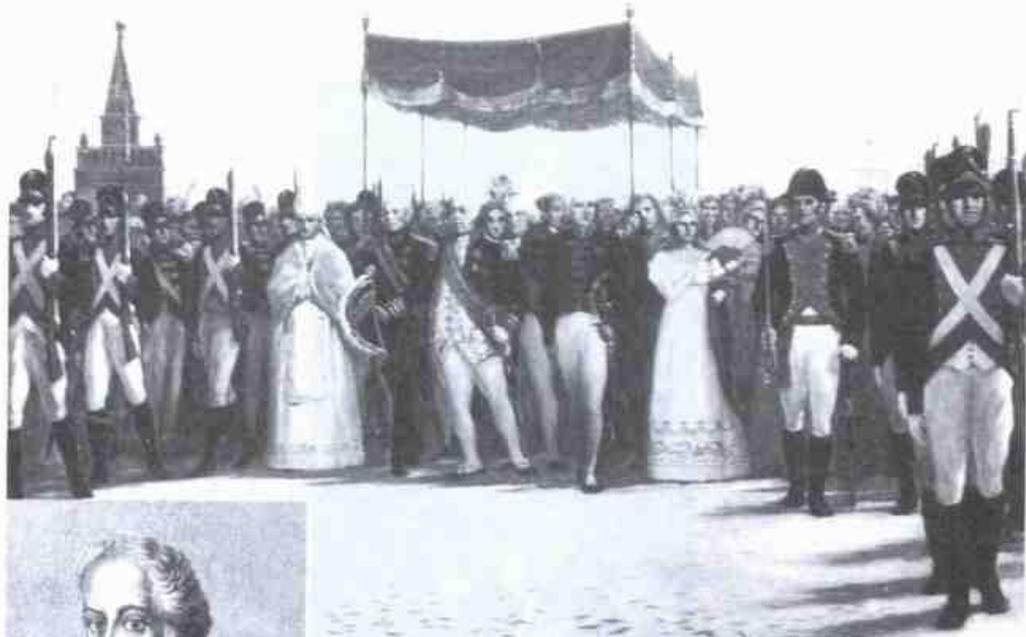
Foram os gregos que estabeleceram as bases da música ocidental. A própria palavra *mousike* significava arte das musas e

englobava poesia, dança, canto, declamação e matemática.

Os romanos assimilaram a música grega, e é em Roma que esta passa a exaltar a glória militar e onde o aperfeiçoamento dos instrumentos de sopro e percussão teve importância decisiva no desenvolvimento da melodia europeia.

NOSSA HERANÇA LUSITANA

É muito antiga a tradição musical a bordo dos navios da Armada. Podemos citar o conteúdo no diário de Vasco da Gama: "Ao sábado, vieram obra de duzentos negros, entre grandes e pequenos, e traziam umas doze reses, entre bois e vacas, e quatro ou cinco carneiros; e nós, como os vimos, fomos logo



D. João VI, na chegada ao Brasil da Brigada Real da Marinha
Foto: SDM

em terra. E eles começaram logo de tanger quatro ou cinco flautas, e uns tangiam alto e outros baixo, em maneira que concertavam muito bem para negros, de que se não esperava música, e bailavam como negros. E o capitão-mor mandou tanger as trombetas, e nós, em os batéis, bailávamos, e o capitão-mor também, de volta conosco”.

O príncipe regente D. João, depois D. João VI, aliás, como todos os Braganças, gostava imenso de música. Quando da partida da corte para o Brasil, levou a bordo da esquadra a “música marcial” da Brigada Real da Marinha, uma das melhores músicas militares que ao tempo havia.

Em 1816, D. Antônio de Araújo, Conde da Barca, escrevia ao nosso enviado na cor-

te inglesa para que adquirisse vários instrumentos destinados à música marcial da Brigada Real da Marinha, então no Rio de Janeiro, e acrescentava: “Dos melhores que houver, por isso causar muito agrado ao príncipe D. Pedro”. No entanto, nem todos os instrumentos encomendados foram adquiridos na Inglaterra. Apesar de na época nos encontrarmos em guerra com a França, quatro serpentões de volta e quatro trombões de anéis foram adquiridos naquele país. O arquiteto Grandjean de Montigny relata-nos que D. João VI dava o “beija-mão” na corte do Rio ao som da música militar da Brigada Real da Marinha, e que das vivendas nobres e chácaras vizinhas acorria gente para ouvir e ver desfilar a música.

A Brigada Real da Marinha, origem do Corpo de Fuzileiros Navais, que acompanhou a corte lusa em sua transmigração, tão logo desembarcou, pôs-se a marchar pelas ruas do Rio, tendo à frente sua “música marcial”. Todos ficaram encantados e não para-

vam de aplaudi-los, eis que nunca haviam ouvido música tão bonita e vibrante nem visto uniformes tão belos e garbosos.

Na "música marcial" vamos encontrar a gênese de todas as bandas de fuzileiros navais e seus maestros.

Hoje, os fuzileiros navais possuem 17 bandas de música, de vários tamanhos¹, integrando diversas organizações da Marinha, espalhadas pelo território nacional.

BANDA SINFÔNICA

Entre os integrantes das bandas de música do Corpo de Fuzileiros Navais, destacam-se algumas personalidades bastante conhecidas e apreciadas no meio musical brasileiro e também internacionalmente: o professor e maestro **Oswaldo Passos Cabral**², autor do poema sinfônico *Riachuelo*³, que retrata as glórias da Marinha na Batalha Naval do Riachuelo, travada em 11 de junho de 1865; o maestro **Florentino Dias**⁴, o maestro **Eleazar de Carvalho**, regente titular da Orquestra Sinfônica de Porto Alegre e da Orquestra Sinfônica de Saint-Louis nos Estados Unidos.

Entre os professores e regentes das bandas de música, destacamos o maestro **Francisco Braga**², autor da música do Hino à Bandeira e patrono das bandas de música da Marinha. Dentre as suas grandes participações, podemos destacar um concerto sinfônico para a Rainha Elizabeth II em 1952, no Palácio de Buckingham (Inglaterra) e um concurso realizado em Hamburgo (Alemanha),

em 1974, quando se sagrou vencedor entre inúmeras bandas de música européias.

Do contato com bandas militares de outros países surgiu a idéia da criação de uma banda sinfônica, que germinou, tomando forma rapidamente. Em 7 de setembro de 1970, é ativada a Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais. Em 1977, sagrou-se vencedora do 1º Concurso Nacional de Bandas Sinfônicas Militares, realizado na Escola Nacional de Música do Rio de Janeiro.

Recentemente, o reconhecimento da dedicação de seus integrantes veio em julho de 1996, quando a Banda participou do V Festival Internacional de Bandas Militares, realizado em Modena, na Itália. O sucesso e a importância desta apresentação são bem refletidos pelo depoimento do Suboficial (FN-MU) Jorge Wilson Soares Vieira, seu integrante na época.

"A Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais teve o prazer e honra de conviver com os berços bandísticos mais consagrados da música ocidental, representados pelas escolas vienense, italiana, holandesa e inglesa.

"A troca de informações a respeito da formação e estruturas de bandas, origem dos instrumentos, arranjos e evoluções proporcionaram ao nosso profissional uma ótima oportunidade para comparar a situação do músico militar brasileiro e, em particular, do fuzileiro naval com a dos músicos dos demais países participantes.

1 N.R.: As bandas classificam-se pelo número de seus integrantes. Assim, a banda tipo 1 possui 84 músicos; a tipo 2, 52, a tipo 3, 28 e a tipo 4, 22 integrantes.

2 N.R.: Veja *132 anos do Maestro Francisco Braga na RMB* 2º trim./2000 - p. 306 a 311 e *Maestro Oswaldo Cabral e seu centenário na RMB* 1º trim./2000 - p. 267 a 270.

3 N.R.: Veja *RMB* 3º trim./2001.

4 N.R.: O maestro Florentino Dias, aos 16 anos, ingressou na Banda de Música do Corpo de Fuzileiros Navais e, enquanto seguia a carreira militar, estudava na Escola Nacional de Música. Depois de formado, partiu para os Estados Unidos da América, onde fez mestrado em regência na Washington University e, ao voltar, em 1968, fundou a Orquestra Sinfônica e o Coral da Universidade Federal do Rio de Janeiro, criando a Filarmônica do Rio dez anos depois.

"Ficou claro que o nosso repertório destacou-se internacionalmente; pois, com o ritmo do samba, fomos os únicos a contagiar o público. A Banda exibiu sua grande versatilidade musical, recebendo em troca toda a admiração do público."

Em agosto de 1996, a Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais realizou, em São Paulo, na sede do Banco Real, o concerto de lançamento de seu segundo *compact disc* (CD), o *Clássicos a Bordo*.

Da capital paulista, a Banda seguiu viagem para Assunção, no Paraguai, onde exibiu-se por ocasião da solenidade de inauguração do Teatro Tom Jobim, parte integrante do Espaço Cultural da Embaixada do Brasil.

Mais uma vez com repertório bem escolhido e bastante versátil—incluindo, claro, Tom Jobim, Carlos Gomes, Roberto Carlos, Francisco Mignone, Pixinguinha e Ari Barroso, dentre outros—, os músicos brasileiros entusiasmaram a platéia.

Pelo bom reflexo da apresentação, o embaixador brasileiro no Paraguai, Márcio de Oliveira Dias, transmitiu mensagem ao então ministro da Marinha, assim expressando-se:

"Pela alta qualidade artística e pela sua absoluta identificação com as melhores tradições do país, não poderíamos haver contado, para primeira função do novo teatro, com espetáculo que desse melhor testemunho da presença institucional brasileira neste país.

"O desempenho técnico da Banda Sinfônica, sua organização e os seus irrepreensíveis comportamento e comunicabilidade transmitiram por certo aquilo que buscamos, continuamente, mostrar: a melhor imagem do Brasil e de suas instituições."

As viagens à Itália, ao Paraguai e a São Paulo acentuaram o espírito de corpo e aumentaram a camaradagem entre os músicos.

Assim, desde o histórico desfile de 7 de março de 1808 até os dias atuais, as bandas de música



Maestro Eleazar de Carvalho regendo a Banda do Corpo de Fuzileiros Navais (acima) e a Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo, esta em 3 de julho de 1982.

Fotos: SDM e CFN.

ca da Marinha do Brasil, Sinfônica e Marcial, realizam apresentações em todo o território nacional e no exterior, encantando o público com músicas vibrantes e uniformes vistosos.

Atualmente, a Banda Sinfônica possui um vasto repertório, constituído de marchas e canções militares, hinos, músicas populares e eruditas.

É composta de um oficial-regente, dois cantores, um coral de 25 vozes acompanhado pela cantora Telma Costa e 91 músicos, nas graduações de suboficiais e sargentos, com formação e aperfeiçoamento realizados na Escola de Música do Corpo de Fuzileiros Navais, sendo a Marinha brasileira a única Força Armada que possui uma Escola de Formação de Sargentos Músicos integrada na estrutura do Corpo de Fuzileiros Navais.

A Banda Sinfônica é um elemento organizacional da Companhia de Bandas do Batalhão Naval do Corpo de Fuzileiros Navais, localizada na Fortaleza de São José da Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro.

BANDA MARCIAL

Em março de 1808, quando a Brigada Real da Marinha chegou ao Rio de Janeiro, vinda de Portugal, já trazia sua Banda Marcial, com 60 componentes, distribuídos nos naipes de trombetas, caixa de guerra e de pífaros. Assim continuou até 1946.

Fruto do contato de nossa Marinha com Forças Armadas de outros países durante a Segunda Guerra Mundial, em 1946, a Banda Marcial foi reorganizada, possuindo, a partir de então, oito bombos, oito taróis, 16 caixas de guerra, oito surdos, oito pratos,

16 pífaros, 24 cornetas de primeira voz, 24 cornetas de segunda voz e 16 cornetas-baixo, com um efetivo de 128 militares.

Em 1951, a guarnição do Cruzador *Tamandaré* presenteou a Banda Marcial com 16 gaitas escocesas, aumentando seu efetivo para 144 figuras.

Em 1968, passou a ter 170 figuras, ostentando, naquele ano, os títulos de maior banda marcial militar e maior banda de gaitas escocesas do mundo, tornando-se famosa e admirada pelo povo brasileiro.

Ao longo desses anos, a tradicional Banda Marcial vem divulgando a Marinha e o Corpo de Fuzileiros Navais em todo o território nacional, através da

técnica e das evoluções de seus componentes, que entusiasma todas as platéias por onde se apresentam.

Cada vez mais é solicitada para exposições, tendo inclusive enviado representações à coroação da Rainha Elizabeth II da Inglaterra, em 1956, em Houches (Inglaterra), às comemorações Cabralinas,

em Portugal e nos festejos da Independência do Paraguai. Por sua qualidade, tem despertado a formação de bandas e fanfarras escolares nos diversos municípios dos Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul, que a têm como modelo.

Hoje a Banda Marcial possui um efetivo de 126 componentes.

Recentemente, o Corpo de Fuzileiros Navais recebeu significativo presente do Navio-Escola *Brasil* a árvore de sinos o *schellenbaum*, uma tradicional peça de metal com campainhas, ornadas de folhas de carvalho, sol, águia laqueadas de dou-

D. João VI dava o “beija-mão” na corte do Rio ao som da música militar da Brigada Real da Marinha; das vivendas nobres e chácaras vizinhas acorria gente para ouvir e ver desfilar a música

rado e estrelas, que vai à frente da Banda Marcial. (Veja 1ª capa)

Este enfeite representativo é proveniente do Oriente Próximo. No passado, o *schellenbaum* era considerado como sendo um instrumento de percussão.

A Hungria, a Polónia e a Áustria travaram conhecimento com esse instrumento durante as guerras com os turcos, no século XVI.

O *schellenbaum*, que, na sua forma primitiva, havia servido, durante vários séculos, como instrumento de ruídos, transformou-se, em solo europeu, em símbolo representativo de bandas e regimentos.

A Brigada Real da Marinha, quando aportou no Rio de Janeiro em 1808, acompanhando a corte portuguesa, trouxe também sua Banda Marcial e, à frente dela, o *schellenbaum*.

FUZIBOSSA

Com o tempo, a paixão pela música levou ao surgimento de um grupo musical que se propunha a apresentar nos quartéis músicas de natureza não militar. O grupo se firmou e, a partir de 1929, passou a fazer parte da vida do Corpo de Fuzileiros Navais.

Tendo adotado o nome de Jazz Band, o grupo evoluiu e com ele o seu nome. No final da década de 50, passou a ser conhecido como Fuzibossa, devido ao movimento denominado Bossa Nova. A aglutinação de Fuzileiros e Bossa Nova deu tão certo que permanece moderna e atual até os dias de hoje.

O Fuzibossa teve várias formações e componentes.

Em 1999, o comandante-geral do Corpo de Fuzileiros Navais, Almirante-de-Esquadra (FN) Carlos Augusto Costa, criou a Orquestra Fuzibossa, que é formada pelos componentes do conjunto Fuzibossa e complementada por músicos da Banda Sinfônica, com a formação de 27 componentes, contando, ainda, com três cantoras civis contratadas – Alcione, Nadiege e Regina.

Hoje, além de abrilhantar bailes em diversas organizações militares da Marinha, é solicitado para bailes de formatura e eventos no meio civil.

QUINTETO DE SOPROS DO CFN

Os grandes compositores do século XVII, ao depararem com o dilema de executar suas obras em ambiente de pouco espaço, idealizaram a criação de músicas de câmara, isto é, músicas escritas para poucos instrumentos e adequadas à execução em ambientes fechados ou aposentos.

Essa redução, normalmente, para cordas ou, ainda, corda com acréscimo de um instrumento de madeira, envolvia de três a oito instrumentos, daí resultando nos trios, quartetos, quintetos etc.

Os trios geralmente eram acompanhados de piano; os quartetos, às vezes.

Os quintetos, por sua vez, por melhor abrangerem a utilização do maior número de cordas, eram os mais usados e, também, os que sofreram ao longo dos anos uma diversidade de combinações orquestrais.

Foi a partir dessas combinações que, no final do século XIX, surgiu o Quinteto de Sopros, que consiste numa combinação habitual de quatro instrumentos de madeira – a flauta, o oboé, a clarineta e o fagote –, acrescidos de um instrumento de metal – a trompa.

Como na idéia do passado, o Quinteto de Sopros do Corpo de Fuzileiros Navais é empregado para abrilhantar cerimônias em ambientes fechados e de pouco espaço.

Dentre os principais compositores do seu repertório destacaram-se Reicha, Danzi, Schmitt, Francaix e Carter.

O Quinteto de Sopros foi criado no ano de 1996, formado por músicos da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais.

Desde então, vem dando ênfase aos eventos de que participa como veículo de Relações Públicas da Marinha.

ALVORADA COM BANDA

LUIZ SANCTOS DÖRING

Vice-Almirante (RRm)

Tudo começou como se proviesse do escuro. Uma peça de teatro para crianças. As moças, que cantavam à sua frente, eram muito bonitas. Um personagem, com aparência de heróis da vitrine de lojas de brinquedo, tocava, em instrumento estranho, um tipo de música com a qual não estava acostumado.

O menino acordou.

O sonho fora interrompido sem que terminasse, mas a música continuava.

Ele se surpreendeu com aquela cena de homens soprando cornetas e batendo em tambores. Por que tantos? Bloco? Não era época de carnaval. Muitas vezes cruzava, na rua, só com três ou quatro indivíduos tocando violão e tamborins, para ganhar dinheiro, principalmente à porta de restaurantes. “O que era aquilo?”

A jovem que se achava ao seu lado esclareceu-lhe:

– Uma banda militar.

“Ah... banda era aquilo!” Veio-lhe à mente a figura de sua avó, contando-lhe que ele assistira à passagem de uma banda, quando novo, fato de que não se lembrava; à época tinha menos de quatro anos de idade. Ela lhe garantia, até, que marchara, acompanhando os soldados que passavam. Nenhuma lembrança. Para ele parecia a primeira vez, embora já fosse completar dez anos.

Recordou-se do que ouvira o avô de um garoto dizer, numa das vezes em que passava pela praça, olhando as árvores, e os passarinhos e pombos que vinham catar os pedaços de biscoitos jogados no chão, os quais ele, furtivamente, também apanhava: “No meu tempo de criança, meus pais me levavam para ver a parada de 7 de Se-

tembro, na Avenida Presidente Vargas. Todo ano. Íamos de bonde”. A que uma senhora mais nova acrescentara: “No meu, víamos na televisão. Já não existiam bondes e ir para o centro da cidade era muito difícil. Hoje, nem televisão, o que é uma pena”.

“O que seria ‘bonde’? Por que nem televisão?”

A jovem ensinou-lhe o significado da palavra “bonde”; a segunda pergunta não soube responder.

Ele nunca assistira a um espetáculo tão interessante. Os “guardas” marchavam, batendo os pés no chão ao mesmo tempo e balançando os braços de maneira igual! Pareciam ligados por fios invisíveis. “Como é que podiam todos andar assim certinhos?”

– Guiados pela música. A cadência, o ritmo, da música – explicou-lhe a jovem.

– A cadência permite ordenar os movimentos, para que o batalhão avance, progrida. É a ordem. Onde há ordem, há progresso.

Ele recordou-se da pequena bandeira de papel que certa vez uma senhora lhe dera, mostrando-lhe as letras e dizendo “Ordem e Progresso”; recomendando a seguir: “Defenda a sua Amazônia”. A Bandeira do Brasil!

A mente prosseguiu explorando aquele mundo desconhecido: “Por que será que todos estão de branco?”

– É a farda deles. Banda da Marinha – falou-lhe a jovem, colocando a mão, carinhosamente, sobre sua cabeça.

O poder mágico da música apossou-se da alma infantil. Nada mais lhe chamava a atenção, exceto a banda. Os instrumentos de metal o extasiavam. Peças douradas, que brilhavam como o sol sobre o mar, em fim

de tarde, o que costumava ver quando ia deitar na areia da praia. A música saía de dentro do sol. Imaginou-se soprando naquele tubo grande e enroscado como uma serpente, que terminava numa enorme abertura. Parecia-lhe o mais “rouco” de todos. Alguns tinham um som “fino”. Principalmente aqueles que se assemelhavam a um pequeno saco de pano quadriculado, cheio de ar, com umas varas em cima, os homens soprando num canudo. Que gozado! As pessoas também eram assim; quando entrava na igreja, durante a missa, e via uma turma cantando perto do altar, algumas tinham voz fina, outras grossa ou rouca. Gostava dos tambores. Mexiam com suas pernas, como se as empurrassem. Tinha a impressão de que faziam seu coração pulsar na mesma cadência. Estranhamente viam-lhe imagens mentais muito semelhantes ao que lhe contara a avó: ele marchando, atrás de soldados e, depois, voltando para casa, vendo bois, cavalos, cabritos, galinhas, campos, ruas de terra... Outro lugar, bastante diferente daquele em que estava vivendo. Que manhã maravilhosa! Tanta gente fardada, tocando para ele, desfilando. Jamais experimentara tal sensação de importância. E aquela “tia”, ao seu lado, respondendo suas perguntas... Sentiu-se integrado no mundo. Um brasileiro, como todos ali!

A idéia veio-lhe de repente! “Quando crescer, quero tocar na banda da Marinha”.

– Para isso, você tem que se empenhar. A vida é como a banda. Para ganhar as coisas que desejamos, de que gostamos, como a música, precisamos carregar os instrumentos, soprá-los com força, ou bater com decisão, ao lado dos outros, em equi-

pe, cada um integrado harmoniosamente com os demais, andando sempre para a frente, inclusive nas ladeiras muito inclinadas, debaixo de sol ou de chuva. E tudo começa com o estudo, até para aprender a tocar. Você tem de ir para a escola, precisa estudar – alertou-lhe a jovem.

Ele voltou o olhar para o chão e ficou vários segundos sem reagir, como se estivesse meditando. Já não dava atenção ao espetáculo que prosseguia. Então encarou-a, olhando-a fixamente.

– Eu vou. Vou dizer à minha mãe que eu quero ir pra escola. Se ela não puder, eu vou à igreja e peço à moça que trabalha lá – garantiu com entonação enfática.

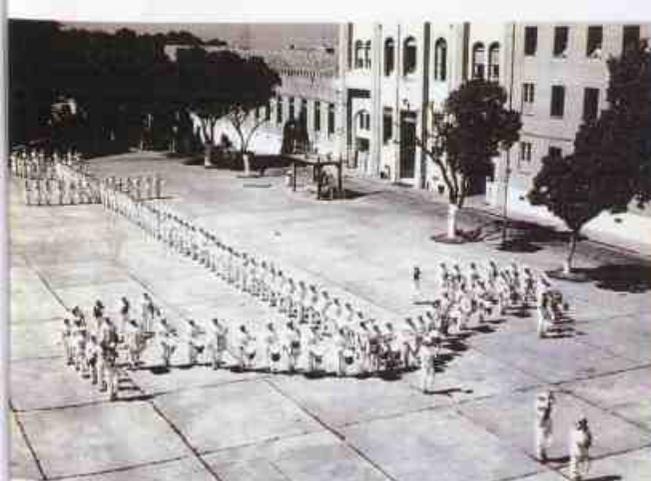
Começou a “marcar passo”. Saía da imobilidade existencial; dentro em breve estaria avançando, progredindo. A banda o despertava, pela segunda vez naquele dia.

Na nuvem tênue e única, em céu de manhã iluminada, as nove Musas celebravam o êxito no esforço que empreenderam para motivar e acordar o garoto, encenando um sonho animado pelo hino que a banda executava. Depositando sobre a almofada a sua lira, Apolo agradecia a Morfeu, pela colaboração. Ele e as filhas de Zeus queriam que aquele pequeno Ser Humano vivenciasse a experiência de conhecer uma banda, na esperança de invadir-lhe o coração, através da música, sensibilizá-lo e resgatá-lo; um menino de rua. Conseguiram.

A jovem, a “tia” que lograra ler os pensamentos do guri, respondendo-lhe as perguntas e sugerindo-lhe a grande mudança, desapareceu assim que a banda acabou de passar. Cumprira a sua missão social.

Era uma das Musas, a que inspirava a música.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL> / Banda de Música /



A BANDA MARCIAL

1 e 2 – Sempre treinando. No pátio do CGCFN nos anos 50 e no fim de 2000.
3 e 4 – O resultado de tanto esforço: a cerimônia militar.

(Fotos: CFN)



ÀS

B
A
N
D
A
S
de
M
Ú
S
I
C
A

HOMENAGEM
DA
RMB



O Jazz Band (1929?)

O PASSADO (Fotos: SDM)

Banda de Música em 1923





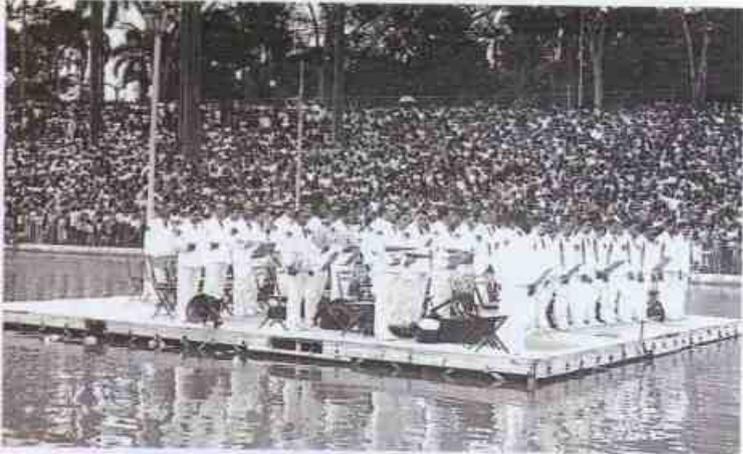
Orquestra *Fuzibossa* na festa de aniversário do CFN, no late Clube do RJ, em março de 2001

O PRESENTE (Fotos: CFN)

À esquerda: Telma Costa, participação especial em mais de 26 apresentações da Banda Sinfônica.

Embaixo: Banda Sinfônica, já com a participação da mulher, em concerto no Teatro Municipal do RJ, em 19/3/2001, sob a regência do Maestro CT (T) Paulo Vieira da Costa





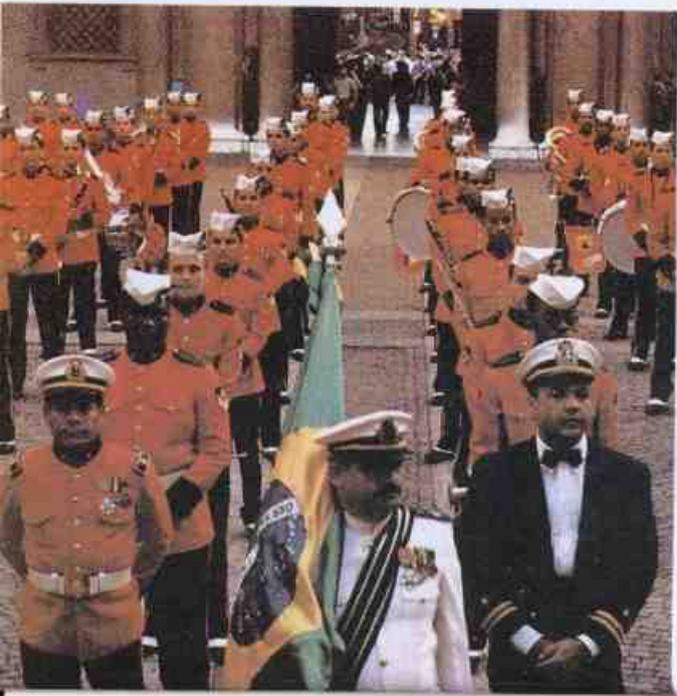
Concerto sinfônico na Quinta da Boa Vista, no Rio de Janeiro, em 16/9/1973



Bandas Sinfônica e Marcial no Estádio do Maracanã, Rio de Janeiro, no jogo Brasil x Uruguai, em 19/9/1993

BANDAS SINFÔNICA e

(Fotos: 1ª SDM; demais CFN)



Banda Sinfônica, vencedora do concurso, em Modena, na Itália, em julho de 1996

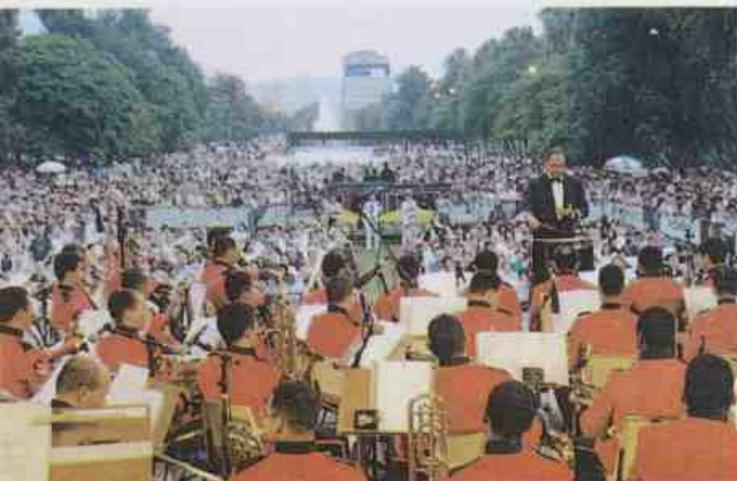
Concerto ao ar livre na cidade de Rio Grande, RS, em 13/4/2001





No ginásio de desportos *Ennes Gualberto*, em São Bento do Sul, RS, em 17/4/2001

No Parque Farroupilha, em Porto Alegre, RS, em 15/4/2001, sob a regência do Maestro CT (T) Paulo Vieira da Costa



M
A
R
C
I
A
L



No CIASC em março de 2001

PELO

BRASIL

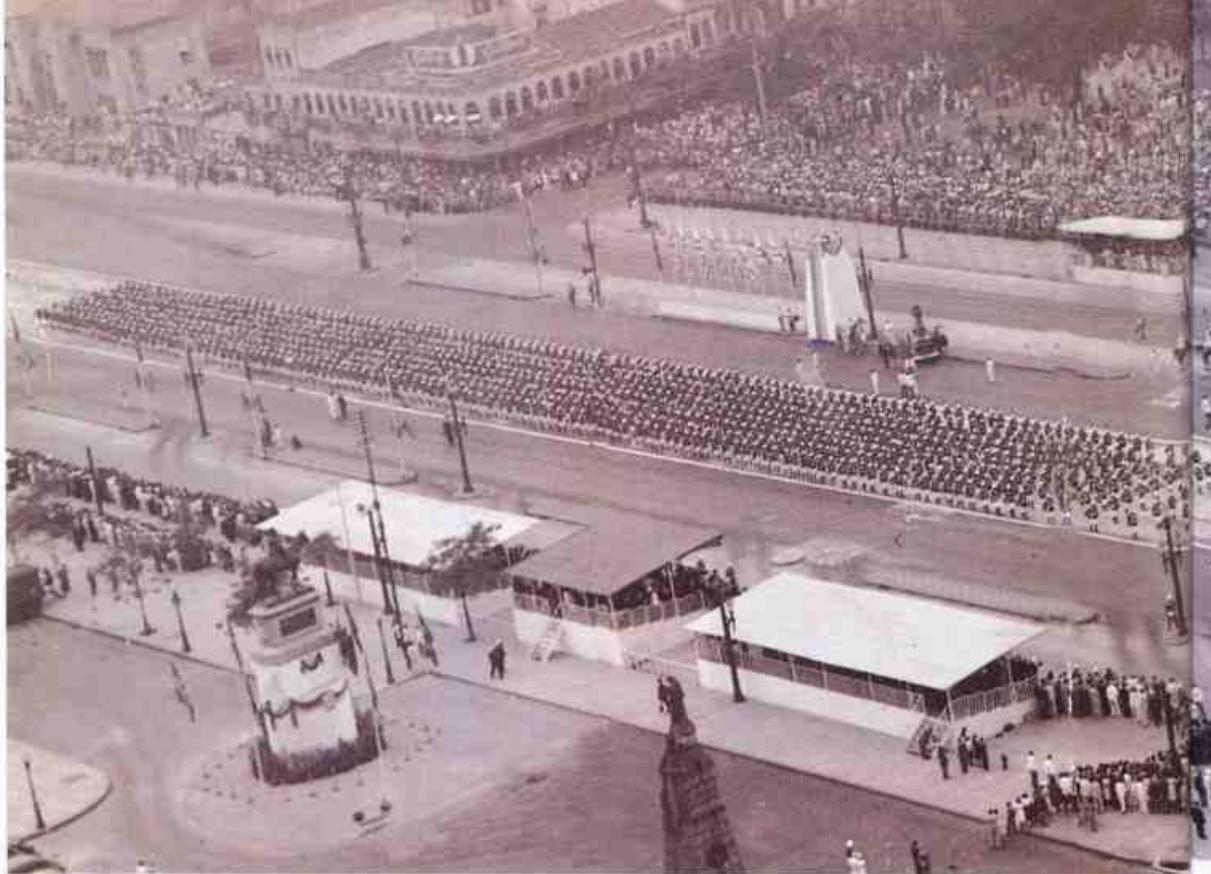
E O

MUNDO

(Fotos: CFN)

No Teatro Municipal do Rio de Janeiro, em março de 2001





AS BANDAS DE MÚSICA NOS

Animando a tropa em campanha





Na parada de 7 de Setembro de 1948

S DESFILES

MILITARES

Banda de música de um grupamento regional na década de 1960

Desfile na cidade de Mar de Espanha, MG, em 24/9/1999

(Fotos: CFN)



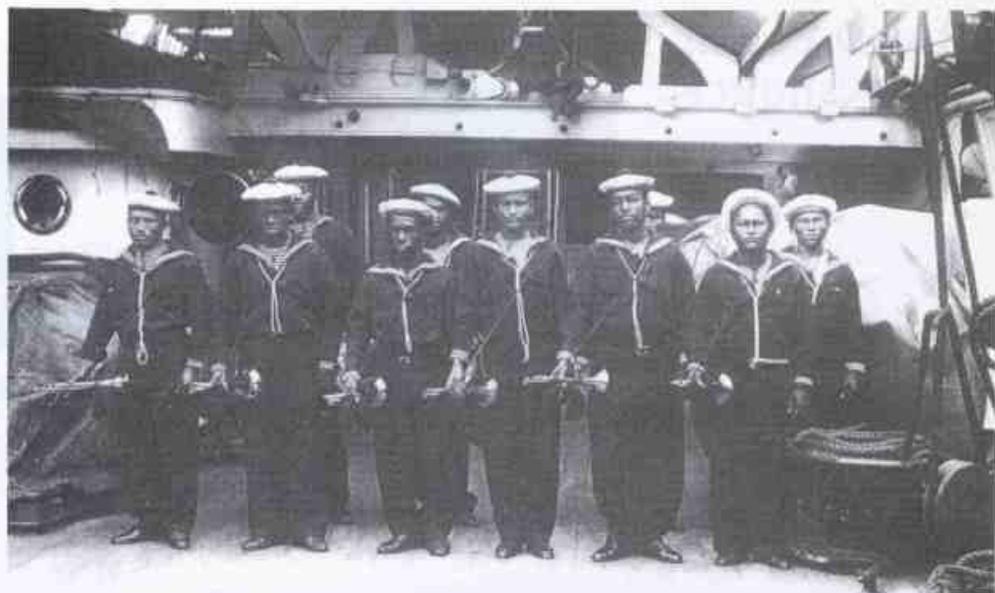


Bandas Sinfônica e Marcial (esta em uniforme garança) na festa de despedida do Vice-Almirante (FN) Moacyr Monteiro Baptista, no novo pátio do CGCFN, em 27/4/2001

(Fotos: CFN)

Quinteto de Sopros do CFN. Integrantes da Banda Sinfônica: 1º SG-FN-MU Wellington Corrêa Nogueira – trompa; 1º SG-FN-MU Mauro Ferreira Carvalho – flauta; 1º SG-FN-MU Paulo Cesar Gonçalves – clarinete; 2º SG-FN-MU José Fernando Miranda Barroso – oboé; e 2º SG-FN-MU Jorge Luiz Almeida de Lima – fagote.





A Banda Marcial

**E OS MARINHEIROS TAMBÉM
TIVERAM AS SUAS BANDAS**

Ambas do NE *Benjamin Constant*, na viagem de 1906 – Fotos: SDM

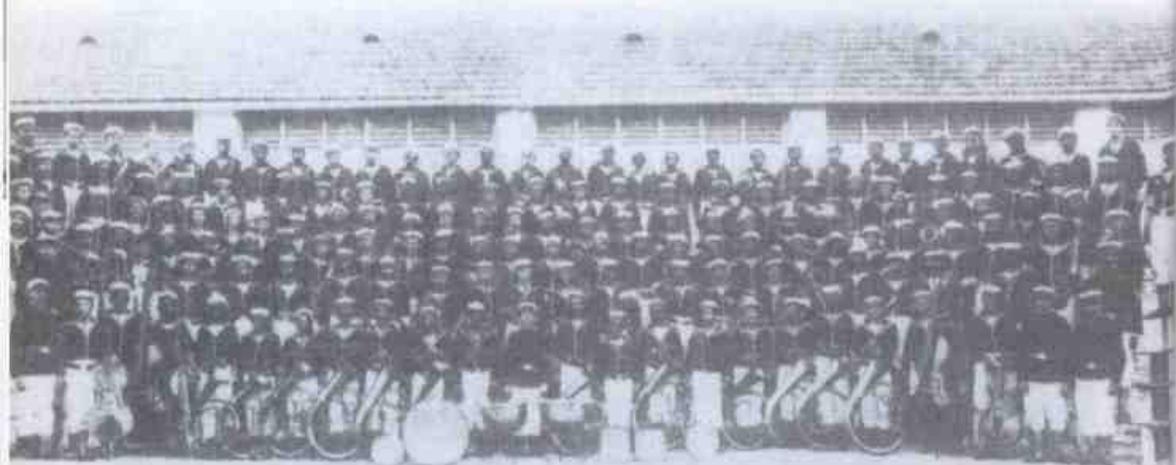
Banda de Música



BANDAS DE MARINHEIROS

Banda Marcial da
EAAMM-Ceará,
em 1917

Banda de Música do Corpo de
Marinheiros Nacionais.
Observar os contrabaixos,
violoncelos na primeira fila,
nos extremos



Banda de
Música de
Marinheiros
do
Encouraçado
São Paulo,
em 1932



(Fotos: SDM)

EXORTAÇÃO AOS SUBMARINISTAS DO NOVO MILÊNIO¹

JOSÉ LUIZ FEIO OBINO²
Vice-Almirante (RRm)

INTRODUÇÃO

A chama acesa em cada um de nós, submarinistas, decorre, sem dúvida, de um século de histórias fascinantes do submarino desde a sua concepção como arma torpédica até os dias de hoje. Muitas histórias destacam os seus feitos em duas grandes guerras e outras enfocam o seu emprego estratégico no decurso da finda Guerra Fria, entre os Estados Unidos e a malsucedida União Soviética, e em guerras limitadas como a das Malvinas e a que ocor-

reu no Oriente Médio em anos recentes. Esta chama será tão forte quanto maior for a motivação dos oficiais-alunos.

UM POUCO DA HISTÓRIA DO SUBMARINO

Os primeiros tempos

Tudo, no entanto, começou com Leonardo da Vinci, que o concebeu inicialmente, tendo os projetos de engenhos submarinos contagiado reis, imperadores e presi-

1 N.R.: Texto da aula inaugural do Curso de Aperfeiçoamento de Submarinos para Oficiais de 2001, com algumas adaptações e acréscimos.

2 N.R.: O autor foi comandante da Força de Submarinos entre 1991 e 1992. Como submarinista, serviu em todas as classes de submarinos do seu tempo, exerceu funções em todas as seções do Estado-Maior do Comando da Força de Submarinos, comandou o Centro de Instrução e Adestramento para Submarinos e Mergulho e os Submarinos *Bahia* e *Riachuelo*, tendo este último hoje sua vida estendida como submarino-museu, no Espaço Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro. O autor esteve efetivamente no serviço de submarinos durante 15 anos.

dentes. Mas foi na luta dos norte-americanos contra os ingleses e na Guerra da Secessão americana, o campo fértil dos experimentos submarinos, onde o novo engenho se apresentou como uma arma, ainda que de eficácia duvidosa.

O final do século XIX traduz, de fato, uma nova fase do desenvolvimento da nova arma, marcado que foi por grandes progressos no projeto e na construção de submarinos, uma vez que foram provadas a validade da construção, a mobilidade e manobrabilidade da plataforma em imersão e a possibilidade de ser armado com torpedos.

Inicialmente, o interesse de países como a França e os Estados Unidos na construção da nova arma fora bastante expressivo, diferentemente da Inglaterra e da Alemanha.

Os esforços franceses

A França, em 1896, realizou um concurso para escolher o melhor projeto de um engenho de 200 toneladas. O projeto do engenheiro naval Maxime Laubeuf, com propulsão a vapor e eletricidade, foi o que se destacou dos demais, por ser submersível torpedeiro, dispendo de casco duplo

para melhor aproveitamento do espaço interno, concepção presente nos dias de hoje. A primeira unidade, construída segundo o projeto de Laubeuf, o Submersível *Narval*, foi lançada em 21 de setembro de 1899, entrando em serviço em 1900. Tornou-se um sucesso completo.

Os esforços dos Estados Unidos

Nos Estados Unidos, John Phillip Holland, juntamente com seu compatriota Simon Lake, era um dos pioneiros construtores de submarinos modernos. Após

dois insucessos com a Marinha norte-americana, construiu o seu *Holland III*, que foi lançado em 1898, com propulsão do motor a gasolina e eletricidade, deslocando cerca de 70 toneladas e dispendo de um tubo de torpedo. A Marinha norte-americana só se decidiu a comprá-lo em 1900, tornando-se o primeiro da Marinha.

Os desenvolvimentos seguintes

Outros submersíveis sucederam o *Narval* e o *Holland*: os franceses *Triton*, em 1900, *Algrete*, em 1902, *Circé*, em 1904,

A primeira manifestação oficial da Marinha pela compra de submarinos ocorreu em 1894

O DESENVOLVIMENTO DO SUBMARINO NO MUNDO

(Veja também RMB 2º trim/2000 p. 197 a 202 e RMB 4º trim/2000 p. 179)

PRIMEIROS EXPERIMENTOS:

- 1 - *Gymnote*, França, 1888 (Foto Proceedings)
- 2 - *Holland*, Estados Unidos, 1900 (Foto Proceedings)

PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL:

- 3 - *U-13*, Alemanha, 1911 (Foto Times Illustrated)
- 4 - *Classe F*, Inglaterra, 1918 (Foto JFS)

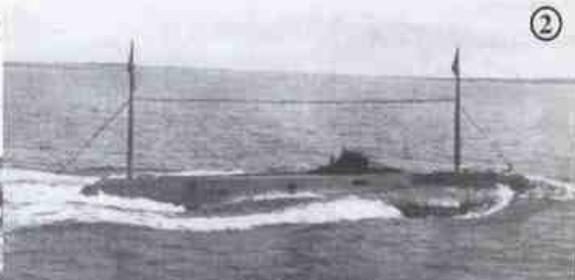
SEGUNDA GUERRA MUNDIAL:

- 5 - *U-Boat*, Alemanha, 1942 (cerca) (Foto CAB)
- 6 - *Truculent*, Classe T, Inglaterra, 1942 (cerca) (Foto CAB)
- 7 - *U-Boat* tipo XXI, Alemanha, 1944 (Foto Autor)
- 8 - *Fleet Type*, Estados Unidos, 1943-44 (Foto CAB)

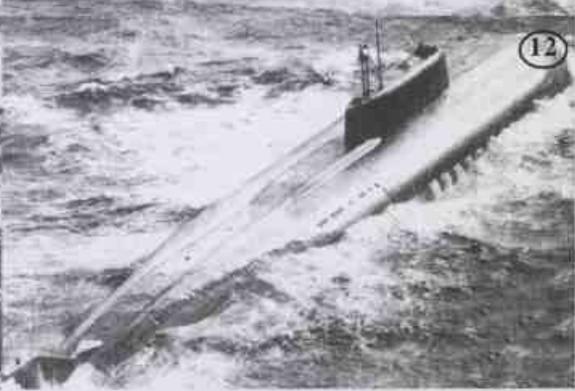
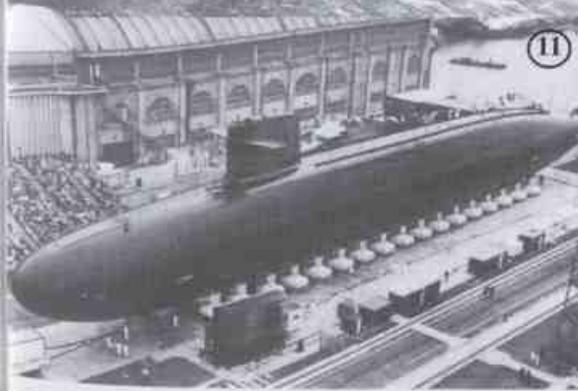
APÓS A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL - NUCLEARES

- 9 - *Nautilus*, Estados Unidos, 1954 (Primeiro submarino com propulsão nuclear do mundo) (Foto CAB)
- 10 - Classe *Ohio*, Estados Unidos, 1981 (Foto JFS)
- 11 - *Le Triomphant*, 1994, França (Foto CAB)
- 12 - Classe *Oscar II* (SSGN), 1990, URSS (Foto Riv Marett)

Veja fotos ao lado



O DESENVOLVIMENTO DO SUBMARINO NO MUNDO



Os desenvolvimentos no Brasil

Pluviôse, em 1905, e *Brumare*, em 1906; o norte-americano *Protector*, em 1901, do construtor Simon Lake, que foi comprado pela Rússia; o alemão *U1*, em 1905, que era uma variação do tipo *Laubeuf*; o italiano *Glauco*, em 1905, do engenheiro Cesare Laurenti, precursor dos nossos submersíveis da Classe *Foca*; os ingleses *Holland*, em 1901, os *A*, a partir de 1902 e os *B*, a partir de 1904.

Os alemães foram os últimos a entrar na competição da construção de submarinos. Muito atentos ao desenvolvimento da nova arma, evitaram, nos seus projetos, alguns equívocos dos pioneiros franceses e norte-americanos e adotaram, a partir de 1913, a propulsão a diesel.

O início da segunda metade do século XX traduz a fase atual do desenvolvimento da arma submarina, com a entrada em operação do verdadeiro submarino, diante do advento da plataforma nuclear, demonstrada no **S u b m a r i n o** *Nautilus*, cujo nome consagra uma justa homenagem a Julio Verne, que foi capaz de conceber em sua obra, *Vinte Mil Léguas Submarinas*, o verdadeiro submarino, ainda no século XIX.



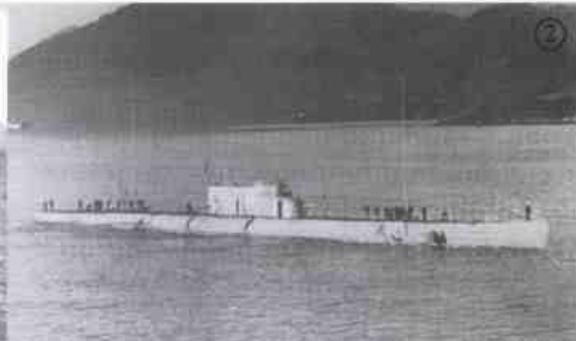
Submersível *Jacinto Gomes* (1892); e *Mello Marques* (1901) e seu inventor (acima)

O desenvolvimento de projetos submarinos também entusiasmou alguns oficiais brasileiros que se dedicaram à pesquisa, à elaboração de projetos e à experimentação de modelos, tornando-os pioneiros no País. Luís Jacinto Gomes submeteu o seu modelo a diversas manobras de imersão e emersão, em 18 de julho de 1892. Luís de Melo Marques, em 1901, construiu um modelo de submarino *Holland* modificado, cuja demonstração prática foi um sucesso. O último e mais importante dos pioneiros foi

o Almirante Emílio Júlio Hess, cujo projeto, aceito em 1905 pela Marinha, adotava a propulsão a vapor, com o emprego da caldeira Hess como fonte única de propulsão.

Lamentavelmente, nenhum dos projetos se concretizou, devido à carência de verbas orçamentárias da Marinha.

A primeira manifestação oficial da Marinha pela compra de submarinos ocorreu em 1894. O Programa de Construção Naval, aprovado naquele ano, incluía a obtenção de dois submersíveis do enge-



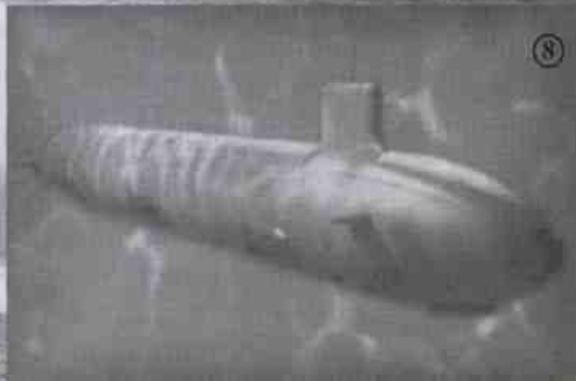
O DESENVOLVIMENTO DO SUBMARINO NO BRASIL

- 1 - Classe F (Itália), 1913 e 1914
- 2 - Humaitá (Itália), 1927
- 3 - Classe Tupi (Itália), 1936 e 37
- 4 - Humaitá (EUA, Fleet Type), 1957

- 5 - Rio Grande do Sul (EUA, Guppy II), 1972
- 6 - Riachuelo (Inglaterra), 1977
- 7 - Tupi (Alemanha e Brasil), 1988
- 8 - SMBN (Submarino Marinha do Brasil Nuclear)

1, 2, 3, 6 e 7 (Fotos SDM)

4, 5 e 8 (Fotos do autor)



nheiro Claude Goubet. A contratação do primeiro, no entanto, foi marcada pelo insucesso. Embora o começo da nossa história devesse ter sido de origem francesa, como foi o dos peruanos em 1912, o destino nos conduziu, em 1914, à escola dos submersíveis italianos, que perdurou por cerca de meio século, inicialmente com os da classe *Foca*, do construtor Cesare Laurenti, que começou a construí-los em 1908³. O período restante de nossa história é uma mescla de submarinos norte-americanos usados e de submarinos ingleses e alemães, construídos no exterior e no Brasil.

A evolução do emprego do submarino na Marinha só se deu com o recebimento das unidades inglesas da Classe *Humaitá*, em meados da década dos 70, quando os nossos submarinos deixaram de ser alvos para exercícios das Forças de Superfície.

A capacitação operacional adquirida naquela ocasião nos permitiu forjar uma nova Força de Submarinos com uma missão muito mais coerente com o seu emprego como arma de ataque. Em muito contribuíram os cursos, estágios e adestramento da nossa Escola de

Submarinos, que foram radicalmente modificados para se ajustarem à bem-sucedida experiência dos submarinos da Classe *Humaitá*, construídos na Inglaterra.

A formação dos submarinistas brasileiros

A vida em um cilindro de aço, ainda que vivida em ambiente cordial, fraterno e amigo, exige renúncia, solidariedade, determinação, elevada capacidade profissional e disciplina, permeada por uma intimidade sadia

*

A segurança está acima de tudo e o adestramento deve ser contínuo

Os submarinistas do novo milênio tripularão unidades submarinas modernas, que formam uma respeitável força de ataque, capaz de impor medidas dissuasivas, de natureza mais enérgica, no ambiente da segurança externa, visando aos interesses brasileiros.⁴

É pois nesse contexto que os novos oficiais-alunos se iniciam no aprendizado teórico, envolvendo-se com os assuntos inerentes ao controle da plataforma, à engenharia mecânica,

elétrica e eletrônica do submarino convencional, à iniciação operacional e à familiarização com o sistema de armas, em especial com seus torpedos e mísseis.

Após acumularem alguma bagagem profissional, embarcarão em um dos nossos submarinos para a primeira imersão. Mais surpresa, permeada de emoção, os jovens oficiais encontrarão nesta fascinante ex-

³ N.A.: Os Submarinos *F1*, *F3* e *F5* tiveram sua obtenção prevista no Programa de Construção Naval de 1904, do Ministro Júlio César de Noronha, e mantida no Programa de 1906, do Ministro Alexandrino Faria de Alencar. A nomeação do Capitão-de-Corveta Felinto Perry, em 30 de dezembro de 1911, para o cargo de chefe da Subcomissão Naval na Europa, em La Spezia, Itália, marcou o coroamento da campanha para obtenção de submarinos para a Marinha do Brasil.

⁴ N.A.: Tal entendimento, ainda que claro nos "Escritos" doutrinários da Marinha, não combina com a *praxis* naval, que deixou de priorizar em algumas administrações navais a dissuasão submarina como instrumento de manobra política. Nos últimos anos do final do século XX testemunhamos a extinção da Classe *Humaitá* com cerca de vinte anos de serviço apenas.

periência, momento que será celebrado com o tradicional "batismo".

As aulas, nesta fase do curso realizadas a bordo dos submarinos e de nossos simuladores, farão dos oficiais-alunos atores como oficial de águas e de passagem e operadores de sistemas, buscando a indispensável intimidade com o material, adentrando em seus detalhes e meandros. A convivência com os procedimentos de imersão, emersão e controle da plataforma,

de manobra da propulsão, de carga de baterias, e da equipe de ataque, quando todos se revezarão pelos seus diversos postos, os farão cada vez mais confiantes, já que o desconhecido deixará de existir.

Ao embarcarmos para a etapa de qualificação a bordo, fase do aprendizado prático, com assistência de outras gerações

de submarinistas – aqui eu não distingo oficiais e praças –, os oficiais-alunos irão consolidar o conhecimento profissional adquirido na fase anterior, indispensável à formação do oficial submarinista.

Esta fase de primordial importância é trabalhosa, mas é muito gratificante, porque os oficiais-alunos ali estarão aprendendo, fazendo e participando de uma equipe profissional das mais completas.

A vida em um cilindro de aço, ainda que vivida em ambiente cordial, fraterno e amigável, exige renúncia, solidariedade, determinação, elevada capacidade profissional e disciplina, permeada por uma intimidade sadia.

Além disso, a obediência aos princípios básicos que regem a vida a bordo é fundamental. Falo em segurança e treinamento.

Certamente, o princípio da segurança foi esquecido recentemente no atentado ao Destróier Lança-Mísseis Cole, no acidente

do Submarino *Kursk*, na colisão do Submarino *Greenville* e no afundamento do Submarino *Toneleiro*⁵.

A segurança tem que estar presente na condução da plataforma, na proteção física do meio, no experimento de novas armas, nos exercícios com armamento real e na manutenção do material e dos sistemas.

No caso particular do Serviço de Submarinos, características especiais apresentam-se decorrentes do risco inerente à própria atividade, que gera a necessidade de conhecer profundamente a plataforma, dentro de um rigoroso senso de responsabilidade, que se estende do comandante ao mais moderno tripulante.

Os oficiais-alunos aprenderão que o comandante é o líder. Se ele não tem a confiança de sua tripulação, ele não é coman-

**Lembrem-se que a saga
dos verdadeiros
submarinistas brasileiros é
o submarino nuclear, e
para a sua consecução é
preciso a determinação dos
jovens, a vontade política
dos chefes navais e de
nossos governantes**

⁵ N.A.: O acidente do submarino reflete, de alguma forma, a falta de uma política de incentivos correta, inclusive financeira, para o serviço de submarinos por cerca de 20 anos, quando se constatou a mudança do perfil das turmas de oficiais e a falta de voluntários, tanto de oficiais como de praças, decorrentes de mudança nos incentivos existentes. A falta de uma massa ponderável de submarinistas impediu, ao longo desses anos, a seleção de melhores profissionais e o rodízio indispensável das tripulações. Os submarinos da mesma classe, o *Humaitá* e o *Riachuelo*, tiveram suas baixas do serviço ativo por falta de recursos humanos especializados para tripulá-los, já que possuíam o mesmo tempo de comissionamento das Fragatas Classe *Niterói*, ora em modernização por cerca de 400 a 500 milhões de dólares.

dante. Ele tem que saber de tudo que se passa em seu submarino, em todos os momentos do tempo de seu comando.

Eu o vejo orientando, ensinando, aconselhando e, quando necessário, reprimindo de forma exemplar quaisquer desvios de conduta.

Ao refletir sobre o amanhã, posso dizer que não há como comparar os submarinos da minha geração com os que os submarinistas tripulam hoje e tripularão no futuro.

Lembrem-se que a saga dos verdadeiros submarinistas brasileiros é o submarino nuclear, e para a sua consecução é preciso a determinação dos jovens, a vontade política dos chefes navais e de nossos governantes.

CONCLUSÃO

Finalizando estas reflexões, deixo meu testemunho da plataforma notável e da arma capital que é o submarino e que continuará a ser, por muitos anos, ou quem sabe séculos, a mais formidável das armas para a guerra no mar.

É por isso que todo o empenho será exigido dos futuros submarinistas.

Ao alcançarem o tão esperado e desejado distintivo de submarinista, coroamento exitoso desta jornada inicial, os oficiais deverão sempre usá-lo com orgulho, buscando engrandecê-lo com a ampliação dos seus conhecimentos profissionais e com o aprimoramento de suas habilidades e sensibilidades para o emprego ágil e preciso da arma submarina.

Deixo para registro de todos o pensamento de um ex-comandante da Força de Submarinos, Vice-Almirante Luiz Alberto de Carvalho Junqueira, que retrata bem tudo aquilo que nós submarinistas buscamos para o futuro da nossa Marinha:

“Sonho com o efetivo crescimento do Poder Naval, fundamento em conceito estratégico consistente e integrado por meios, em especial submarinos, cujas possibilidades de emprego e credibilidade de aprestamento constituam um real fator dissuasório em relação a qualquer ameaça.”

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<EDUCAÇÃO> / Formação de submarinistas /; História de submarino;

MINHA OBSERVAÇÃO SOBRE A *FLEET AIR ARM*¹

Texto: Almirante inglês não identificado
Tradução: JAYME LEAL COSTA FILHO
Contra-Almirante (Ref^o)

É impossível resistir a uma reivindicação de um almirante sobre o completo controle das aeronaves da esquadra de batalha, sem o que nelas não poderá ter inteira confiança. Não importa que estejam sendo utilizadas em missões de reconhecimento, de regulação de tiro ou de ataque à esquadra inimiga. São as aeronaves seus próprios olhos. Assim, o ponto de vista do Almirantado deve prevalecer em tudo aquilo que for necessário para dar-lhe a segurança requerida.

Não se pode dar guarida ao argumento de que são semelhantes às reivindicações de um general em relação às aeronaves de cooperação com o Exército. Neste caso, as aeronaves decolam de um aeródromo e operam de modo similar ao usual na força aérea independente. Já a decolagem de

bordo de navios de guerra para operação naval é caso totalmente diferente. No primeiro caso, a operação tem caráter de cooperação apenas, enquanto que, no segundo, a ação aérea é parte integrante da moderna operação naval.

Há necessidade de se distinguir a força aérea controlada pelo Ministério do Ar daquela controlada pelo Almirantado. Tal divisão não depende do tipo de trem de pouso da aeronave nem, necessariamente, da base donde decola: dependerá da função. É (no caso do Almirantado) função predominantemente naval.

A maior parte das missões (funções) de defesa pode ser perfeitamente classificada. Por exemplo, todas as missões que requerem aeronaves de qualquer tipo (seja com rodas, flutuadores ou bote; seja de

1 N.R.: Esse artigo é tradução do Appendix B, Book I – “Minha nota na Fleet Air Arm”, de um almirante britânico (nome não identificado) ao Sir. Thomas Inskip, Ministro da Coordenação da Defesa, em 1936.

reconhecimento, de regulação de tiro ou de bombardeio ou torpedeamento), baseadas regularmente em belonaves ou em porta-aviões, pertencem à esfera naval.

Reduz-se, assim, a questão a decidir sobre a qual serviço atribuir aeronaves que, decolando de bases terrestres, operam sobre o mar. Ainda aqui a decisão dependerá da função (missão) e da responsabilidade atribuídas à Marinha. As aeronaves baseadas a bordo poderão desempenhar inúmeras funções (cumprir missões) de proteção ao tráfego comercial. Isto é especialmente verdadeiro no mar alto, onde um esquadrão de cruzadores, com suas próprias aeronaves de observação, ou um par de pequenos porta-aviões, poderia cobrir uma frente de mil milhas. Contudo, a Marinha jamais poderia ser solicitada – e ela jamais o reivindicou – a manter uma força aérea suficientemente forte para dar proteção ao tráfego marítimo sob ataque aéreo concentrado em águas restritas. Aplica-se a sentença: Força Aérea contra Força Aérea; Marinha contra Marinha. Quando a força aérea inimiga principal, ou qualquer de seus destacamentos, tiver que ser enfrentada, terá que ser pela Real Força Aérea Britânica.

A propósito, é preciso não esquecer que um ou mais navios terão que ser selecionados e adaptados para operações puramente aéreas, como uma incursão contra objetivos bastante interiorizados, a exemplo de uma base ou centro vital. Tais operações são típicas de força aérea, que exigem aeronaves de tipos não vinculados, normalmente, com operações da Esquadra. Neste caso, o Almirantado teria que pôr seus navios à disposição do ministro do Ar para o emprego tático ou estratégico conveniente. Longe de retratar uma batalha (naval), este é exemplo de lógica “divisão” (aspas no original) de comando exigida pela missão.

Aquilo que for atribuído à Marinha será-lhe integralmente. Ao Almirantado caberá a

total responsabilidade pela Arma Aérea da Esquadra (Fleet Air Arm). Oficiais, suboficiais, aspirantes (cadetes) e o pessoal restante terá que ser selecionado dentre o pessoal da Marinha Real pelo Almirantado. Este pessoal terá que aprender a arte de voar e a de manobrar aeronaves nas escolas da Real Força Aérea (Royal Air Force). Depois de adquirirem o grau de proficiência desejado, todos voltarão para as bases navais para a adaptação às necessidades operacionais da Esquadra, exatamente como acontece com o pessoal da Real Força Aérea, que, uma vez aprovados como “choferes”, são integrados em esquadrões e escolas especializadas para aprenderem a combater nos ares.

Assim, reintegrados na Esquadra para o serviço da Arma Aérea da Esquadra, serão parte integrante da Marinha, dela dependendo para efeitos de disciplina, progresso na carreira, transferência para a reserva etc. Isto se aplicará a qualquer posto ou graduação ou especialidade, quer para pessoal embarcado como em terra.

Uma vez acertada esta condição, pela qual a Marinha ficará responsável integralmente pela Força Aérea da Esquadra, uma nova situação teria que ser estabelecida a seguir, pela qual o Ministério do Ar ficaria responsável pela defesa antiaérea ativa. Isto implicará, naquilo que diz respeito à Marinha, que cada porto, cada bateria antiaérea costeira, holofotes, aeronaves, balões-de-barragem e outras coisinhas sejam reunidas sob um só comando operativo, cujo comandante ficaria subordinado ao comandante da defesa passiva.

Da mesma forma, o controle da defesa aérea de Londres e de outras áreas igualmente vulneráveis que exigem considerável equipamento de ação antiaérea deverá ser colocado sob uma única autoridade, isto é, a do Ministério do Ar. A responsabilidade recairia não somente sobre a operação, mas também sobre o recrutamento,

seleção, adestramento e administração do pessoal respectivo.

O Ministério do Ar tem tão legítimo direito de controlar a defesa aérea como o tem a Marinha de controlar seus olhos. Assim, organicamente vinculado ao Ministério do Ar, deveria ser criado um departamento a ser designado "Antiaéreo", ao qual caberia a responsabilidade pelo controle de todos os canhões, holofotes, balões e pessoal de qualquer espécie relacionado com tal missão, como também pelos esquadrões da Royal Air Force, que, de tempo em tempo, seriam destacados para o departamento "Anti-Air". Neste departamento, haveria oficiais da força aérea, devidamente assistidos por seus estados-maiores, que comandariam as ações de defesa aérea ativa em locais e áreas designadas.

Não se está sugerindo que o Ministério do Ar ou o Estado-Maior do Ar estejam já preparados para, sem ajuda, assumir estas novas e pesadas responsabilidades de formar o departamento "Anti-Air". Tal responsabilidade caberia, também, aos serviços antigos, que cederiam proficientes oficiais de estado-maior para serem mesclados aos do Ministério do Ar.

A questão do recrutamento e da administração internas das unidades transferidas para o comando do departamento "Anti-Air", a fim de serem adestradas e empregadas, não precisa constituir pedra de tropeço. Estes contingentes poderiam ser transferidos das atuais fontes até que se chegue à solução mais conveniente.

Até que este memorando não tratou de material, que é, aliás, muito simples. O Almirantado decidirá sobre o tipo de aeronave que lhe for conveniente para a espécie de missão que a ele for atribuída. No que respeita ao orçamento, o Gabinete (Governo)

decidirá por meio de uma comissão de prioridades funcionando sob o ministro da Coordenação da Defesa. No momento presente, o atual ministro dará suas instruções sobre o aproveitamento do pessoal disponível, mas, no evento de guerra ou em necessidade de preparação para ela, tal responsabilidade deverá ser transferida a um Ministério do Suprimento (Minister of Supply). É claro que não deverá haver questionamento do Almirantado quanto às suas prioridades quando se chocarem com as da indústria aeronáutica (*air production*). Prevalecerá o ponto de vista da necessidade suprema.

Não se pense que o Almirantado deva criar departamentos técnicos para projeto de aeronaves em separado dos existentes no Ministério do Ar ou sob o Ministro do Suprimento. Estes ministros mais o Almirantado devem formar um estado-maior técnico para assessorá-los quanto ao desenvolvimento científico e apresentar os requisitos especiais da Marinha em termos acessíveis ao Ministro do Suprimento.

Sumarizando:

1º - O Almirantado deverá ter pleno controle da Arma Aérea da Esquadra (Fleet Air Arm) para empregá-la em tudo aquilo que se defina como naval.

2º - Dever-se-á criar novo departamento no Ministério do Ar, com elementos procedentes dos três ramos das Forças Armadas, para ativar as operações de defesa antiaérea.

3º - No que diz respeito ao material, os estudos ficarão a cargo de um comitê subordinado do Ministro da Coordenação da Defesa no presente e a execução a cargo dos canais competentes atualmente, até que se possa, futuramente, passar tais responsabilidades ao Ministro do Suprimento.

Nota do tradutor: E isto se passou em 1936!

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

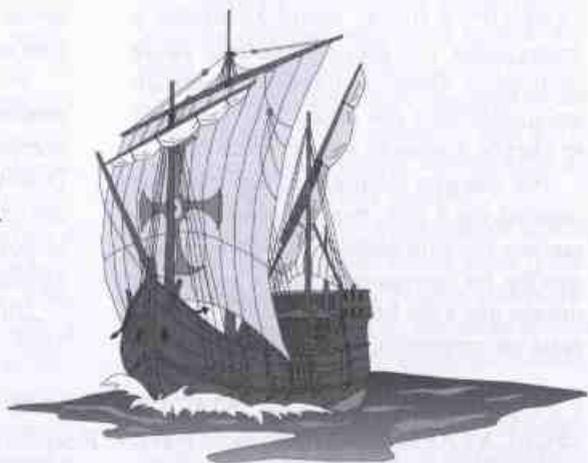
<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Naval / ; Fleet Air Arm; Tradução;

Visitando o Espaço Cultural da Marinha e o Museu Naval e Oceanográfico, não esqueça de levar uma “lembrancinha”

Seus amigos ficarão encantados com os *souvenirs* que você irá mostrar. São peças artesanais que representam o que de melhor existe nos acervos das unidades culturais da Marinha. Compre, dê de presente, mas convide-os para que conheçam pessoalmente o Complexo Cultural da Marinha.

Recanto Naval Decoração Náutica

Espaço Cultural da Marinha
Telefone: (21) 870-6025
Museu Naval e Oceanográfico
Telefone: (21) 533-6174



BRAZ DE AGUIAR, O BANDEIRANTE DAS FRONTEIRAS REMOTAS

"Braz de Aguiar não é daqueles cujo nome se afoga no tûmulo, com os despojos mortais."
(Jaime Cortesão, historiador)

ROBERTO GAMA E SILVA
Contra-Almirante (Ref^o)

"Nume tutelar da integridade nacional" foi o título escolhido por Rui Barbosa para qualificar o Barão do Rio Branco, José Maria da Silva Paranhos Júnior, ministro das Relações Exteriores entre 1902 e 1912, quando veio a falecer.

Tinha toda a razão Rui Barbosa, pois o decênio de Rio Branco foi o mais profícuo da diplomacia brasileira, por terem sido nele solucionadas todas as questões de limites do Brasil com os seus vizinhos, por via pacífica.

A base jurídica para o traçado das linhas divisórias entre as terras que seriam nossas, dos brasileiros, e as que seriam deles, os nossos vizinhos, estava devidamente lançada.

Para completar o trabalho diplomático, faltava apenas aparecer o "Bandeirante" habilitado para plantar, bem visí-

veis, no terreno, os marcos da nossa soberania. Isso porque, se em muitos casos a linha fronteiriça achava-se perfeitamente definida por acidentes naturais bem conspícuos, em outros casos surgia a necessidade de se estabelecer pontos, perfeitamente definidos, onde deveriam se assentar marcos que identificassem paralelos, meridianos ou, simplesmente, linhas geodésicas definidoras dos limites pactuados.

No momento preciso, surgiu esse "Bandeirante das Fronteiras Remotas", na figura de Braz Dias de Aguiar, oficial de escola da nossa Marinha de Guerra, todavia pouco lembrado neste país de curta memória.

O Almirante Braz de Aguiar nasceu em 3 de fevereiro de 1881, no Rio de Janeiro, e ingressou na Escola Naval, como aspirante a oficial, em 7 de abril de 1889.

Como guarda-marinha, participou da viagem de instrução a bordo do Navio-Escola *Benjamin Constant*, que teve início em 17 de agosto de 1903.

Terminada a viagem, embarcou num navio do Lloyd Brasileiro, a serviço da Marinha, para fazer duas viagens ao Amazonas, que serviram como uma apresentação à região que absorveria toda a sua vida de dedicação à Pátria.

Entre 1904 e 1906, permaneceu embarcado em navios da Esquadra, dentre eles os Encouraçados *Deodoro* e *Floriano*, até que, em 1907, foi designado para servir no *Comandante Freitas*, subordinado à Repartição da Carta Marítima, onde ganhou destaque pelos serviços de levantamento hidrográfico que executou.

Ainda como reforço à sua futura vocação amazônica, os últimos trabalhos de Braz de Aguiar como oficial do *Comandante Freitas* foram executados na Amazônia brasileira. Além dos levantamentos executados na calha do Amazonas, até a altura de Manaus, o nosso herói foi destacado para selecionar os sítios, definidos por coordenadas precisas, para instalação dos faróis projetados para o Cabo Orange, ponto mais setentrional do litoral brasileiro, e para o Cabo Norte, também no litoral do Amapá.

Ainda nessa mesma comissão, embarcado no Aviso *Jutai*, em lanchas ou canoas, instalou estações termopluiométricas em diversos pontos, depois de determina-

das as respectivas coordenadas geográficas, todos eles localizados no interior da região, tais como: Manaus, Boa Vista, São Gabriel da Cachoeira, Benjamin Constant, Fonte Boa, Coari, Canutama, Manicoré e Parintins.

Regressando ao Rio, embarcou no Cruzador *Tiradentes* em 29 de junho de 1909, quando integrou a comissão que empreenderia campanha hidrográfica no litoral sul, desde Iguape até o Chuí, incluindo as Lagoas Mirim e dos Patos. Na oportunidade, coube-lhe, outra vez, a tarefa de so-

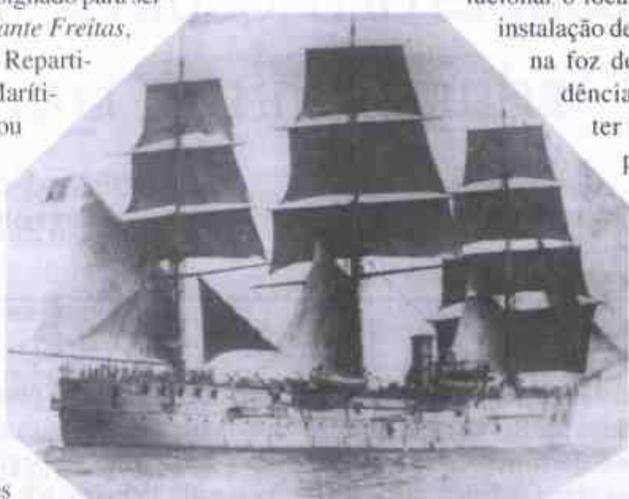
lucionar o local adequado para instalação de um farol, agora na foz do Chuí. Coincidência marcante, por ter sido ele o responsável pela escolha do local para a mesma finalidade no outro extremo do litoral brasileiro.

Em 1910, já primeiro-tenente antigo, foi chamado

pelo Almirante José Cândido

Guillobel, chefe da Comissão Brasileira de Limites com a Bolívia, para integrar a sua equipe de trabalho, inicialmente como comissário-demarecedor, mais tarde como subchefe, situações nas quais participou diretamente das operações de demarcação dos nossos limites em Rondônia e no Acre.

A entrada do Brasil na Primeira Guerra Mundial interrompeu, por uns anos, as atividades de Braz de Aguiar nas nossas fronteiras mais longínquas, eis que o capitão-tenente de então solicitou dispensa da função que ocupava, para cumprir o dever cívico-militar de defender a Pátria, embarca-



O Navio-Escola *Benjamin Constant* (Foto: SDM)

do nos navios da Esquadra. Permaneceu na Esquadra até o final do conflito, sendo sua última comissão no período a de comandante da Torpedeira *Goiás*.

Em março de 1920, foi novamente convocado para trabalhar nas fronteiras setentrionais, desta vez pelo Almirante Antônio Alves Ferreira da Silva, chefe da Comissão Demarcadora de Limites com o Peru. Daí por diante, nunca mais se afastou das fronteiras amazônicas, senão pouco antes de falecer.

Manteve-se na Comissão Brasil-Peru, determinando coordenadas astronômicas e plantando marcos de fronteira até o dia 6 de agosto de 1929, quando, por decreto presidencial, foi nomeado chefe da Comissão de Limites do Setor Norte, com a incumbência de executar os serviços de fronteiras com a Venezuela e as três Guianas.

Em 1928, ao completar 30 anos de serviços na Marinha, sem contar o "tempo de campanha", foi transferido para a reserva, a pedido, por considerar que não lhe "ficava bem continuar a usufruir as vantagens de oficial da ativa, sem prestar serviços à Marinha". Que exemplo edificante para um país em que altas autoridades, ainda hoje, acumulam proventos de duas ou mais origens, usufruindo, também, todo o conforto que o mundo moderno oferece!

Passou para a reserva no posto de capitão-de-mar-e-guerra graduado, mas continuou à frente da Comissão de Limites do

Setor Norte, até que, por outro decreto presidencial, agora com as assinaturas do presidente Getúlio Vargas e do chanceler Osvaldo Aranha, teve a sua nomeação retificada para chefe da Comissão Demarcadora de Limites – Primeira Divisão, com os mesmos encargos anteriores.



O Almirante Braz Dias de Aguiar (Foto: SDM)

Não cabem num resumo todos os feitos de Braz de Aguiar no decorrer da sua prolongada atuação nas fronteiras mais remotas do território nacional.

Há que se lembrar, todavia, principalmente para os brasileiros mais jovens, das enormes dificuldades para se chegar a tais lugares naquela época.

Natural de Manaus, posso atestar, por experiência própria, quão demorados eram os deslocamentos entre o Rio de Janeiro e a minha cidade de origem, antes da Segunda Guerra Mundial, e mesmo depois dela. Em 1939, por exemplo, só se atingia Manaus, a partir do Rio de Janeiro, a bordo dos navios do Lloyd Brasileiro (a antiga Costeira só chegava até Belém), consumindo-se perto de 20 dias de viagem, pois havia escalas no caminho. A partir de 1942, surgiram as primeiras linhas comerciais de aviação para a região, que abreviaram para três dias a duração do percurso Rio-Manaus, com a perna final, entre Belém e Manaus, sendo feita em hidroaviões, os famosos *Baby-Clippers* da Pan-American.

De Manaus para as regiões fronteiriças, completamente desguarnecidas à época, só mesmo embarcando nos gaiolas da Amazon River Steamship Company, que consumiam uma eternidade para chegar aos pontos extremos da navegação fluvial permanente e, daí por diante, "motores de linha" (lanchas que faziam viagens regulares) ou canoas.

Comunicações telegráficas, à época, só nas duas capitais principais, Belém e Manaus, pois o serviço era executado por uma empresa estrangeira, a Western Telegraph and Telephone Company.

Moços, eu vi!

Pois bem, mesmo diante dessas dificuldades, Braz de Aguiar empenhou-se, entre 1930 e 1934, nos trabalhos de demarcação da fronteira com a Venezuela, iniciando na

região de Cucuí, prosseguindo até o Canal de Maturacá e Serra da Neblina e, em seguida, pulando para a Serra de Pacaraíma, do Monte Roraima para o sul. Os trabalhos foram suspensos em 1934, a pedido do governo venezuelano, para serem recomeçados apenas em 1938, ainda sob o comando de Braz de Aguiar, do lado brasileiro.

Ainda em 1930, foi iniciada a demarcação dos limites com a Guiana Inglesa, hoje República da Guiana, trabalho que se prolongou até 1938, com a definição completa de 1.605,8 quilômetros de limites.

Em 1935, chegou a vez de demarcar a fronteira com a Guiana Holandesa, hoje Suriname, cuja extensão, 593,04 quilômetros, foi totalmente concluída no instante da fixação do marco da Trijunção, localizado entre as nascentes dos

Rios Jari e Mapoani. A partir daí, procedeu Braz de Aguiar à definição da fronteira com a Guiana Francesa, cuja extensão total, de 655 quilômetros, foi devidamente demarcada.

Além desses serviços de pura delimitação de fronteiras, sua tarefa básica, o espírito pioneiro e a competência profissional, que integravam o hidrógrafo, o astrônomo, o geógrafo, o topógrafo e, até, o naturalista, ainda impeliram-no a colaborar, de forma decisiva, para o conhecimento da geografia regional, numa época em que os próprios brasileiros só pensavam na Amazônia como uma "imensa planície recoberta por uma floresta infinita"!

Deixou, nesse sentido amplo, diversos trabalhos publicados, que muito contribuí-



Encouraçado *Floriano*, em 1910 (Foto: SDM)

ram para desvendar os segredos da Amazônia, dentre os quais devem ser destacados:

– o levantamento completo da bacia do Rio Branco, compreendendo todos os principais afluentes, como o Uraricoera, o Tacutu e o Mucajá, bem como vários tributários secundários, como os Rios Surumu e Mau, e mais o Amajari, afluente do Uraricoera;

– o levantamento completo da bacia do Rio Trombetas, incluindo os perfis dos seus dois afluentes mais importantes, o Mapuera e o Erepecuru, este último também conhecido, até hoje, como Cuminá ou Paru do Oeste;

– o levantamento completo da bacia do Rio Jari, compreendendo os afluentes Ipitinga, Mapari, Culari, Curapi e Cuc;

– o mapeamento de diversos rios da bacia do Rio Negro, com nascentes localizadas nas Serras da Neblina, do Imeri, Taperecô, Gurupira e Urucuzeiro, serviço executado no afã de identificar, com precisão, os divisores de águas que delimitariam as fronteiras entre o Brasil e a Venezuela.

No decorrer desses trabalhos geográficos, de suma importância, Braz de Aguiar acabou por localizar as nascentes do Rio Orinoco, do outro lado da fronteira, e determinar o ponto extremo do setentrão brasileiro, que se julgava posicionado no Monte Roraima, mas que ficou provado situar-se nas nascentes do Rio Uailan, Serra do Caburá, “que fica 32’ mais a leste e 4’ mais ao norte” da posição anteriormente considerada, na latitude de 05° 16’ 20” N e longitude 060° 12’ 43” W, numa elevação situada a 1.456 metros acima do nível do mar.

A seriedade e a serenidade, além da competência, é claro, de Braz de Aguiar tornaram-no famoso nos países vizinhos, a pon-

to de ter sido ele indicado como árbitro, pelos governos do Peru e do Equador, para solucionar as divergências entre os dois países, surgidas no decorrer da execução do Protocolo de Limites, assinado no Rio de Janeiro em 29 de janeiro de 1942. Entre 21 de junho de 1943 e 18 de março de 1945, ei-lo percorrendo toda a zona disputada, para fundamentar o acordo que logrou firmar, entre as duas partes, sobre a zona ocidental da fronteira, e para emitir o seu parecer final sobre o setor oriental, onde persistia a pendência.

A morte o surpreendeu, a 17 de dezembro de 1947, ainda no cargo de chefe da Comissão Demarcadora de Limites – Primeira Divisão, quando trabalhava na fixação definitiva dos limites com a Venezuela.

Foram 46 anos corridos de serviços relevantes prestados ao País, sendo que, desse total, 30 anos dedicados, de corpo e alma, à Amazônia, que ele demarcou por inteiro.

Se, nos dias atuais, o Brasil já solucionou todas as pendências que recaíam sobre os 10.948 quilômetros de faixa de fronteira terrestre que separa a nossa maior região natural, objeto constante da cobiça internacional dos países vizinhos, quase tudo se deve ao trabalho inteligente e incansável do “Bandeirante das Fronteiras Longínquas”, pois de suas observações e dos seus cálculos resultam mais de 500 pontos astronômicos que definem, juntamente com acidentes naturais, essa imensa divisória.

Braz Dias de Aguiar, promovido *post-mortem* ao posto de contra-almirante, em 23 de julho de 1951, em reconhecimento pelos serviços prestados à Pátria, bem merece, também, ser incluído entre os Gigantes da Nacionalidade.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<NOMES> / Aguiar, Braz de (Alte.)

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.

ESTRATÉGIA DA CONTENÇÃO PERIFÉRICA¹

HAROLDO BASTO CORDEIRO JÚNIOR
Contra-Almirante (RRm)

SUMÁRIO

- Introdução
- A Estratégia da Contenção Periférica
- A Doutrina Truman
- O Plano Marshall
- A Organização do Tratado do Atlântico Norte
- A Guerra da Coreia

Enunciado: “*Conter o avanço comunista sobre outras áreas terrestres e impedir o livre acesso da URSS ao Atlântico (e Mediterrâneo), Pacífico e Índico, mediante o emprego de alianças político-militares e do Poder Marítimo, bem como manter o controle de posições periféricas importantes, empregando meios convencionais e admitindo, no máximo, o uso de armas nucleares táticas*”.

¹ N. R.: Este artigo pertence a uma série em que o autor apresenta as diversas estratégias que foram adotadas após a Segunda Guerra Mundial, a saber: Contenção Periférica, Retaliação Maciça, Deterrença ou Dissuasão e Resposta Flexível.

INTRODUÇÃO

O ano de 1946 transcorria ainda sob o impacto do lançamento de bombas atômicas sobre Hiroshima e Nagasáqui, quando Bernard Brodie apresentava ao mundo sua mais recente obra, *A arma absoluta*, uma coleção de ensaios onde visualizava as conseqüências morais e políticas do emprego das armas atômicas e procurava alertar a nação norte-americana sobre a dimensão e a urgência dos problemas que iriam surgir após a vitória militar e o término da Segunda Guerra Mundial.

Efetivamente, os malefícios decorrentes do lançamento das bombas atômicas sobre o Japão haviam abalado tão profundamente a opinião pública mundial que, embora somente os Estados Unidos da América possuísem a arma capaz de tal poder de destruição, dela não pensavam fazer uso, em face da inexistência de um oponente declarado e em vista das repercussões, ainda não perfeitamente identificadas e compreendidas, sobre a vida humana (até porque os efeitos da explosão nuclear só seriam perfeitamente compreendidos depois das experiências que seriam realizadas no Atol de Bikini).

Em 1947, a União Soviética pressionava a Turquia através de guerrilhas e ameaçava envolver a Grécia no bloco socialista, por meio de uma guerrilha promovida pelo Partido Comunista Grego² e que contava com sua inspiração e apoio.

O Ocidente interpretava essas ações como um movimento para a expansão das fronteiras políticas e ideológicas da URSS e considerava que a única forma de contê-lo era confrontá-lo com um poder superior e a manifesta intenção de utilizá-lo. Mas já

havia a percepção de que a arma atômica não era o instrumento adequado para esse empreendimento, em face das imprevisíveis conseqüências na Europa dessa época.

No dizer de Alain C. Enthoven, “uma marreta (seria uma referência subliminar ao *big stick* de Theodore Roosevelt?) não é, positivamente, o substituto para um matamosquito”.

Ao fim da Segunda Guerra Mundial na Europa, os Estados Unidos haviam retirado suas tropas (em primeiro lugar para a continuação da guerra no Pacífico, depois para promover a desmobilização de suas forças terrestres) e reorganizaram sua economia interna, na transformação da economia de guerra para a de paz, que caracterizaria o início de sua desmobilização (que, na verdade, não ocorreu – suas Forças Armadas foram enxugadas, tendo grande parte de seu pessoal sido dispensada do serviço ativo, mas sua indústria bélica continuou a se desenvolver, agora suportada por tecnologia só disponível aos Estados Unidos; também o excedente de seu material bélico foi transferido a seus aliados).

Já a URSS, cujos exércitos haviam se projetado muito além de suas fronteiras, e que se havia beneficiado do fato da reação interna às tropas alemãs nos países conquistados pela Alemanha ter sido infiltrada pelos partidos comunistas locais (os governos de antes da guerra – exceção feita à facção gaulista da França Livre – haviam se exilado na Grã-Bretanha, de onde tiveram participação apenas perfunctória na guerra) não teve dificuldade para satelitizá-los, mantendo seus exércitos nos países que havia liberado em sua ofensiva em direção à Alemanha e nas fronteiras da Europa Ocidental.

2 N.R.: Veja “A crise na Grécia – 50 anos” na RMB 4º trim/1999, pág. 141 a 172.

A ESTRATÉGIA DA CONTENÇÃO PERIFÉRICA

Nestas circunstâncias, e dentro desse contexto político-militar, o jornalista Walter Lipman, inicialmente, e o embaixador norte-americano junto ao governo soviético, George F. Kennan, formularam a concepção da estratégia da contenção periférica.

O embasamento teórico dessa estratégia se encontra no ideário do Almirante A. T. Mahan, o apologista do Poder Marítimo e de seu emprego para a construção de impérios, e na adaptação, para o contexto político da ocasião, de duas teorias geopolíticas: a concepção de Mackinder, originalmente apresentada em 1904, segundo a qual “quem dominasse a Eurásia – que ele chamava *heartland*, a *área pivot* – dominaria o mundo”, e a teoria exposta por N. J. Spykman, na qual os conceitos de Mackinder eram adaptados aos anos 30, preconizando que quem controlasse a periferia do *heartland* – que ele denominava *rimland* (fimbrias) – seria capaz de controlá-lo e, assim, “quem dominasse a *rimland* regeria a Eurásia e quem regesse a Eurásia controlaria os destinos do mundo”.

Nessa visão se encontra evidente a idéia de cerco geográfico ao *heartland* e da negação de seu acesso aos mares quentes, que só poderia ser realizado pelo controle da periferia da *área pivot*.

O conceito dessa estratégia de contenção periférica era, portanto, o de um cinturão defensivo envolvendo a Rússia soviética e seus satélites. Seus instrumentos seriam a política (diplomacia e ajuda econômica e militar) e o Poder Marítimo, provendo este a mobilidade necessária ao posicionamento de forças adequadas.

A DOCTRINA TRUMAN

O resultado prático dessa nova estratégia norte-americana consubstanciou-se na

chamada Doutrina Truman, que, em seu Ponto IV, preconizava a ajuda econômico-militar a países que estivessem na iminência de serem absorvidos pela União Soviética.

A Doutrina Truman consolidava a idéia de que para sustar o previsto movimento expansionista soviético teria que prover recursos econômicos e militares aos países que enfrentavam movimentos revolucionários de inspiração comunista, bem como àqueles em que fosse possível que o poder político fosse empolgado por partidos de orientação marxista-leninista.

Os primeiros países beneficiados foram a Turquia e a Grécia, onde já se manifestavam pressões soviéticas e ameaça de rebeliões, e era imaginado que tais ações se poderiam alastrar a outros países da Europa, especialmente à Itália, onde o movimento comunista era bastante ativo, e ao Oriente Médio.

O ímpeto soviético foi contido na Turquia e na Grécia, parecendo ter sido justificada a intervenção norte-americana nesses dois países.

O PLANO MARSHALL

A segunda fase da Grande Estratégia norte-americana foi o chamado Plano Marshall, anunciado em **5 de junho de 1947**, cuja finalidade principal era prover ajuda econômica aos países da Europa (que haviam sido devastados pela guerra) para sua reconstrução e reintegração à economia mundial. Cabe apontar que a URSS se recusara a prover semelhante tipo de ajuda aos países que, em sua ofensiva sobre a Alemanha, ocupava e transformara em seus satélites.

Esses dois instrumentos de política, a Doutrina Truman e o Plano Marshall, este, basicamente, de caráter econômico, tinham, subliminarmente, a idéia da contenção soviética, através do fortalecimento econô-

mico das nações lindeiras às fronteiras da URSS (e de seus satélites), conforme argumentação do próprio Presidente Truman.

Os acontecimentos pareceram confirmar a intuição política norte-americana. **Em fevereiro de 1948**, no episódio que ficou conhecido como **Primavera de Praga**, o Exército soviético, apoiando decisivamente um golpe de Estado desfechado pelo Partido Comunista Tchecoslovaco, transformou a Tchecoslováquia em uma república socialista, nos moldes soviéticos.

E em 24 de junho de 1948, a URSS interditiou o acesso rododiferroviário aos setores sob jurisdição das potências ocidentais em Berlim. Essa interdição, verdadeiro bloqueio terrestre, que durou até maio de 1949, pôde ser interpretada como uma tentativa da URSS para se assenhorear de toda a antiga capital alemã, de fazer uma demonstração de força em relação à sua posição sobre os países da Europa Oriental ou, mesmo, como um desafio às nações do Ocidente, com o propósito de forçá-las a uma demonstração de credibilidade quanto ao compromisso de manter o abastecimento dos setores de Berlim sob sua jurisdição e, por extensão, o apoio à Europa.

Este bloqueio, que exigiu uma demonstração inequívoca do poder norte-americano, ao conseguir manter o abastecimento de Berlim Ocidental por meio de uma ponte aérea, comprovou a disposição ocidental de conter o expansionismo soviético e a disposição dos Estados Unidos de se engajarem, decididamente, na proteção das nações da Europa Ocidental.

Em 27 de junho de 1948, foi assinado um acordo de segurança coletiva, o **Tratado de Bruxelas**, entre Grã-Bretanha, França, Bélgica, Holanda e Luxemburgo, que pôde ser interpretado como uma primeira demonstração, originada por outros países, de uma preocupação em relação ao expansionismo soviético.

Em 1949, a Hungria foi incorporada, como uma república socialista, ao bloco soviético.

E a Guerra Fria estendeu-se a outros países e continentes, sob a égide dos Congressos da Paz e das Guerras de Libertação, todos promovidos por facções de inspiração comunista e que recebiam apoio da URSS – a Guerra Fria passou a utilizar não só a ameaça de emprego de meios convencionais militares mas também a guerrilha urbana e rural.

O continente europeu estava, pois, dividido pela Cortina de Ferro, entre o Leste e o Oeste, e o resto do mundo ameaçado de se ver envolvido nesse contencioso, que já se alastrara ao Extremo Oriente.

Com a vitória de Mao-Tsé Tung sobre Chiang Kai-Shek, a China adotara o regime comunista, enquanto Chiang se refugiara em Taiwan (criando a China Nacionalista, que recebeu pronto apoio e ajuda dos Estados Unidos).

Também a península coreana foi dividida, por um acordo firmado entre os ministros das Relações Exteriores dos Estados Unidos, URSS e Grã-Bretanha, em duas zonas de ocupação, que ficariam, por cinco anos, sob administração norte-americana a do Sul, e soviética a do Norte, separadas pelo paralelo 48° N.

Estavam, assim, transplantados para o Extremo Oriente a dicotomia e o contencioso entre o comunismo e o sistema ocidental, e os Estados Unidos passaram a considerar a China como mais um tentáculo do expansionismo soviético, a exigir, portanto, ações para sua contenção, visando à proteção de seus interesses na região.

ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE

Neste contexto, sem perspectiva de recuo, foi, em **4 de abril de 1949**, criada a

OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte), em que os Estados Unidos, o Canadá, a Dinamarca, a Islândia, a Noruega, a Itália e Portugal aliavam-se aos países do Tratado de Bruxelas e estabeleciam uma aliança de caráter essencialmente militar, de segurança coletiva, sob o comando dos Estados Unidos, assumindo este o compromisso de impedir, se preciso pela força das armas, o avanço soviético sobre a área acordada como de interesse direto dos países europeus.

A OTAN fornecia um cristalino exemplo de coalizão político-estratégica e não se restringia, apenas, ao clássico teatro de operações no continente europeu, cobrindo geograficamente todas as direções (inclusive em sua projeção oceânica) que a URSS poderia tentar utilizar em seu movimento expansionista no continente europeu e águas lindeiras. E incorporava, também, para se opor aos movimentos do inimigo, conceitos do Plano Marshall, transcendendo, portanto, o campo puramente militar e passando a abranger os demais campos do poder, com o que se transformava em uma aliança de caráter geral.

Mas a OTAN era, apenas, regional e havia outras direções em que era possível visualizar a continuação do expansionismo soviético. Essas direções tinham, portanto, que ser bloqueadas, dentro da filosofia de contenção que norteava os Estados Unidos.

Como já controlava o nordeste asiático com seu domínio sobre o Japão, a Coreia do Sul e as Filipinas, os Estados Unidos estabeleceram, nas outras direções, alianças político-econômicas, mas também estratégico-militares. Assim, foram firmados **pactos de segurança no Oriente Médio (CENTO)**, no **Sudeste Asiático (SEATO)** e com a **Austrália e a Nova Zelândia**

(ANZUS) – o subcontinente indiano permanecia, ainda, sob domínio britânico (a Índia não se tornara, ainda, independente), além do que reconheciam, Estados Unidos e Grã-Bretanha, a existência de relações especiais entre ambos.

Os Estados Unidos, assim, se interligavam aos possíveis contenciosos latentes na área de abrangência de cada um desses pactos de segurança – poder-se-ia dizer ser ele o denominador comum.

A contrapartida soviética à estratégia da contenção periférica e à OTAN foi a cristalização de sua posição no oeste da Europa, o fortalecimento de sua defesa terrestre em profundidade, no território dos países ainda sob sua ocupação, e o recrudescimento de sua atuação subversiva nos demais países do mundo.

No campo militar, procurou a URSS desenvolver armas capazes de enfrentar o cerco estratégico que sentia se estender ao redor de seu território. Dentro dessa idéia encontravam-se:

- o desenvolvimento de blindados para ocupar e cobrir a zona-tampão entre sua fronteira política incluindo os países que havia tornado em satélites e a da Europa Ocidental;

- o desenvolvimento de uma aviação de caça de primeira ordem que, de suas bases aéreas e aeroportos nos estados satélites, tinha condição de interceptar a projeção de poder aeroestratégico norte-americano lançado a partir das bases aéreas da Europa Ocidental; e

- o desenvolvimento de uma Marinha de Guerra, inicialmente defensiva, com a construção de submarinos de pequeno porte, para ameaçar a aproximação das forças aeronavais norte-americanas que, do mar, poderiam alcançar seu território³.

3 N.A.: Apesar de a URSS ser um país que, desde o princípio do século, com sua derrota naval no Extremo Oriente, relegara a segundo plano seu projeto de construção de um Poder Naval.

E pretendia também, utilizando o conceito internacionalista latente no marxismo-leninismo, apoiar o desenvolvimento dos partidos comunistas nos outros países e auxiliá-los a empolgar o Poder Político, assim envolvendo, politicamente, o cerco geográfico que lhe era imposto.

A BOMBA ATÔMICA SOVIÉTICA

Em 23 de setembro de 1949, a URSS surpreendia o mundo com a detonação de sua primeira bomba atômica.

Os dois países que ocupavam a liderança da cena mundial dispunham agora de armamento nuclear, cujo emprego parecia moralmente inaceitável, a não ser que houvesse um objetivo político cuja importância (para qualquer dos oponentes) justificasse seu emprego.

Mas havia uma diferença estratégica entre ambos: os Estados Unidos dispunham de vetores (os bombardeiros B-29) capazes de entregar a arma atômica nos principais centros populacionais soviéticos⁴ e a URSS dispunha de grande quantidade de aeronaves de caça, que podiam estacionar na região ocupada por seus exércitos, o que correspondia a ter estabelecido uma defesa aérea em profundidade na direção mais provável de ataque a seu território.

E, no que diz respeito à guerra aérea propriamente dita, eram bastante diferentes as experiências dos dois países: enquanto os Estados Unidos detinham considerável experiência no bombardeio estratégico (na

projeção de Poder Aéreo ao interior dos países conquistados pela Alemanha) e no apoio aerotático às operações terrestres (que tão necessário fora na invasão da Normandia e no teatro da Itália), a URSS desenvolvera prioritariamente sua aviação de caça, para a defesa de seus principais centros populacionais e industriais contra os bombardeiros alemães e para neutralizar o apoio aerotático às forças terrestres alemãs – as operações terrestres soviéticas se apoiavam no princípio da massa, na manobra e na mobilidade e prescindiam de apoio aerotático a seu movimento ofensivo.

Havia, assim, além do problema moral do emprego da arma atômica, pela inexistência de um propósito que justificasse sua utilização, um verdadeiro impasse estratégico na Europa, em virtude da falta de vetores apropriados para a entrega da arma nuclear.

A GUERRA DA CORÉIA

O único confronto do período de adoção explícita, pelo Ocidente, da estratégia de contenção periférica foi a Guerra da Coreia, deflagrada em 25 de junho de 1950, com a transposição do paralelo 48° N pelo Exército e blindados da Coreia do Norte (reforçado pelas forças chinesas de Mao Tse-Tung) invadindo a Coreia do Sul.

Faltavam apenas poucos meses para a extinção do mandato que os Estados Unidos obtiveram para a administração da Coreia do Sul, por ocasião do término da Segunda Guerra Mundial.

4 N.A.: Entretanto, as superfortalezas voadoras não tinham raio de ação suficiente para regressar às suas bases, mesmo que essas se localizassem nas proximidades da fronteira ocidental soviética.

Os Estados Unidos envolveram-se na guerra como representantes da ONU⁵ para impedir que a Península da Coreia caísse sobre jugo comunista e, também, para impedir que a URSS conquistasse franco acesso ao Pacífico.

A Guerra da Coreia foi uma guerra limitada, em área (a Península da Coreia), em objetivos (o norte-americano era tão-somente conter a progressão para o sul das forças comunistas, jamais ultrapassando o paralelo 48º N) e no armamento empregado.

O uso da bomba atômica, pleiteado por MacArthur, foi proibido, pois era impossível, aos presidentes norte-americanos, prever a reação soviética na Europa e inaceitável a extensão do conflito à China comunista.

Pela primeira vez o Poder Político atuava diretamente sobre a condução da guerra, ao recusar autorização para o emprego da arma atômica.

A Guerra da Coreia foi uma guerra terrestre, de atrição.

O uso do mar não esteve, em momento algum, em disputa, pois a Coreia do Norte não dispunha de forças navais e, assim, o Poder Naval norte-americano pôde exercer pleno domínio da área marítima adjacente ao território coreano, com intensa utilização de aeronaves baseadas em navios-

aeródromos sobre o território inimigo, em apoio à ação terrestre.

Em apenas um momento esse domínio foi ameaçado, quando a força naval norte-americana tentou realizar uma operação anfíbia para envolver o flanco do Exército norte-coreano que se apoiava no litoral.

O desembarque anfíbio em Inchon teve que ser postergado porque os comunistas, para tentar impedi-lo, utilizaram uma velha arma, a mina marítima. Só dias depois a força de desembarque foi posta na cabeça-de-praia, tendo perdido a possibilidade da surpresa e a iniciativa.

O impasse foi estabelecido quando MacArthur pediu autorização para usar a bomba atômica e essa lhe foi negada.

A guerra se arrastou até 1953, quando foi assinado o armistício, no qual se reconhecia a existência de novo país comunista – a Coreia do Norte.

Mesmo assim, ficou impedido o acesso direto da URSS ao Mar da China e ao Pacífico flanqueando o Japão.

A quem escreve sobre a Guerra da Coreia no ano 2000, quando começam a ser liberados os documentos sigilosos a respeito do conflito, cabe apontar que, transcorridos 50 anos, apenas agora norte e sul-coreanos reiniciam, lentamente, o encaminamento de relações normais.

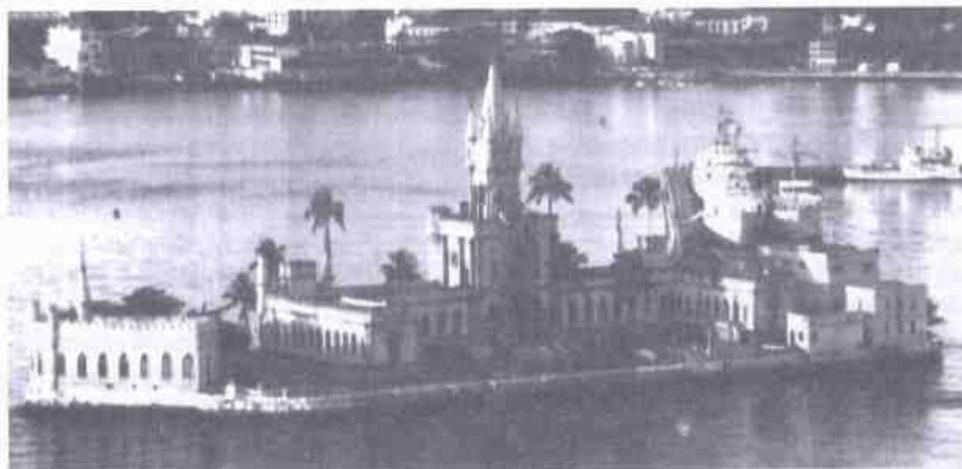
O desembarque anfíbio em Inchon teve que ser postergado porque os comunistas, para tentar impedi-lo, utilizaram uma velha arma, a mina marítima

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES> / Estratégia de contenção periférica;

5 N.A.: Os Estados Unidos conseguiram essa qualidade na reunião do Conselho de Segurança da ONU, realizada em 26 de junho de 1946, à qual não compareceu o representante da URSS – o que, pelas regras para seu funcionamento, equivaleria a um veto.

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 2233-9165, de segunda a sexta-feira, no horário de 8h às 16h.

O MERCANTE URUGUAIO TACOMA, SOBREVIVENTE DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

ALEJANDRO NELSON BERTOCCHI MORAN*

O TACOMA NA SEMANA DA PÁTRIA DO BRASIL

Na magnífica manhã do dia 7 de Setembro de 1948, a cidade do Rio de Janeiro se preparava para os festejos do 126º aniversário do Grito do Ipiranga, Independência Nacional, um marco à altura da grandeza do Brasil. A parte principal de tão importante evento seria o grande desfile militar programado, do qual tomaram parte mais de 35 mil homens de todas as Armas, que comporiam a parte central e que passariam rendendo honras ante o palanque principal, situado no Palácio da Guerra, sede do Ministério da Guerra, na Avenida Presidente Vargas.

Sem dúvida, o momento mais aguardado pela multidão carioca era a passagem de mais de seis mil veteranos dos campos da Itália, que formariam entre as Forças do desfile, sendo, assim, homenageados pelo povo e pelas autoridades presentes como o único contingente latino-americano que combateu na Segunda Guerra Mundial.

Meia hora antes do início do desfile, os Presidentes do Brasil, General Eurico Gaspar Dutra, e do Uruguai, Dom Luis Batlle Berres, começaram a passar em revista as tropas formadas na Avenida Oswaldo Cruz, em meio ao burburinho e ao colorido espetáculo da festiva multidão. Logo, com os presidentes já instalados no palanque, começou o desfile com a emocionante passa-

* N.R.: Membro da Academia Uruguia de História Marítima e Fluvial, da Academia Uruguia de Geopolítica e Estratégia, da Liga Marítima Uruguia, do Instituto Nacional Browniano e colaborador da *Revista Naval*.

gem dos veteranos da Itália, que foram aclamados em uníssono pelo povo, em momento de alta pompa, já que a passagem desses homens era vista em um breve espaço de tempo, que ficou gravado na memória coletiva como um feito que pouquíssimos mortais tinham o privilégio de ver.

Quando a passagem dos veteranos terminava e desfilavam ante às autoridades suas últimas fileiras, subitamente fez-se um eco na avenida. Nesse momento, quem dirigiu o olhar para o sul pôde já observar maravilhado o impressionante grupo que se aproximava lentamente. E, à sua frente, como de improviso, surgiu o marcial passo de um compacto grupo com uniformes impecáveis, com as cores da República Oriental do Uruguai, que, perfeitamente coordenado, é apreciado pelos ocupantes do palanque e arranca "vivas!" das pessoas. Era o efetivo da Escola Militar e da Escola Militar da Aeronáutica, cujos 300 aspirantes passaram brevemente entre os presentes, deixando em todos um etéreo sentimento de profunda emoção, enquanto nos céus a aviação fazia rugir seus motores.

Grande foi a satisfação do Presidente Luis Batlle Berres, nesse instante de glória, quando seu colega brasileiro o felicitou e abraçou perante o aplauso do público, que saudou animado a passagem dos uruguaios ao largo de todo o desfile. O chefe de Estado oriental havia chegado no dia 5 daquele mês, uma sexta-feira, em um avião da Força Aérea uruguaia, com uma pequena comitiva de 30 pessoas e havia se hospedado no Palácio das Laranjeiras, cumprindo uma apertada agenda nos festejos.

Enquanto o evento acontecia nas ruas cariocas, na Baía de Guanabara ocorria outro magnífico espetáculo, com a presença de dezenas de navios de guerra de várias nacionalidades, que, junto com a frota brasileira, participavam dos festejos em comemoração àquele não tão distante dia 7 de

Setembro de 1822, em que o jovem Dom Pedro I proclamou a Independência do Brasil da égide de seu pai. De um dos centros da imponente parada naval, destacava-se a grandeza do Encouraçado *Minas Gerais*, totalmente engalanado e ostentando na sua torre a insígnia do Comandante-em-Chefe da Esquadra, enquanto da proa observava-se a silhueta de um navio mercante que arvorava pavilhão uruguaio e que recebia do Brasil e da sua Marinha de Guerra uma homenagem muito especial.

Era o *Tacoma*, aquele veterano de guerra que, num dia de dezembro de 1939, viu-se na fatal tarefa de auxiliar o Encouraçado de Bolso *Graf Spee*, em plena enseada de Montevideú e, ao mesmo tempo, ser espectador privilegiado de sua auto-exploração, sua total destruição, num dos mais emotivos dramas vividos durante a Segunda Guerra Mundial.

A BATALHA DO RIO DA PRATA

No dia 13 de dezembro de 1939, sobre uma posição 34°17'30" sul e 49°12' oeste, a mais de 300 milhas da costa uruguaia, travou-se um grande combate naval entre o navio capitânia do III Reich alemão e a Divisão Sul-Americana da Royal Navy, composta em caráter de emergência pelos Cruzadores *Exeter* e *Ajax* e pelo neozelandês *Achilles*.

Esta ação de guerra – a primeira importante para a história naval deste conflito – incluiu uma série de feitos que ficaram marcados no Rio da Prata, já que seu desenlace final, tão imprevisto como o mesmo combate, deu-se em águas de Montevideú. Inicialmente, o *Graf Spee* amassou bastante o *Exeter* (classe *York*, 8.390 toneladas de deslocamento *standard* e seis canhões de 8 polegadas/50 calibres), deixando-o praticamente fora de combate em cerca de 50 minutos, com graves danos em sua estru-

tura e água em vários compartimentos. Seu adversário não pôde dar-lhe o tiro de misericórdia devido à brava ação de manobras estabelecida pelos cruzadores restantes (classe *Leander*, 6.800 toneladas de deslocamento *standard* aproximadamente, oito canhões de 6 polegadas/50 calibres), que, operando como uma divisão, acercaram-se sobre os 10 mil metros do *Graf Spee*, recebendo também um duro ataque da artilharia principal do inimigo (12.576 toneladas de deslocamento *standard* e seis canhões de 280 mm e oito de 152 mm), conseguindo acertar uma série de impactos. Apesar destes não penetrarem na couraça do encouraçado alemão, serviram para que este tomasse a equivocada decisão de voltar a proa para o Rio da Prata, o que resultou numa armadilha mortal.

Os erros do Comandante Langsdorff

Sobre esta ação tem-se divulgado, ao longo dos anos, um verdadeiro mar de informações e seus desdobramentos, ocorridos durante suas jornadas na cidade de Montevidéu. O infausto do suicídio do Capitão-de-Mar-e-Guerra Hans Langsdorff, em Buenos Aires, foi a nota final deste drama naval.

O certo é que o comandante do *Graf Spee* cometeu um grave erro naquela manhã do dia 13, quando tudo se encontrava em suas mãos para solucionar o combate. Tinha opções para arrematar o avariado *Exeter*, que, a duras penas, conseguiu chegar a Port Stanley, nas Malvinas/Falklands, semanas depois, e ainda para combater com plena confiança os cruzadores ligeiros res-

tantes, que não eram adversários neste momento para os seis canhões de 11 polegadas do *Graf Spee* e, inclusive, tinha a possibilidade de entrar em Porto Belgrano para efetuar reparos, já que a Argentina tinha boas relações com o governo alemão, ao contrário do Uruguai, país tradicionalmente aliado, que não tinha meios para reparar as poucas avarias do navio germânico.

Atualmente, graças à infinidade de estudos feitos por especialistas em assuntos navais e com base em situações idênticas, sabe-se que o cansaço afetou o moral do Comandante Langsdorff de maneira fatal

Hans Langsdorff nunca recebeu ordens de Berlim para afundar seu próprio navio, e sim que nunca deveria internar seu navio no Uruguai

naquela manhã do dia 13. Isto inclusive supõe um esquema orgânico que traz em si a eterna discussão sobre como os comandos embarcados devem assumir as decisões do combate, já que a ordem de Langsdorff, de entrar no Rio da Prata, poderia ter sido discuti-

da com seu estado-maior, pois neste se contava com ponderados chefes e marinheiros que já haviam navegado naquela zona e eram muito conhecedores de suas águas e dos países que se banhavam do Rio da Prata. Imperou a ordem errônea do comandante, que não foi discutida; mais além, nem os papéis que cada um desempenhou até o final de todo o evento.

Hans Langsdorff gozava de grande respeito dentro da Marinha de Guerra alemã, e seu currículo assim confirmava. Mas, nesta situação, não foi feliz devido a determinadas coisas que aconteceram nas primeiras horas dessa jornada, e, talvez, para não cansar o leitor, devemos fazer uma breve análise de sua conduta no combate.

Primeiro: o comando do *Graf Spee* possuía ordens expressas do Comando-Geral em Berlim para não travar batalha contra a unidade da Royal Navy, o que somente seria feito quando não houvesse outro caminho.

Segundo: o *Graf Spee* possuía o alcance de sua artilharia principal de mais de 42 mil metros, o que fazia com que pudesse impunemente, a favor de seus motores de combustão, combater à distância adequada, fazendo cair seus projetis em trajetória horizontal sobre as frágeis cobertas de seus três adversários.

Terceiro: o já comentado erro de não rematar o *Exeter*, impotente ao seu fogo, unido ao fato de não haver tentado eliminar seus outros dois adversários, que segundo assinala o mesmo Comodoro Henry Hardwood, que içava sua insígnia no *Ajax*, se encontravam quase sem munição pesada e com algumas avarias estruturais muito graves. (Ver *memorandum* de Hardwood publicado pela Royal Navy.)

Quarto: decidir entrar no Rio da Prata e no porto de Montevidéu, tendo à disposição Porto Belgrano e inclusive pôr a proa no Atlântico meridional, onde possuía o apoio de seu navio abastecedor, que contava com os meios para auxiliá-lo, como o fez em outubro de 1939, em toda sua derrota.

Todos estes pontos foram apontados pelo comandante alemão, que sofreu um ferimento em combate que lhe fez perder a consciência por uns minutos, uma fatalidade, já que o imediato (Capitão-de-Fragata Walter Kay) nunca pôde assumir o comando, assumindo-o justamente no momento mais crucial do combate. Este é o nó central do dilema do Combate Naval do Rio da Prata, já que o moral de Langsdorff não se recuperou após esse golpe e ali ficaram claras todas as suas errôneas diretrizes. O cruzeiro do *Graf Spee* levou 115 dias e o cansaço provocava falhas na conduta de sua tripulação.

As questões políticas

Já no porto de Montevidéu, a situação passou para o campo político-diplomático, coisa também fatal para a causa alemã, pois agora tudo ficava nas mãos de outros personagens, fora das rígidas regras de um combate naval. Não restam dúvidas de que o sentimento de culpa corroeu a mente de Hans Langsdorff até o final. Ele nunca recebeu ordens de Berlim para afundar seu próprio navio, como dizem alguns mal-informados, que nunca deveria deixar internar o navio no Uruguai, e sim fazer-se ao mar, ao combate, até Buenos Aires. A impossibilidade de fazer tudo isso, mais a segura presença em águas brasileiras do Navio-Aeródromo *Ark Royal* e do Encouraçado *Renow* fizeram supor que se tomara a decisão derradeira: destruir o navio e asilar a tripulação na Argentina. Depois a imolação, já que "um comandante não pode separar seu destino do destino do seu navio", palavras finais de um marinheiro que passou à história.

Durante o tempo em que o *Graf Spee* se achava em Montevidéu, chegou-se a falar da possibilidade de que o encouraçado alemão teria desobedecido as diretrizes do governo do Uruguai, que não possuía meios materiais para se fazer respeitar. Na imprensa uruguaia, comentou-se que o Presidente Getúlio Vargas havia, ante esta notícia, dado ordens à Marinha de Guerra brasileira para que se mantivesse alerta ante à situação que se vivia em Montevidéu. Afortunadamente, a fidalga figura do Capitão Hans Langsdorff se impôs neste evento, respeitando todas as ordens da autoridade uruguaia, além do que tinha o mesmo respeito de seus adversários britânicos, pois em nenhuma das nove presas que havia feito o *Graf Spee* em seu cruzeiro atlântico causara vítimas civis.

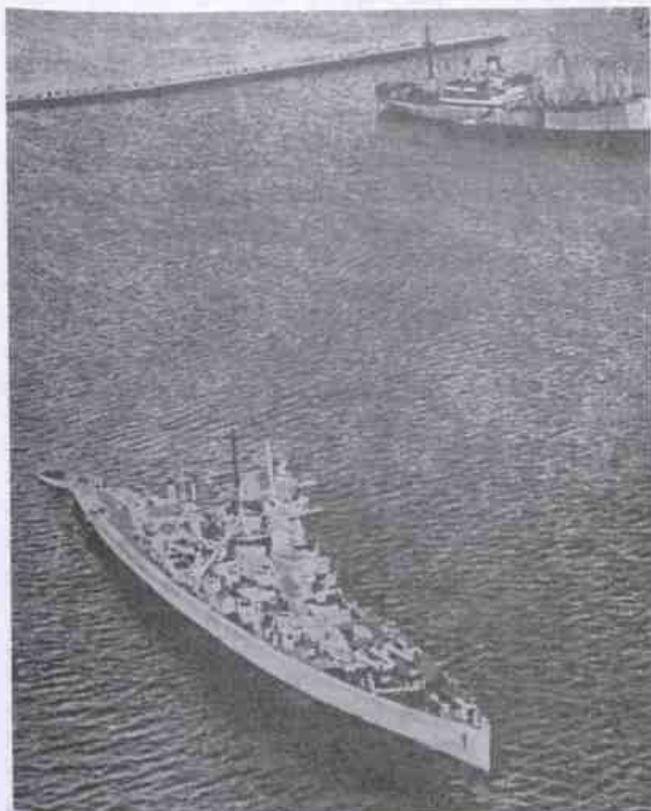
O MERCANTE TACOMA

Quando, na noite deste dia 13, entrou no porto de Montevideu o encouraçado alemão, achavam-se ali, há algumas semanas, dois mercantes da mesma bandeira, o *Tacoma* e o *Lahn*, que haviam entrado ali no dia 22 de novembro, vindos de portos chilenos. Ambos os navios fugiram da caçada levada a efeito pelo Cruzador *Achilles*, que havia passado pelo Estreito de Drake para reforçar a divisão da Royal Navy estacionada nas Malvinas. O navio neozelandês, em perseguição desde Rangitoto, havia aparelhado com o *Lahn*, que, dias antes da eclosão da guerra, havia descar-

regado maçãs a granel no porto de Sydney, com destino à Grã-Bretanha. O *Achilles*, no dia 26 de outubro, depois de semanas de vigília em águas da Terra do Fogo, une-se aos navios restantes de *Hardwood* em Port Stanley, para operar em águas do Atlântico Sul na caça do corso "fantasma" que destruiu a navegação mercante britânica nessas águas. Tal navio não era outro senão o *Admiral Graf Spee*, que havia feito sua primeira vítima, o Mercante *Clement*, de 5.000 toneladas, no dia 30 de setembro, um sábado, em frente a Maceió, Brasil.

Realmente, o *Tacoma* e o *Lahn* tiveram muita sorte, já que vários cargueiros alemães haviam sido afundados pela Royal Navy naqueles dias: o *Olinda* e o *Carl Frützen*, em águas fronteiras à Argentina, e o *Emy Friederich*, nas costas do Brasil; e, graças ao pandemônio armado pela penetração do *Graf Spee* na zona focal do canal do Rio da Prata, os navios de guerra britânicos ficaram atentos a outras coisas mais importantes.

Para o governo do Uruguai, a súbita e não desejada presença, no porto de Montevideu, de três navios alemães significou um crítico momento de uma hora muito delicada internacionalmente. No dia 23 de setembro, na cidade do Panamá, reuniram-se os chanceleres de 21 países americanos, declarando a neutralidade ante o conflito na Europa e criando uma Zona de Não-Beligerância de cerca de 500 milhas, que rodeava o continente desde a



O Encouraçado *Graf Spee* em Montevideu, após a batalha.
Ao fundo o Navio de Apoio alemão *Tacoma*
(Foto: CEB - Mauricio de Oliveira)

fronteira com os Estados Unidos e o Canadá até as costas da Terra do Fogo.

Assim, por ocasião das ações do combate naval do dia 13 de dezembro, durante a perseguição do *Graf Spee* em águas do Rio da Prata, foi violada a jurisdição uruguaia de forma muito grave, já que o canhoneio entre o *Graf Spee* e o *Achilles* foi efetuado a pouca distância de Punta del Este, à vista do Cruzador *Uruguai* e já passada a linha artificial que marcava o limite entre o Atlântico e o Rio da Prata.

Tudo o que aconteceu naquela movimentada semana de dezembro de 1939 foi uma prova muito forte para a autoridade uruguaia, que significou a inimizade da Alemanha nazista, em uma hora em que o brilho da estrela do III Reich parecia inapagável. A conduta do Uruguai com o *Tacoma* foi muito prudente, e somente depois das ações de auto-afundamento do *Graf Spee*, avançou para uma atitude bastante benévola, permanecendo o mercante alemão em plena enseada de Montevidéu, confraternizando com todos aqueles que o rodeavam.

O Tacoma na guerra

Entretanto, as coisas mudaram subitamente quando, em 8 de março de 1942, um submarino italiano afundou com um torpedo, no Mar do Caribe, o cargueiro nacional *Montevidéu*, com perda de inúmeras vidas. Este atentado a um país neutro acarretou a ruptura de relações do Uruguai com o Eixo e o endurecimento das condições de internação do *Tacoma*, pois parte de sua tripulação foi conduzida à Ilha das Flores. No caso do *Lahn*, tudo havia sido diferente, já que este navio havia partido de forma clandestina para Buenos Aires, onde, finalmente, foi internado pelas autoridades argentinas.

Aqui aparece a sabotagem a que foi submetido o *Tacoma* durante seu largo tempo

de internação. O governo solicitara ajuda aos Estados Unidos para reparar o navio, pois os meios de que se dispunham em Montevidéu não eram suficientes para realizar tal tarefa. As máquinas do navio alemão haviam sido meticulosamente desfeitas com o rigor germânico e somente uma troca de suas turbinas poderia fazer com que navegasse novamente. Desta forma, em janeiro de 1943, chega dos Estados Unidos o recâmbio necessário e, com este, o Capitão mercante Knutt Augustsson, que seria o encarregado de levar adiante os trabalhos de reparação e a condução do navio para águas do Atlântico Norte, pois o governo uruguaio havia arrendado o *Tacoma* para a War Shipping Administration, dos Estados Unidos, pela simbólica quantia de um dólar norte-americano.

Nesse mister, nos primeiros meses de 1944, o agora navio-auxiliar da Marinha norte-americana integrou-se ao esforço de guerra aliado no distante Oriente, atuando como navio de abastecimento das forças-tarefas que operavam contra o Japão. Assim, passou todo o resto do conflito, sendo desincorporado quando a guerra terminou, devendo o *Tacoma* retornar a Montevidéu com bandeira uruguaia e ser integrado à Administração Nacional dos Portos, naquela até hoje lembrada Frota Mercante Nacional, que já deixou de existir. Ali, o navio participou de diversas viagens aos quatro pontos cardeais, tripulado por compatriotas que sempre lembrarão do mercante uruguaio mais famoso da história do país.

Inclusive, quando o *Tacoma* deu baixa, no final de 1969, prontamente voltou a cair nas graças do governo, que, em meados de 1973, devido aos problemas políticos que sacudiam o país, optou por utilizá-lo como prisão flutuante, em uma experiência que teve enorme significado e um bom resultado para a sociedade. Finalmente, o veterano navio foi desmantelado em 1985.

Desapareceu, assim, aquele magnífico mercante que durante 47 anos viveu em seu país adotivo, onde tantas lembranças deixou.

E foi este navio que representou o Uruguai naquele 7 de Setembro de 1948 nas

águas do Rio de Janeiro, uma tarefa a mais que realizou para esse país que, por conseguinte, o tem emoldurado com letras de ouro em sua história marítima, da qual é uma parte indissolúvel e cuja memória jamais morrerá.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Segunda Guerra Mundial/; Batalha do Atlântico Sul; Marinha alemã; Marinha britânica; Cruzador de Bolso *Admiral Graf Spee*; Navio Mercante (uruguio) *Tacoma*;

A vida é uma beleza: Admire-a.

Madre Tereza de Calcutá

(Do BIT-46 de junho de 2001)

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 COMBATE DA ILHA DA TRINDADE ou Os Porcos da Trindade

CARMELIO VILELA¹

Ao eclodir a Primeira Guerra Mundial, a Ilha da Trindade, situada em pleno Atlântico Sul, pertencente ao Brasil, vivia completamente abandonada. Em virtude dessa situação, a Marinha de Guerra da Alemanha transformou a ilha em uma base de abastecimento para os seus navios que faziam o curso aos navios ingleses e franceses no Atlântico Sul.

Encontrava-se ancorado no porto de Buenos Aires, Argentina, o transatlântico *Cap Trafalgar*, orgulho e alegria da carreira Hamburgo-Buenos Aires. Deslocava 20.000 toneladas e era comandado pelo Capitão Fritz Langerhans. O nome Trafalgar evocava a grande vitória do Almirante Nelson contra a Marinha de Napoleão Bonaparte, cujo nome fora

deliberadamente escolhido para atrair passageiros ingleses.

Em Buenos Aires, tinha embarcado o Dr. Hans Braunholtz, veterinário, com uma caixa onde vinham dois grandes porcos, que seriam levados para a Alemanha com a finalidade de melhorar a raça de suínos. Por escárnio, o Dr. Braunholtz "batizou" o casal se suínos de "Nelson" e "Emma", este último o nome da esposa do almirante inglês.

Uma ordem vinda de Berlim determinava que o *Cap Trafalgar* devia descer o Rio da Prata até Montevidéu, para conseguir carvão. O *Cap Trafalgar* partiu à meia-noite do dia 22 de agosto de 1914, após abastecer-se, rumando para a Ilha da Trindade, situada cerca de 1.750 milhas a nordeste de Montevidéu. Em pleno Atlântico, deu inf-

¹ O autor é fiscal geral de Rendas aposentado da Prefeitura de Recife.

cio ao processo de modificação de seu aspecto para ficar parecido com os transatlânticos ingleses. Retirou uma chaminé, ficando apenas com duas, e estava com nova pintura, pronto para tentar furar o bloqueio naval inglês.

Quando começou a guerra, a Canhoneira alemã *Eber* encontrava-se ao largo da costa africana. Recebeu também ordens para ir encontrar-se com outras unidades na Ilha da Trindade. No dia 20 de agosto, chegaram à Ilha o Cruzador *Dresden*, quatro carvoeiros e o Cruzador *Kronprinz Wilhelm*.

A Inglaterra tinha transformado em cruzador auxiliar o transatlântico *Carmenia*, que recebeu ordens para se dirigir rumo à Trindade. O armamento da *Eber* e sua tripulação foram transferidos

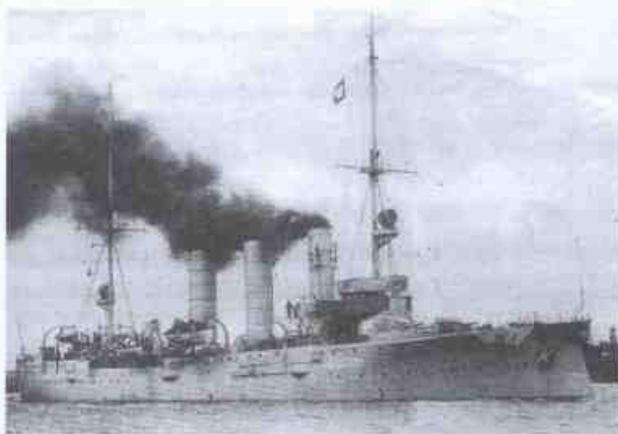
para o *Trafalgar* e a guarnição deste passou para a canhoneira. O carvoeiro *Eleonore* recebeu ordens para ficar vigiando rigorosamente o horizonte a sudoeste.

Na manhã do dia 14 de setembro, cerca das 11 horas, um estranho navio aproximava-se pelo norte. Já perto da Ilha, o *Carmenia* avistou o *Cap Trafalgar* surgindo por trás da Ilha, expondo seu enorme casco. "Santo Deus! Que navio é esse?", perguntou um integrante da tripulação. "Pelas chaminés, é um dos nossos. Ou talvez da Union Castle", respondeu o colega. Quando identificados,

porém, os navios, travou-se o combate. A primeira descarga do *Carmenia* atingiu o *Cap Trafalgar* a boreste e um projétil atravessou o casco do navio, provocando a inundação de um paiol de carvão. Atingido ainda por diversos tiros, o *Cap Trafalgar* tentou mudar de rumo. Repentinamente, parou e o seu comandante declarou que não podia deter a inundação. Em seguida, o *Cap* estava tão adernado que os conveses de boreste encontravam-se quase atingindo a superfície da água. Logo depois, o *Cap Trafalgar*

começou a recompor-se de sua inclinação. Foi então, praticamente sem ruído, que o *Cap Trafalgar* levantou a popa no ar e deslizou para as profundezas do oceano. Ninguém mais o viu.

Antes da batalha, todos os navios que estavam na



Cruzador *Königsberg* irmão do *Dresden*
(Foto: CAB)

Ilha tinham partido, exceto o carvoeiro *Eleonore*, que fugiu em seguida. O comandante do *Carmenia* negou-se a fazer uma vitória na Ilha, voltando à Inglaterra.

O Dr. Braunholtz viveu feliz isolamento na Ilha da Trindade até fevereiro de 1915, quando foi recolhido pelo Cruzador alemão *Prinz Eitel*, procurando refúgio depois nos Estados Unidos. Lá, o Dr. Braunholtz escreveu suas memórias, que foram publicadas em jornais da Alemanha.

Os suínos procriaram e tornaram-se animais selvagens na Trindade, já que a Ilha mais uma vez ficou esquecida.

Nos anos de 1924 a 1926, a Trindade foi transformada em presídio político. Posteriormente, três expedições científicas visitaram a Ilha, destacando-se entre elas a de 1950, sob a orientação do Ministro João Alberto, e a de 1974, que registou a precipitação pluviométrica do lugar, sua vida vegetal e animal e suas características geofísicas. Foi notado, também, que era habitada "por uma quantidade de porcos selvagens de uma raça que parecia própria da Ilha"!

Atualmente, Trindade é ocupada por uma guarnição da nossa Marinha de Guerra, que, de três em três meses, é substituída.

Os porcos selvagens já foram eliminados, pois ameaçavam causar a extinção das tartarugas, devorando todos os ovos que encontravam, e também atacavam as pessoas que deles se aproximassem.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Batalha do Atlântico Sul (IGM) / ; O combate da Ilha da Trindade; *Cap Trafalgar* (Al - Cruz. Aux.); *Carmenia* (GB - Cruz. Aux.);

A vida é um dom: Aprecie-o.

Madre Tereza de Calcutá

(Do BIT-46 de junho de 2001)

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.



A RETOMADA DE URUGUAIANA

"Quem não conhece o seu passado, dificilmente encontrará o caminho do futuro, porque não sabe onde se situa no presente."

CARLOS FONTTES

Da Academia de História Militar Terrestre do Brasil

SUMÁRIO

- Introdução
- Antecedentes
- A ofensiva de Estigarribia
 - A defesa de Uruguaiana*
 - Uruguaiana é abandonada*
 - A tomada de Uruguaiana*
 - O sítio de Uruguaiana*
- A retomada de Uruguaiana
 - A rendição de Estigarribia*
- Um comentário final
- A Marinha em Uruguaiana (RMB/1962)

INTRODUÇÃO

A efeméride cultural brasileira ainda hoje menciona erroneamente o fato acontecido em Uruguaiana durante a Guerra do Paraguai. Autores consagrados, inclusive, comentam a Rendição de Uruguaiana, fato este veementemente contestado por alguns outros historiadores. Senão vejamos: um

simples pronome nos coloca em situação deprimente, como se a rendição fosse da cidade de Uruguaiana, e não em Uruguaiana.

Salientamos que, quando esta cidade foi invadida pelas forças paraguaias comandadas por Estigarribia, nada mais era do que uma vila deserta. A população local, antecipadamente, tinha se evadido para a

cidade de Alegrete. E a única rendição realmente acontecida foi a dessa força inimiga. Houve, sim, uma retomada da vila.

A fim de não cometermos quaisquer maledicências futuras, mencionamos esse feito como a RETOMADA, acontecida naquela vila em 1865.

ANTECEDENTES

Quando Carlos Antônio López, presidente do Paraguai, veio a falecer, seu filho Francisco Solano López sucedeu-lhe no governo em 16 de outubro de 1862.

Educado na França e possuindo ideologias napoleônicas, sentiu ser o momento para colocar em seu país suas idéias expansionistas, mas que haveria de trazer um período negro de miséria e desolação.

Como o Paraguai não dispusesse de saída direta para o mar, o futuro ditador decidiu obtê-la às expensas do Brasil, da Argentina e do Uruguai, podendo, assim, alargar também o seu território.

Já frustrado no seu intento de obter a mão da Princesa Isabel, aproveitou a questão acirrada entre o Brasil e o Uruguai, com Aguirre, que era seu amigo, no Partido Blanco, oferecendo-se para ser mediador, sendo recusado pelo Brasil.

Partiu então Francisco Solano López para a guerra, para a qual estava realmente preparado.

López conseguiu auto-suficiência bélica e industrial, contando, aproximadamente, com 80 mil homens em armas. Nessa ocasião, segundo afirmativa de alguns historiadores, o Brasil contava apenas com 36 mil soldados, mal fardados e dispersos.

Sua primeira grande ofensiva vem a acontecer a **12 de novembro de 1864**, quando apreendeu o Pacote *Marquês de Olinda*, que se dirigia à Província de Mato Grosso, levando a bordo o presidente daquela província.

Em vista de tais acontecimentos, foi assinado, em Buenos Aires, a 1º de maio de 1865, o Tratado da Tríplice Aliança, firmado entre Brasil, Argentina e Uruguai.

Na então Província do Rio Grande do Sul, quando de sua capitulação na vila de Uruguaiana, os invasores paraguaios tiveram o seu princípio do fim. É nesse acontecimento histórico que focalizaremos a RETOMADA da nossa cidade, na época apenas uma vila.

A OFENSIVA DE ESTIGARRIBIA

Solano López fez marchar sobre as fronteiras do Rio Grande um poderoso Corpo do Exército de aproximadamente 11 mil homens, sob o comando do Tenente-Coronel Antonio de La Cruz Estigarribia, que, a **10 de junho de 1865**, invadia a vila de São Borja, tendo havido, naquela localidade, grandes combates com as forças do Coronel João Manuel Mena Barreto.

Em 7 de julho, os paraguaios invadiam a já deserta Vila de Itaqui, depois de incendiar as estâncias por onde passavam, destruindo o que encontravam no caminho e enviando ao seu país todo objeto de valor encontrado.

Nas imediações do Ibicuí, devido às cheias daquele rio, e às suas pesadas carretas e canhões, os paraguaios tiveram sua marcha retardada. Para atravessá-lo, no Passo de Santa Maria, construíram uma passagem de pedras no Touro Passo. Após atravessar o velho Imabaá, tomaram a direção da Vila de Uruguaiana.

A defesa de Uruguaiana

O Brigadeiro David Canabarro, que, na época da invasão, comandava as duas divisões com a missão de vigilância das fronteiras das Missões e Quaraí, determinou que fossem construídas fortificações na vila;

mais tarde, por terem se tornado obsoletas, foram inutilizadas. Ele foi muito criticado por julgarem ter facilitado a invasão, sendo, inclusive, submetido a conselho de guerra e condenado; posteriormente foi absolvido.

O comandante da guarnição militar daquela vila, Capitão de Artilharia Joaquim Antônio Xavier do Vale (que se envolveu também num conselho de guerra), em vista da grande força que se aproximava, preparou um pequeno contingente de 300 homens, incluindo voluntários da localidade. Estavam com ele o Capitão-de-Fragata Pereira Lomba e o Tenente de Artilharia Floriano Peixoto, que se encontrava servindo em Uruguaiana, no Comando da 7ª Companhia do 2º Batalhão de Infantaria, desde dezembro de 1864, e trabalhava nas fortificações das margens do Rio Uruguai. Logo a seguir, Lomba e Floriano organizaram uma pequena flotilha para hostilizar os inimigos no Rio Uruguai.

Uruguaiana é abandonada

Por ordem de David Canabarro, foi determinado não oferecer resistência à invasão, tendo sido a vila evacuada e sua população dirigida, principalmente, para a cidade de Alegrete, enquanto aguardavam-se reforços.

Há certa controvérsia dos historiadores a respeito das ordens do Brigadeiro David Canabarro, quanto aos erros porventura por ele cometidos, pelo fato de não haver retirado da via de acesso utilizada pelo inimigo tudo que lhes pudesse servir, bem como de abandonar a Vila de Uruguaiana à própria sorte.

Já o historiador J.B. Magalhães, em sua obra *Osório – Síntese de seu perfil histórico*, nos esclarece que “o velho Canabarro havia sido de fato brutalmente injustiçado. Quiseram responsabilizá-lo por não haver barrado o caminho de Estigarribia, quando

essa responsabilidade cabia inteira aos descuidados dos que governam”.

Diz-nos ainda esse brilhante historiador que Canabarro, dispondo apenas de uma cavalaria improvisada, mal fardada, equipada e armada, jamais poderia deter seis mil infantes aprestados para a luta. “Tendo sido julgado, foi absolvido. Nem poderia ser de outro modo, e tanto mais que Osório, ao saber desta ocorrência, ‘fuma de raiva’, no pitoresco dizer de Almeida Rosa. Osório justifica plenamente a conduta de Canabarro, dizendo que este agiu de acordo com ele.”

A tomada de Uruguaiana

Conforme plano tático de Solano López, a invasão ao sul do Prata deveria proceder com a seguinte linha de ação: Estigarribia invadiria as fronteiras ao sul da província rio-grandense, enquanto o reforço secundário, ao comando do Major Pedro Duarte, invadiria pelo lado da Argentina. Essa força fora desbaratada em 17 de agosto, sob forte carga da vanguarda comandada por Flores, o que ficou conhecido como o **Combate de Jataí**.

Estigarribia avança resolutamente para a vila, com suas forças dispostas em três colunas, tendo ao centro o parque de artilharia e os meios de locomoção.

Nossas forças limitavam-se a observá-lo de longe, havendo, no entanto, pequeno engajamento do 17º Corpo Provisório, sob o comando do Tenente-Coronel Bento Martins de Menezes (Barão do Ijuí), tendo alguns de seus soldados sido aprisionados e degolados numa coxilha próxima ao antigo cemitério, às vistas de nossas forças.

Cerca das 11 horas do dia **5 de agosto de 1865**, os agressores investiram pelas ruas de Uruguaiana, dando início à ocupação daquela vila abandonada.

O Cônego-Vigário João Pedro Gay, cujo corpo se encontra sepultado na cripta da Catedral de Sant'Ana de Uruguaiana, nos relata o seguinte: "Os paraguaios entraram em Uruguaiana e encontraram mui poucas famílias, e essas eram todas estrangeiras. Não tiveram maior respeito com elas do que com as famílias que encontraram em São Borja e Itaqui. Primeiramente, saquearam as casas dos ausentes, tanto brasileiras

como estrangeiras, tanto particulares como edifícios públicos e casas de comércio. E durante o apertado sítio a que foram reduzidos, quando lhes faltaram os recursos nas casas dos ausentes, os foram procurar onde se achavam. E, finalmente, quando, poucos dias antes de sua rendição, consentiram que saíssem da vila as poucas famílias que tinham ficado dentro, a fim de lhes poupar as desgraças de um bombardeamento, os paraguaios se apoderaram de todos seus comestíveis e de todos seus interesses, levando, com bem poucas exceções, sua obra de destruição a todas as casas."

Não imaginavam os paraguaios que, no momento que davam vazão aos saques e destruições, bem próximo à vila estava sendo formado, no Passo de Santana Velha, um Exército com reforços enviados pelo General Osório, visando a sitiá-lo inimigo.

Mediante ordens do Imperador D. Pedro II, deslocou-se para o campo de batalha o General Manoel Marques de Souza, Barão de Porto Alegre, mais tarde conde com grandeza.

A 21 de agosto daquele ano, foi nomeado comandante-em-chefe do Exército em Operações na Província do Rio Grande do Sul, com o efetivo totalizando 19.500 homens (conforme arquivo histórico do Exército).

Hoje, o 8º Regimento de Cavalaria Mecanizada do Exército, sediado em Uruguaiana, ostenta a denominação histórica de Regimento Conde de Porto Alegre, em homenagem a esse grande militar da Arma de Cavalaria.

O sítio de Uruguaiana

No clarear do dia 17 de setembro de 1865, os Aliados, numa manobra formidável, sitiaram a vila por terra. Enquanto isso, tendo como aliadas as cheias do Rio Uruguai, a flotilha, agora constituída pelas Canhoneiras Taquari e Tramandaí,

pelos Vapores União, Onze de Julho e Uruguai e por duas chatas artilhadas (devido ser uma delas a *Incidiador*), corta uma possível fuga de Estigarribia pelo Rio Uruguai.

O inimigo, anteendo a superioridade numérica de nossas forças, constrói às pressas uma ampla trincheira, demarcando o perímetro da localidade.



D. PEDRO II NO CERCO DE URUGUAIANA
Óleo sobre tela da autoria de Vienot. Coleção do Príncipe D. João de Orléans e Bragança. (Está na cidade de Parati)

A RETOMADA DE URUGUAIANA

Devido à importância do evento, encontravam-se presentes o próprio Imperador Dom Pedro II e integrantes da Corte, tendo sido armada a barraca imperial na chamada Coxilha da Tríplice Aliança, onde, mais tarde, foi erigido um monumento localizado hoje na atual sede do Centro de Tradições Gaúchas Sinuelo do Pago.

Na manhã do dia **18 de setembro de 1865**, os raios de sol iluminaram a tropa da Tríplice Aliança, que se preparava para uma marcha de aproximação da vila, onde dariam início ao combate. Ninguém faltou à chamada.

Este Exército formava uma linha côncava, mas sensivelmente paralela à direção geral do rio. Ao contrário do que era de se esperar, o antigo cemitério da vila não entrou no sistema defensivo do inimigo.

Toda a nossa artilharia estava em bateria, com 24 peças argentinas, oito orientais e 24 brasileiras, segundo menciona o Coronel Augusto Fausto de Souza em sua obra *Redenção de Uruguaiana*, publicada mais tarde. Ainda o mesmo autor nos esclarece que, naquele memorável dia, quando tudo estava preparado para o combate, com os dispositivos prontos, o Conde de Porto Alegre enviou, pelo seu ajudante-de-ordens, o Capitão Manoel Antônio da Cruz Brilhante, as condições impostas à rendição do comandante paraguaio, concedendo-lhe o prazo de duas horas para sua capitulação ou romperiam fogo, ordenando o assalto à vila.

De retorno daquela vila, seu ajudante-de-ordens informou que Estigarribia solicitava mais meia hora, por se achar em conselho, e que precisava de tempo.

Nova reunião se faz junto à Tríplice Aliança, em torno do Imperador, que, conforme narração do Conde D'Eu, em sua obra *Viagem Militar do Rio Grande do Sul*, encontrava-se em frente ao cemitério, entre os batalhões do Exército de Porto Alegre.¹

A rendição de Estigarribia

Aceitas as restrições, oferece-se então o Ministro da Guerra, Ângelo Muniz da Silva Ferraz, mais tarde Barão de Uruguaiana (9 de outubro de 1866), para ir pessoalmente levar ao chefe inimigo as últimas condições dos aliados.

Acompanhado do chefe do Estado-Maior do Exército do Conde de Porto Alegre, General Caldwell, do Major Miguel Meireles e do Major Amaral, dirige-se então o ministro às linhas fortificadas.

Feita a declaração de viva voz pelo ministro brasileiro, Estigarribia pediu-lhe que formulasse por escrito, a fim de se conferenciar com o seu Estado-Maior.

O Coronel Augusto Fausto de Souza, na obra citada, narra: "... e sendo trazido para esse lugar uma mesa, sobre ela foi escrita a nota e entregue a Estigarribia, que prometeu voltar com brevidade. Voltando em seguida Salvañac (secretário do comandante paraguaio), depositou nas mãos do ministro brasileiro a declaração do chefe inimigo, rendendo-se com a força a seu mando e pedindo a S.M. o Imperador do Brasil que fosse a garantia desse ajuste".

Transcrevemos na íntegra essa declaração:

"Commando da Divisão Paraguaya na villa sitiada da Uruguayana, **18 de setembro de 1865**.

1. N.A.: Pela descrição da localidade e pelo que hoje se deduz da topografia e relevo, muitos anos mais tarde ali construiu-se o IRGA - Instituto Rio-Grandense de Arroz, onde, em suas escavações, foram encontradas muitas ossadas e, em frente, onde hoje se encontra o Parcão que leva o nome daquele monarca, esteve a primeira estação ferroviária.



RENDIÇÃO DOS PARAGUAIOS EM URUGUAIANA (18 de setembro de 1865)
(Original óleo sobre tela de Angelo Agostini)

Momento histórico em que as forças do Paraguai eram apresentadas ao Imperador Dom Pedro II, em Uruguaiana. Da esq/dir: Padre Duarte (ajoelhado); Coronel Antonio de La Cruz Estigarribia (com boné na mão); Conselheiro Angelo Muniz da Silva Ferraz; S. M. D. Pedro II (de poncho); Coronel D. Venancio Flores; General D. Bartolomeo Mitre (à frente); S. A. Conde D'Eu (só a cabeça); Duque de Caxias; Conde de Porto Alegre (de perfil)

O abaixo assignado acceta as proposições de S. Ex. o Ministro da Guerra e deseja unicamente que sua Magestade o Imperador do Brasil seja o melhor garante deste ajuste.

A elle e a V.Ex. me confio e me entrego prisioneiro de guerra com a guarnição, submettendo-me às condições prescrictas por V.Ex.

O abaixo assignado espera que V.Ex. procederá immediatamente a ajustar com elle o modo como se deve effectuar o desarmamento e entrega da guarnição – Antonio Estigarribia.”

Enquanto isso, nossos cavalariános, no afã de suas curiosidades e no desejo de verem de perto aqueles tão famosos inimigos, precipitaram-se na mesma direção, por conta própria, quebrando até mesmo ordens superiores, e de lá retomaram com soldados de Estigarribia na garupa de suas montarias.

Pouco depois, regressava o ministro da Guerra, acompanhado do comandante paraguaio, seus oficiais e do famoso Padre Duarte, que, ao entregar o documento de capitulação, fez a entrega da espada do chefe paraguaio ao Imperador, que, na mesma hora, deu ao ministro a espada,

como recompensa aos serviços que prestara naquele dia.

Ato contínuo ao protocolo de praxe, realizou-se, a seguir, um desfile das tropas prisioneiras, formadas por dois, em presença do Imperador e dos chefes das nações aliadas, onde deixaram seu armamento.

Em relação a esse memorável acontecimento, que não teve derramamento de sangue graças, em grande parcela, à diplomacia do Conde de Porto Alegre, ainda nos diz o Conde D’Eu que, “terminado o desfile dos inimigos, entrou por fim o Imperador na vila, acompanhado dos chefes aliados. Já era noite...”

UM COMENTÁRIO FINAL

Julgamos, pois, do exposto nesta brilhante página que a história enaltece em nossa cidade, que, desde aquele momento em que o Tenente-Coronel Estigarribia, perante o ministro da Guerra, parla-

mentar das forças ora sitiadas, fora levado em presença do Imperador, e, conforme historiadores da época, aqui referenciados, aproximava-se da cidade, ele já era um prisioneiro das forças da Tríplice Aliança, pois



Barão de Uruguaiana

o que deve caracterizar uma rendição de uma força à outra é o ato da oposição de assinaturas por quem de direito, no documento pelo qual o comandante vencido se submete, incondicionalmente, ao vencedor.

Após a capitulação do Exército paraguaio em Uruguaiana, naquele memorável 18 de setembro de 1865, a vila, que tão atrevidamente haviam depredado, apresentava-se aos olhos dos que retornaram em completa ruína. O retorno dos moradores a seus lares era digno de lástima e desolação. Algumas casas encontravam-se arrasadas, outras achavam-se tão estragadas que não podiam abrigar seus

donos. Ninguém achou seus móveis e as casas mais poupadas (eram poucas) não tinham portas nem janelas.

Uruguaiana não teria sido abandonada se o governo imperial houvesse deixado naquele local uma forte guarnição e uma estação naval (essa, mais tarde, transferiu-se para Itaquí*).

Que o heroísmo de nossos antepassados seja sempre exaltado com o nosso civismo, para que não sirva de motivo para melindres e suscetibilidade. "Quem não conhece o seu passado dificilmente encontrará o caminho do futuro, porque não sabe onde se situa no presente."

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Rendição e retomada de Uruguaiana /; Guerra do Paraguai; Estigarribia, Antonio de La Cruz (Coronel do Exército do Paraguai); D. Pedro II; Marques de Souza, Manoel (General brasileiro); Conde de Porto Alegre; Canabarro, David (brigadeiro brasileiro);

A MARINHA EM URUGUAIANA

(Transcrição parcial do Noticiário Marítimo da *RMB* do 3º trim./1962, p. 200)

Ao transcurso da Semana da Marinha de 1961, encontrava-se em Uruguaiana, Rio Grande do Sul, o Exº Sr. General-de-Divisão, Professor Jonas Correia, então em visita, com sua digníssima senhora e um filho jovem, culto e valoroso oficial do Exército. (...) Instado em cima das comemorações a ocupar o microfone da Rádio Charrua, foi com esta patriótica, primorosa, erudita e encantadora oração que se fez festejar e aplaudir, calorosamente:

"Para atender a uma convocação do distinto Capitão dos Portos Fluviais do Rio Uruguai, em exercício, o meu eminente amigo, Capitão-de-Corveta Herculano Pedro de Simas Mayer, muito me honro de falar ao nobre povo de Uruguaiana, através da conceituadíssima estação Rádio Charrua, em toda a extensão da nossa Pátria, aqui poderão e deverão ter um alto, vivo, expressivo sentido.

Esta cidade, esta próspera lindeira, é bem uma atestação de que a nossa Marinha de

* N.R.: Ver, do mesmo autor, "Flotilha do Alto Uruguai em Itaquí", *RMB* 1º trim./2000, página 197.

Guerra tem sabido cumprir o seu dever no curso de sua destinação histórica.

Importa lembrar isto, aqui e hoje, uruguaianenses, como uma homenagem que vos tributo, conhecedor e amante da vossa história, tão fulgurantemente engastada na grande história da grande Pátria.

Mas também para realçar o papel desempenhado pelos nossos marinheiros, com Tamandaré à frente. E evocarei um episódio, entre muitos, de que estão refeitos os caminhos de sacrifícios e de glórias, da nossa Armada. Precisamente, aquele ocorrido nas águas do Rio Uruguai, colaboradoras e testemunhas do vosso progresso.

Dentro de quatro anos, celebrareis o centenário da ação militar, de que resultou a redenção da cidade, em 18 de setembro de 1865 ("A Redenção de Uruguaiana" / Histórico e

considerações acerca do sucesso de 18 de setembro de 1865, na Província do Rio Grande do Sul / por Augusto Fausto de Souza/ Tenente-Coronel do Exército e membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, in *Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Tomo L, (50), 1^o folheto de 1887 (Parte Primeira), Rio de Janeiro, Tipografia... de Laemmert & C..., em 1887).

Desde 10 de junho, os invasores paraguaios, sob o comando do Coronel Estigarribia, cruzando o rio, investiram São Borja, aí entrando dois dias depois, em face da corajosa resistência que encontraram.

Mas a guerra tem seus azares e esta cidade de Uruguaiana veio a experimen-

tar as angústias de uma ocupação bélica adversa, a partir de 5 de agosto, a qual duraria cerca de 45 dias. Imaginei as agruras sofridas pela população, pequena em quantidade, mas brasileira em qualidade, e isto mobilizava energicamente toda a Nação, que se dispôs em sua ajuda e seu socorro, enviando a estas plagas o próprio Imperador!

E a Marinha? No que seja de sua competência, hoje como ontem, nos mares, nos rios e nas lagoas, está ela presente, zelando, pugnaz e severa, pelos nossos direitos e interesses. Assim, os briosos marinheiros, vencendo as incertezas de um regimen

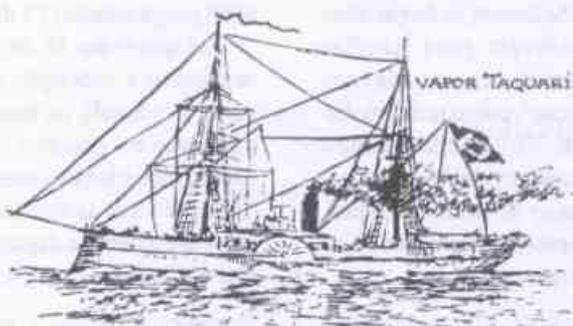
fluvial caprichoso, conduziram até aqui uma esquadriha composta dos vapores de guerra *Taquari* e *Tamandaré*, e de duas chatas armadas, sob o comando do Capitão-de-Fragata

Barbosa da Lomba (21 de agosto de 1865).

E eis começa a ação de presença dos nossos barcos: tiram aos ocupantes, a um só tempo, a possibilidade de qualquer comunicação pelo rio, e a esperança de virem a receber reforços; promovem o transporte das forças nossas aliadas dos Generais Flores (uruguaio) e Paunero (argentino); e completam o cerco em que, afinal, se iriam desmoralizar e consumir os arrogantes e bombásticos guaranis.

(...)

Aquela força-tarefa seria acrescida, dias após, dos vapores *Onze de Junho* (31 de agosto) e *Iniciador* (10 de setembro). Mais uma vez, vale salientar as qualidades do nosso marujo, na figura representativa do Patrono



Vapor *Taquari*

da Marinha Nacional, o Almirante Marquês de Tamandaré, então Visconde. Foi ele – confirmando, por antecipação, o juízo de Bilac sobre os nossos homens do mar, dizendo deles que são antes diplomatas do que guerreiros (*Últimas conferências e discursos*, Editora e Livraria Francisco Alves, Rio de Janeiro, 1927, pág. 341) – quem trouxe, para empenhar no cerco a que era submetido Estigarribia, o General Mitre, seus ajudantes e o batalhão argentino de Santa Fé; foi ele quem apoiou o Barão de Porto Alegre numa disputa com o General Flores, e o fez com firmeza e percuciência tais que o futuro iria corroborar seu gesto. A sua presença entre as autoridades que chefiavam as forças aliadas, que se aprontavam para libertar Uruguaiana – Uruguaiana era, naquela conjuntura, uma ‘povoação’, como reza um documento oficial! (Doc. VIII, de 2 de setembro de 1865, A. Fausto de Souza, *ibidem*, p. 62) – constituía-o um garante de equilíbrio e persuasão, dadas a sua pessoa mesma e os elementos sob o seu direto comando.

Mas já os invasores sentiam aproximar-se o término fatal de sua imprudente e atroz arremetida contra esta bela cidade. Tanto que uma noite (16 de setembro) intentaram fugir, incursionando pelo rio: porém, a *Taquari*, vigil e insone, com alguns canhões, aclarando as trevas e ameaçando aquelas criaturas em pânico, obrigou-as a uma revocação inapelável...

Já antes, essa mesma *Taquari* envaidecera-se de acolher o nosso Imperador e os oficiais-generais aliados, provindos de uma conferência no *Onze de Junho*, e que a bordo dela iriam realizar, durante mais de duas horas, um meticoloso reconhecimento da praça sitiada (13 de setembro).

Até que o dia 18 de setembro de 1865 ocasionou a redenção desta Uruguaiana, cuja estoicidade os historiadores, principalmente os gaúchos, devem pesquisar com mais carinhoso interesse e zelo.

Espero que as minhas palavras concorram para exaltar o conceito da nossa Marinha de Guerra entre vós, uruguaienses!"

A vida é um sonho: Realize-o.

Madre Tereza de Calcutá

(Do BIT-46 de junho de 2001)

AEW ORGÂNICO PARA A MARINHA DO BRASIL*

EDUARDO ITALO PESCE**
Professor

Em maio de 2001, tiveram início as operações de voo do novo navio-aeródromo brasileiro, o Navio-Aeródromo *São Paulo* (A12), com as aeronaves embarcadas de interceptação e ataque McDonnell Douglas A-4KU/TA-4KU (AF-1/AF-1A) *Skyhawk*. Naquela ocasião, os aviões da Marinha realizaram toques e arremetidas a bordo do navio.

Em janeiro de 2001, os A-4 haviam realizado, pela primeira vez, pousos enganchados e lançamentos com catapulta, a bordo do Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais* (A11).

O *São Paulo* também operará com helicópteros anti-submarino Sikorsky SH-3A/B *Sea King* e helicópteros de emprego ge-

ral Helibrás UH-12 *Esquilo* e Eurocopter UH-14 *Super Puma*.

Um componente indispensável do grupo aéreo embarcado num navio-aeródromo são as aeronaves AEW (*Airborne Early Warning*), de alarme aéreo antecipado.

Atualmente, nossa Marinha ainda não conta com aeronaves AEW orgânicas, mas tal situação talvez se altere em futuro não muito distante.

A bordo dos navio-aeródromos norte-americanos é utilizada a aeronave AEW Grumman E-2C *Hawkeye*, capaz de detectar ameaças aéreas e de superfície, a distâncias de até 300 milhas marítimas (cerca de 555 quilômetros) de uma força naval, além de controlar os vetores de interceptação e ataque.

* N.R.: Publicado no *Monitor Mercantil* de 12 de junho de 2001.

** N.R.: Vice-presidente do Instituto de Defesa Nacional (Iden), membro do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (Cebres), especialista em Relações Internacionais e professor.

A Marinha francesa adquiriu três destas aeronaves (com opção para uma quarta), a fim de equipar seu novo navio-aeródromo de propulsão nuclear, o *Charles de Gaulle*. Para isso, o navio teve que ser modificado e a extensão da área de pouso no convés de voo aumentada.

O antigo navio-aeródromo francês *Foch* (atual *São Paulo*) é pequeno demais para operar com aeronaves do tipo E-2C, cujo custo é extremamente elevado.

Nos próximos anos, o volume considerável de recursos necessário à obtenção da plena operacionalidade dos aviões AF-1/AF-1A *Skyhawk* e do próprio navio-aeródromo tornará difícil a aquisição de novos tipos de aeronave pela Marinha do Brasil. A provável exceção seria algum tipo de aeronave AEW.

Em princípio, a Marinha do Brasil poderá considerar duas possíveis soluções: um helicóptero AEW ou um avião embarcado menor e mais barato que o *Hawkeye*. Como plataforma AEW, uma aeronave de asa fixa tem desempenho superior a um helicóptero em autonomia, velocidade e teto de serviço, além de ter menor nível de vibração e custo operacional mais baixo.

A Força Aérea Brasileira adquiriu à Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer) cinco aeronaves AEW baseadas em terra EMB-145AEW&C (equipadas com radar Ericsson Erieye), para emprego em apoio ao Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam). Se necessário, estas aeronaves podem ser empregadas sobre o mar, em cooperação com forças navais. Portanto, a aeronave AEW embarcada que viesse a ser adquirida pela Marinha deveria ser também capaz de operar em conjunto com aeronaves da FAB baseadas em terra.

A solução de asa rotativa teria como possíveis candidatos o helicóptero britânico GKN Westland *Sea King* AEW.7 (equipado com radar Thales Searchwater 2000) e a versão AEW do helicóptero anglo-italiano EH-101 (provavelmente equipada com radar APS-784 da FIAR), além de uma versão AEW do helicóptero russo Kamov Ka-31 *Helix*.

No caso de aeronaves de asa fixa, as únicas opções disponíveis no mercado seriam células de segunda mão, convertidas e remotorizadas, do bimotor anti-submarino Grumman S-2 *Tracker* ou de sua versão AEW, o E-1 *Tracer*. Na versão C-1 *Trader*, esta aeronave era empregada a bordo de navio-aeródromo em missões COD (*Carrier On-board Delivery*), para transporte de pessoal e carga.

Uma aviação embarcada orgânica e polivalente é essencial para uma Marinha de águas profundas

O *TurboTracker* (S-2E *Tracker* padrão, modificado e remotorizado com dois turboélices Garret TPE 331-14GR, de 1.760 SHP cada), em versões AEW e COD, foi oferecido à Marinha do Brasil pela Embraer,

em associação com a empresa norte-americana Marsh Aviation. Se tal opção fosse selecionada, poderiam ser adquiridas com configuração AEW e COD.

O uso de helicópteros AEW só se justificaria se o Brasil não dispusesse de um navio-aeródromo dotado de catapultas e aparelho de parada, capaz de operar com aeronaves convencionais de asa fixa.

O horizonte-radar do helicóptero *Sea King* AEW.7, com teto de serviço de 10 mil pés (3 mil metros), é de 120 milhas marítimas (222 km), enquanto que o do *TurboTracker* AEW, com teto de serviço de 25 mil pés (7.500 metros), é de 190 milhas marítimas (353 km).



O *Turbotracker* tem ainda um considerável potencial de crescimento.

A versão AEW também teria capacidade de emprego em missões de guerra eletrônica, e uma possível variante anti-submarino (com torpedos, sonobóias e detetor de anomalias magnéticas) também poderia ser empregada no ataque a navios (com mísseis ar-superfície). A versão COD poderia ser facilmente convertida, para emprego como aeronave de reabastecimento em voo (REVO).

A utilização da mesma célula básica em múltiplas missões é particularmente útil, no caso de aeronaves embarcadas. Isto é válido não apenas para aeronaves de apoio, mas também para as aeronaves de interceptação e ataque.

A futura substituição do AF-1/AF-1A *Skyhawk* em nossa Marinha também deverá ser orientada no sentido da aquisição de uma aeronave com capacidade multifunção.

Uma aviação embarcada orgânica e polivalente é essencial para uma Marinha de águas profundas.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS > / Aviação embarcada

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.

A GUERRA DE SECESSÃO NA BAÍA DE TODOS OS SANTOS

O combate do USS *Wachusett* versus *CSS Florida*

In war there is no substitute for victory.
(General Douglas MacArthur)

JOSÉ GÓES DE ARAÚJO**
Professor

ALGUMAS NOTAS SOBRE O RELACIONAMENTO INTERNACIONAL BRASIL-ESTADOS UNIDOS NO SÉCULO XIX

O Brasil, com problemas no Paraguai, não tomava oficialmente partido na guerra civil norte-americana, mesmo tendo conhecimento de que os confederados sulistas dispunham de uma estrutura de Estado e formavam um poder à parte desde 1863. Os sulistas aguardavam o reconhecimento internacional, pelo menos dos governos da França, Inglaterra e Espanha¹. O Império, por sua vez, considerava legal

unicamente o governo da União (nortista), até que novas circunstâncias recomendassem a abertura de vias diplomáticas com o outro governo. Apesar desta premissa, o Brasil mantinha uma dúbia neutralidade no conflito. Considerava que o estado de beligerância da União com os Confederados era um assunto interno dos Estados Unidos, mas agia, em muitas oportunidades, demonstrando sua simpatia pelos sulistas².

A União, nortista, não aceitava a posição brasileira, porém não era do seu interesse um conflito, pois passariam a ser hostis milhares de quilômetros de costa atlântica onde comercializavam e se abasteciam. Cer-

* N. R.: Na guerra não há substituto para a vitória.

** N. R.: Diretor do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia.

1 CARVALHO, D. *História Diplomática do Brasil*. Cap. 20, página 357 e seq. Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1959.

2 WILDBERGER, A. *Os Presidentes da Província da Bahia*. Grav. 116/7. Tipografia Beneditina, 1949, página 473.

tamente criaria sérios atritos com as potências europeias e poderia ser um estímulo ao desenvolvimento militar do Brasil, principalmente da Marinha de Guerra.

Além da faceta do interesse comercial, havia outra menos explícita. As nações europeias detentoras de grandes forças navais mantinham profundos vínculos comerciais com o Império brasileiro e não ficariam impassíveis, convindo, portanto, evitar um possível confronto. Por sua vez, como o Brasil não dispunha de respaldo tecnológico e industrial para enfrentar os Estados Unidos como um todo ou mesmo só os estados do Norte, pretendia manter suas relações internacionais sem alteração.

A diferença entre os dois países já era enorme. Naquela época, os oito principais estaleiros norte-americanos, apoiados pelas suas usinas siderúrgicas, já haviam construído cerca de 8 mil navios, 1.600 nos estados do Sul em guerra separatista³.

Os interesses geopolíticos e comerciais concorriam para manter a paz, e, em contrapartida, o peso do conhecimento de que os cruzadores confederados usavam nossos portos⁴ não era suficiente para que a União rompesse as relações diplomáticas com o Império, e, quando isto aconteceu, foi por iniciativa própria e sem autorização pessoal do seu ministro no Brasil.

Os atritos da União não eram só com o Brasil; aconteciam também com as grandes potências. Com a Inglaterra foram alguns pequenos entreveros, motivados mais pela exaltação dos comandantes dos navios da União, como no incidente ocorrido no Atlântico Norte, quando o navio inglês HMS *Trent* foi abordado pelo USS *San Jacinto* e dele retirados à força dois emissários confederados.

Os Estados Unidos discordavam, também, da França, desde 1848, alegando que aquela monarquia, para aumentar sua área de influência na América do Sul, pretendia aproveitar-se das condições hereditárias inerentes àquele sistema.

Esses fatos e desconfianças criavam motivo para que os norte-americanos combatessem de luvas brancas o Império do Brasil, quer ajudando Artigas na Banda Oriental e López no Paraguai ou criando incidentes navais na Guerra Cisplatina¹. Durante aquela década, persistia na União (nortista) a política tradicional contrária ao nosso regime monárquico. Além disso, havia diferença de mentalidade das duas nações. Entre os diversos pontos controversos estava a manutenção do sistema escravagista pelo Brasil, semelhante aos Estados Confederados.

O espírito imperialista e expansionista norte-americano era contrabalançado pelos seus próprios interesses geopolíticos e comerciais, resultando num equilíbrio quase instável e agressivo, bem representado, aliás, pelo tratamento diferenciado e duro da União para com o Brasil.

O Império, inconformado com o apoio político, o treinamento militar e o fornecimento de armas da União norte-americana a López, do Paraguai, chegou ao ponto de barrar a passagem do Cruzador norte-americano USS *Wasp* com destino a Assunção, levando o emissário Washburn¹.

Sem sombra de dúvidas, o crescente valor das trocas comerciais pesava na balança do relacionamento Brasil/Estados Unidos, mas era insuficiente para coibir as demonstrações de simpatia do Império pelos confederados, pois em muitas oportunidades abrigara os navios

3 The Genesis of the Confederate Navy. In *Confederate Military History*.

4 N. A.: O CSS *Alabama*, considerado o mais eficiente dos cruzadores confederados¹⁹, foi construído na Inglaterra, como outras belonaves sulistas, tais como o CSS *Georgia* e o CSS *Florida*.

do Sul e proibira, de acordo com as leis internacionais, a permanência, por mais de um ou dois dias, dos barcos armados do Norte.

Os protestos dos nortistas, contra a "proteção" dada aos navios confederados, afloravam de todos os níveis.

Os frustrados comandantes do USS *Powhatan* e do USS *Mohican*, da União, revoltados com a atitude das autoridades brasileiras, manifestaram suas intenções de apresarem os barcos sulistas, mesmo que em águas territoriais tivessem de enfrentar as fortalezas do Império. Neste caso particular, referiam-se irritados contra o acolhimento e abastecimento do CSS *Sunter*, navio sulista, em São Luís do Maranhão.

Mais ao sul, os capitães dos portos de Santos e de Santa Catarina proibiram a permanência do USS *Mohican*, cruzador da União, que tinha a missão de caçar, no Atlântico Sul, os navios dos confederados⁵. Em novembro deste mesmo ano, talvez devido às pressões da União, o Cruzador CSS *Tuscalosa* não obteve permissão de se abastecer e foi obrigado a se retirar do porto de Santa Catarina no mesmo dia da chegada⁶.

O ministro da União no Brasil, General Webb, apresentava protestos cada vez mais grosseiros e arrogantes, que concorriam para exacerbar os ânimos, a ponto de chegar, poucos anos depois, ao rompimento das relações diplomáticas e quase à abertura do estado de beligerância

O ministro da União no Brasil, General Webb, apresentava protestos cada vez mais grosseiros e arrogantes, que concorriam para exacerbar os ânimos, a ponto de chegar, poucos anos depois, ao rompimento das relações diplomáticas e quase à abertura do estado de beligerância⁷.

O General Webb, corrupto e falido, devia uma grande soma, US\$52.000,00, ao Banco dos Estados Unidos e, provavelmente, por este motivo tentava extorquir do Império grandes indenizações pelos incidentes com os navios mercantes norteamericanos *Nebo*, *Edna* e *Caroline*.

Passados os anos, com o ambiente mais calmo, ficou comprovado que as acusações de *ladrão*, feitas pela imprensa do Império ao Ministro Webb, tinham fundamento. Após análise detalhada, o procurador geral dos Estados Unidos considerou o valor da indenização cobrada extorsivo e mandou devolver ao Brasil a quantia original paga pelo *Caroline*, com juros de 6% ao ano. Naquela oportunidade descobriram que Webb havia embolsado US\$ 9.500,00.

Esses incidentes ficaram conhecidos como o dos dois W – de Webb e *Wasp* – e

⁵ BANDEIRA, L. A. Moniz. *Relações Brasil-EUA no Contexto da Globalização. Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Edição revista do *Presença dos Estados Unidos no Brasil*; Ofício de 19 de novembro de 1864, Taques a Lisboa); Ofícios de 16 de junho de 1863, de 21 de abril de 1863 e de 18 de novembro de 1863, de Miguel Maria Lisboa, Ministro do Brasil nos EUA, ao M. de Abrantes; Abrantes a Webb, de 5 de setembro de 1863; Minutas 280/3/11); Senac – SP – 1997.

⁶ TEXAS MARINE DEPARTMENT. *The Cruisers and Commerce Raiders*. Texas, USA.

⁷ Ver nota 5.

só se resolveram depois da queda da fortaleza de Humaitá, em 5 de agosto de 1868, quando então foi liberada a passagem da belonave para buscar o Ministro Washburn e asilados políticos na legação norte-americana em Assunção.

Outro fato a ser considerado é que o Ministro norte-americano no Paraguai, Washburn, com grande prestígio em Washington junto ao seu governo, teceu intrigas que vingaram nos meios políticos daquela capital. Washburn propagava que o Paraguai era uma república, quando na realidade não passava de uma brutal ditadura e o Brasil era uma monarquia protegida pelos imperialistas europeus.

Na verdade, diferiam as duas nações, Brasil e União – uma monarquia, a outra república –, mas não em liberdade democrática. Convém lembrar que ao abolir a escravidão, em 1888, o Brasil deu igualdade de direitos aos negros, enquanto nos Estados Unidos os negros só passaram a usufruir os mesmos direitos que os brancos no governo de Kennedy, na década de 1960⁸.

Apesar de tudo, anos depois, ao ser liberada a correspondência do General Webb, descobriu-se que ele reconhecia para o Secretário de Estado Seward que o Brasil era “rico, poderoso e progressista e somente o ignorante e preconceituoso pode justificar sua simpatia para com López

com alegação de que ele chama o Paraguai de república”⁹.

O agravamento do relacionamento deve-se ao Ministro norte-americano McMahon, que, nomeado para mediar o conflito, tomou partido tão explícito a favor de López que foi por este nomeado executor do seu testamento, e ao Ministro Webb, que reativou os casos dos navios acima citados.

O resultado era o esperado. No dia 10 de maio de 1869, o Império cortava as relações diplomáticas com os Estados Unidos.

Quando foi substituído o Secretário de Estado norte-americano, Seward, amigo pessoal de Webb, por Hamilton Fish, este mandou revisar o caso e devolveu as indenizações pagas indevidamente pelo Brasil, revertendo a situação à normalidade no final do mesmo ano de 1869.

O resultado era o esperado. No dia 10 de maio de 1869, o Império cortava as relações diplomáticas com os Estados Unidos

OS ATRITOS MOTIVADOS

PELOS CRUZADORES CONFEDERADOS CSS ALABAMA E CSS FLORIDA

No dia 22 de junho de 1864, em frente a Cherbourg, na França, trava-se provavelmente a última batalha entre navios de guerra de madeira – CSS *Alabama* versus USS *Kearsarge*. O “baixar do pano” desta era foi assistido por cerca de cinco mil espectadores situados nas praias e colinas da região, entre eles o pintor Manet¹⁰.

8 Em plena Segunda Guerra Mundial, no Dia da Invasão (da Normandia), os operários da fábrica de aviões Wright, em Milwaukee, fizeram greve contra a transferência de sete negros para seu departamento⁷.

9 GRAHAM, R. *Escravidão, Reforma e Imperialismo*. Editora Perspectiva, SP, 1979.

10 GUEROT, M. & FARB R. M. “The Wreck of the CSS *Alabama*”. In *National Geographic Society Magazine*, nº 186, 1964.

Vitorioso na peleja foi o Cruzador da União USS *Kearsarge*, que destruiu um dos mais eficientes navios de guerra que o mundo jamais conhecera.

O cruzeiro do CSS Alabama

O CSS *Alabama*, na sua curta vida de 22 meses, desde a entrega na Grã-Bretanha aos Confederados, disfarçado em barco mercante, até a sua destruição, afundou ou apresou 63 barcos mercantes e uma belonave da União e nunca fundeu em qualquer porto norte-americano, apesar de ter navegado próximo a Galveston, porto sulista situado na ilha e baía do mesmo nome, no Golfo do México. Era procurado, como o CSS *Florida* e o CSS *Georgia*, em todos os mares do mundo. Apresou baleeiros nortistas em

Fernando de Noronha¹¹, esteve em Salvador, Bahia, em maio de 1863, quando se reabasteceu, fez reparos e descansou sua tripulação¹², com a aquiescência do governo imperial. Zarpou para o sul e para o leste até Cingapura. Abasteceu-se na volta, em frente à nossa Ilha da Trindade, ponto notório de encontro de flibusteiros e corsários, e dali seguiu para a Europa, onde foi descoberto no porto de Cherbourg. Saiu e enfrentou bravamente o seu adversário

com a artilharia em melhores condições bélicas, e foi afundado.

Era um ponto de honra para o governo ianque a destruição a qualquer custo dos cruzadores sulistas que tantos prejuízos lhe causavam, e, para atingir este objetivo, distribuíram 18 cruzadores nos sete mares do mundo à procura dos predadores dos seus navios mercantes.

Frustrados, sem conseguir encontrá-los e com as continuadas perdas, acionaram a

Inglaterra como construtora do corsário. Após alguns anos, em 1872, a Corte Internacional considerou que a União deveria receber 15 milhões de dólares como indenização pelas embarcações destruídas ou apresadas pelo CSS *Alabama*.

*
* *

Era um ponto de honra para o governo ianque a destruição a qualquer custo dos cruzadores sulistas que tantos prejuízos lhe causavam, e, para atingir este objetivo, distribuíram 18 cruzadores nos sete mares do mundo

Os cruzeiros de

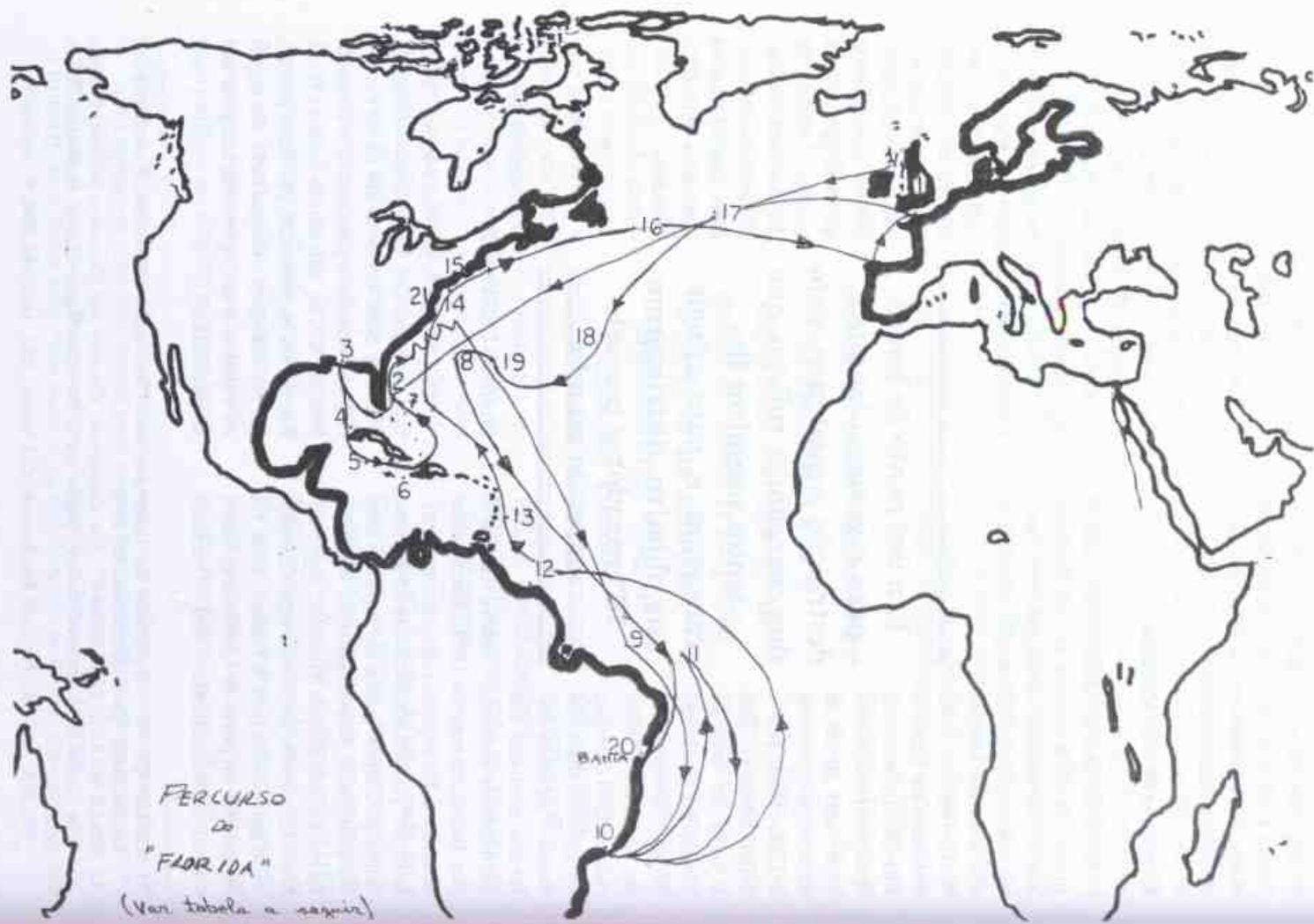
Maffit no CSS Florida

Em Liverpool, no Rio Mersey, noroeste da Inglaterra, o estaleiro William C. Miller & Sons terminou um navio comercial e o transferiu para outro, o Fawcett, Preston & Co., situado no mesmo rio, a fim de ser motorizado. Ao ficar pronto, foi batizado com o nome *Oreto*, em seguida vendido a um agente de compras dos confederados¹².

¹¹ MENDONÇA, M. F. *Repositório dos Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3ª ed. Serviço de Documentação Geral da Marinha. RJ, 1959.

¹² TEXAS MARINE DEPARTMENT. *The Confederate Cruisers and Commerce Raiders*. Capítulo "The Cruiser and Commerce Raiders". página 5 a 7. Navy and Marine History Association. Texas, USA.

WALTER, J. F. *Inst. For Civil War Resarch. CSS Florida. USA. 1987. Ver. 1998.*



PERCORSO

di

"FLORIDA"

(Vedi tabella a pagina)

Número	Data	Descrição
1	22/03/1862	O navio <i>Oreto</i> zarpa de Liverpool como mercante, levando carvão e mantimentos para a travessia do Atlântico. No comando, o Capitão James M.N. Maffit.
2		Aporta em Nassau, carrega abastecimentos e a tripulação é dizimada pela febre amarela.
3		Com a tripulação reduzida, numa viagem épica, fura o bloqueio da União e chega a Mobile, Alabama.
4	19/01/1863	O <i>Oreto</i> , depois de armado como cruzador corsário, recebe o nome de <i>CSS Florida</i> . O capitão Maffit assume o comando e, nesta data, faz sua estréia capturando e queimando o <i>Estelle</i> .
5	22/01/1863	Navegando ao sul de Cuba, faz mais duas vítimas: o <i>Windward</i> e o <i>Corrisam</i> .
6		Infilete mais para o sul e o <i>Jacob Bell</i> também é apresado e incendiado.
7	13/03/1863	Neste dia, próximo às Bahamas, captura e incendeia o <i>Aldebaran</i> e o <i>Star Peace</i> .
8	28/03/1863	O <i>Lapning</i> teve mais sorte. Foi apresado e comissionado como um 'tender' (navio auxiliar) recebendo, para confundir o inimigo, o nome de <i>Oreto</i> . A tripulação foi cedida pelo <i>CSS Florida</i> e completada por prisioneiros que se ofereceram como mercenários. Ruma para o sul.
9	17/04/1863	No norte do Brasil, captura e incendeia o Cliper <i>Commonwealth</i> , que levava uma carga avaliada em US\$100.000,00.
10	23/04/1863	Encontra na altura do Rio de Janeiro a barca <i>Henrietta</i> . Depois do ataque, envia escaleres levando todos os prisioneiros para a costa.
11	6/05/1863	Ruma para o norte e, na altura de Pernambuco, captura o <i>Clarence</i> e o comissiona como cruzador auxiliar, com o mesmo nome. Investe no comando o Tenente Read. O <i>Clarence</i> e o <i>Tacony</i> , este último também apresado e comissionado, pelo capitão Maffit, destruíram ou apresaram 23 embarcações.
	13/05/1863	O 'Príncipe dos Corsários', como apelidaram o Capitão Maffit, ordenou a volta do <i>CSS Florida</i> para o sul e, em frente ao Rio de Janeiro, faz outra presa, o <i>Crown Point</i> , que levava uma preciosa carga.
12	6/06/1863	Chega ao norte da América do Sul, na costa do Suriname, e incendeia o <i>South Cross</i> .
13	14/06/1863	O <i>CSS Florida</i> , desafiador, adentra o Caribe e captura o <i>Red Gauntlet</i> , perto de Barbados.
	16/06/1863	Na mesma área, encontra uma nova vítima, o <i>B. F. Hoxie</i> .
	23/06/1863	O Capitão Maffit dirige-se para o Atlântico, e, ao sul das Bermudas, captura o <i>V. H. Hill</i> e o incendeia. Nesta área, ele libera todos os prisioneiros. Os navios da União varrem o Caribe à procura do já famoso corsário.

Número	Data	Descrição
14	7/07/1863	Maffit ruma para o norte, acompanhando a costa dos EUA e, em frente a New Jersey, captura o <i>Sunrise</i> e transfere os prisioneiros para o mesmo, liberando o barco.
15	8/07/1863	Captura duas embarcações da União e as incendia em frente ao Cabo May, em New Jersey. Eram o <i>W. B. Nash</i> e o <i>Rienzi</i> , que navegavam juntos para mútua proteção.
16	16/08/1863	No ponto mais ao norte de sua trajetória, na posição 47° N * 51° W, faz sua última vítima do ano. O <i>CSS Florida</i> estava necessitando de abastecimentos, reparos nas máquinas, munição, manutenção geral das armas e limpeza do casco. Maffit então resolveu ir para Europa. Durante os últimos meses do ano, procurou e encontrou abrigo em portos da Inglaterra, França e Espanha, mas os agentes da União sempre o descobriam. Solicitavam a detenção do cruzador-corsário, o que impedia a execução de reparos de maior monta. A saúde do Capitão Maffit estava debilitada e ele então solicitou a aposentadoria, que lhe foi concedida com honras.
17	28/03/1864	Sob o comando do substituto, o Capitão C. M. Morris, o <i>CSS Florida</i> zarpa e, na Lat 50° 11m N e 34° 25 m W, captura o <i>Avon</i> e, para treinar a tripulação, é afundado a tiros de canhão.
18	18/05/1864	Foi a vez do <i>George Latimer</i> , na Lat 34° 55m N e Long 55° 13m W. Depois deste afundamento, o <i>CSS Florida</i> praticamente desapareceu por dois meses e, em vão, os cruzadores da União o procuram.
19	17/06/1864	Rumando para o sul, captura e afunda o <i>W. C. Clarke</i> .
	19/06/1864	Nesta data, em frente a Cherbourg, na França, o Cruzador-Corsário <i>CSS Alabama</i> , com mais de 70 navios apresados e afundados desde o seu lançamento em Liverpool, em 1862, como o casco N° 290, enfrenta o <i>USS Kearsage</i> e é derrotado. Seu recorde nunca foi superado por qualquer outro corsário.
	1/07/1864	Próximo às Bermudas, afunda na mesma semana o <i>Harriet Steven</i> e o <i>Golconda</i> . Parte em seguida para o Caribe, mas não encontra presas. Segue para o Atlântico Sul.
	16/09/1864	Na altura de Pernambuco, faz sua última vítima. Captura e incendia o <i>Mondamin</i> .
20	4/10/1864	Necessitando reparos em uma das máquinas, aportou em Salvador, porto da Bahia, selando seu destino.

Zarpou da Inglaterra em 23 de março de 1862 como navio mercante, levando carvão e mantimentos suficientes para atingir o mais próximo porto confederado, mas desviou-se para Nassau, onde um tênder o aguardava. Em plena faina, foram surpreendidos pela ordem do governador cassando o direito de receber armas, munições, mantimentos e carvão, obrigando-os a se deslocarem para a deserta Green Bay, onde fizeram a transferência¹³.

Depois de armado e treinada a tripulação, o *Oreto* mudou de nome, sendo comissionado como CSS *Florida*, em 17 de agosto, sob o comando do veterano *Lieutenant* John Newland Maffit – CSN¹⁴.

Naquele porto, a desgraça os atingiu na forma de febre amarela, quase liquidando toda a tripulação. Ficaram reduzidos a alguns oficiais, um carvoeiro e quatro marinheiros de convés. Com esta reduzida tripulação, Maffit, um grande marinheiro,

zarpou numa viagem desesperada e chegou a Cuba. Ali o comandante foi atingido pela doença. Reabastecido o barco e apesar de doente, Maffit seguiu em frente. Furou o bloqueio dos navios da União sob uma chuva de projetis, sem capacidade para revidar por falta de tripulantes, e chegou ao porto confederado de Mobile, onde fundeu à sombra do Forte Morgan. Rearmado e com uma nova guarnição em boas condições de saúde, furou novamen-

te o bloqueio, voltando para Nassau, onde recebeu uma carga adicional de carvão e saiu à caça, no dia 16 de janeiro de 1863¹⁵.

Durante seis meses, navegou no Atlântico Norte, no Atlântico Sul e no Caribe, capturando e afundando muitos barcos da União.

Como necessitava ser docado para limpeza do casco e manutenção geral, inclusive do motor, dirigiu-se para a França, onde chegou a 27 de julho de 1863, mas só foi para o estaleiro quase um mês depois, em 23 de agosto. Os serviços necessários foram maiores do que supunham e duraram até 12 de fevereiro de 1864, quando então

voltou ao mar sob comando do Tenente C. Maurgault Morris, que substituíra o veterano John Maffit, afastado por motivo de saúde.¹⁶

O CSS *Florida* aproou para as Índias Ocidentais; do outro lado do Atlântico; na viagem foi combatendo, afundando ou apresando navios da União. Chegou a Barbados, abasteceu-se e voltou a

cruzar o Atlântico. Desta vez subiu beirando a costa da União norte-americana, atacando seus navios antes de infletir para leste, para o porto de Tenerife, nas Ilhas Canárias.¹⁷

Maffit, no comando do CSS *Florida*, furou o bloqueio dos navios da União sob uma chuva de projetis, sem capacidade para revidar por falta de tripulantes, atingidos que foram pela febre amarela

O INCIDENTE CSS FLORIDA VERSUS USS WACHUSETT DESCRITO PELOS BRASILEIROS

No final do mês de setembro de 1864, o Cruzador USS *Wachusett*, da União, chega

13 *Idem*.

14 *Idem*.

15 *Idem*.

16 *Idem*.

17 *Ibidem*.

à Baía de Todos os Santos procedente de alto-mar, para reabastecimento e descanso da tripulação, pois navegava muitos meses à procura, como diziam, dos piratas confederados¹⁸. Fundeou em local designado pelo capitão do porto, em meio a dezenas de embarcações. (Ver fig. 1)

Dois dias após, no final da tarde de 4 de outubro de 1864, procedente de Tenerife, com 62 dias de viagem, adentra a baía o CSS *Florida*, logo percebido pelo Comandante Napoleão Collins, do navio da União¹⁹, e pelo chefe da Divisão do 2º Distrito Naval²⁰, a bordo da Corveta brasileira *D. Januária*. Convém ressaltar que o navio brasileiro era a vela e com armamento bem inferior a qualquer dos dois navios norte-americanos, confederado ou da União, ambos propulsionados a hélice e vela.

O CSS *Florida* era um dos corsários mais intensamente procurados, pois destruíra e apresara, até aquele momento, 37 navios do Norte, entre eles o *Tacony* e o *Clarence*, que foram adaptados como cruzadores auxiliares e que, por sua vez, apresaram mais 23 embarcações.

O CSS *Florida* era um dos corsários mais intensamente procurados, pois destruíra e apresara, até aquele momento, 37 navios do Norte, entre eles o *Tacony* e o *Clarence*, que foram adaptados como cruzadores auxiliares e que, por sua vez, apresaram mais 23 embarcações

O Comandante Morris certa feita ainda desafiara o governo da União, conclamando-o a enviar um navio de guerra para bater-se com o dele²¹.

O Comandante Collins, do cruzador da União, não poderia ter mais sorte: o

inimigo que desafiara os Estados Unidos e causara tantos prejuízos estava ao seu alcance. Mesmo que sáfisse das águas territoriais e da proteção velada do Império, não o deixaria escapar.

Era uma questão de honra e de defesa do bem público dos cidadãos da União, como alegou posteriormente à Corte Marcial.

Imediatamente colocou sua belonave de prontidão, aumentou o fogo da caldeira e, em consequência, a quan-

tidade de fumaça que saía da chaminé. Aguardou sua oportunidade ao longo do desenrolar dos acontecimentos.

À noite do mesmo dia, enquanto assistia a uma representação artística no Teatro São João, o presidente da província da Bahia, Desembargador Antônio Joaquim da Silva Gomes, recebeu uma visita no seu camarote: "Um distinto cavalheiro, súdito de uma nação amiga, procurou-me, seriam nove para

18 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. *Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléa Legislativa em 5 de novembro de 1864*. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

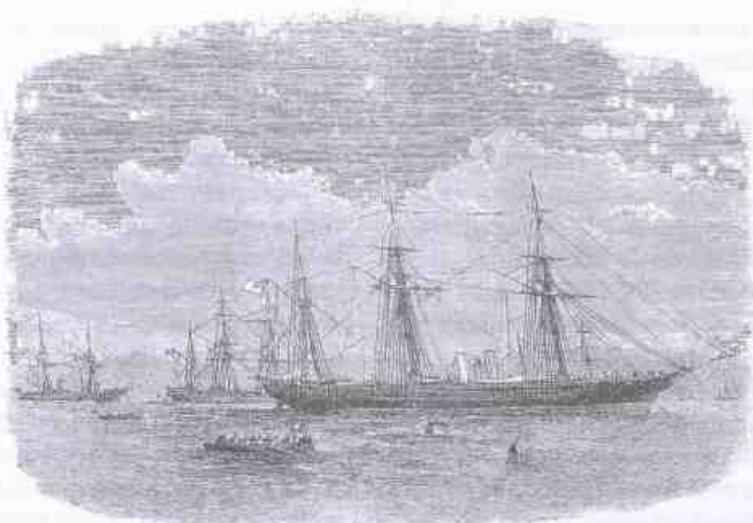
MANCEBO, Gervásio. Carta ao Presidente da Província do Comandante da Divisão do 2º Distrito Naval, em 5 de outubro de 1864.

19 RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records - Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série I, volume 3, p. 254 e seg. USA, 1896.

20 MANCEBO, Gervásio. Carta ao Presidente da Província do Comandante da Divisão do 2º Distrito Naval, em 5 de outubro de 1864.

21 WILSON, T.F. Carta do Cônsul dos Estados Unidos (União) ao Presidente da Província da Bahia, em 5 de outubro de 1864.

THE LATE DEFEAT OF THE REVOLUTION OF BRAZIL.



THE FLORIDA AND OTHERS IN THE BAHIA OF RIO DE JANEIRO, ON THE 7th OF DECEMBER, 1865. THE FLORIDA WAS CAPTURED BY THE BRAZILIAN FLEET, AND THE REMAINDER OF THE SQUADRON DESTROYED OR CAPTURED.



VIEW OF BAHIA FROM THE TERRACE GARDENS.

"A extraordinária ação perpetrada pelo comandante do Vapor de Guerra *Wachusett*, dos Estados Unidos, no porto neutro da Bahia, no dia 7 último, quando um ataque súbito foi feito contra o Vapor *Florida*, pertencente aos Estados Confederados e, depois de alguns minutos de luta, foi audaciosamente levado embora (rebocado de sob a proteção da Marinha e fortes do Brasil). Devemos ao Reverendo C. G. Nicolay, capelão inglês na Bahia, pelos meios que nos permitiram publicar a ilustração deste estranho procedimento. Uma das nossas gravuras representa a posição dos dois navios norte-americanos com a corveta brasileira entre eles, no ancoradouro usual para belonaves antes do movimento hostil do *Wachusett*. A posição está em frente ao Forte da Gamboa e o Forte do Mar, inquestionavelmente dentro dos costumes do porto."

"A segunda gravura, ligada aos acontecimentos, é uma vista parcial da cidade da Bahia a partir do Passeio Público..." (Da revista *The Illustrated London News*)

dez horas, e deu-me a desagradável notícia de haver acabado de fundear neste porto o Vapor confederado *Florida*²².

Desencadeava-se naquele momento uma série de engodos, recuos, arrogância e ameaças, culminando, alguns dias depois, com um ato de guerra fratricida em nossas águas, humilhando a nossa soberania.

Se a tripulação do *CSS Florida*, no momento da chegada, percebeu ou não a presença do inimigo ou confiou na inviolabilidade do Império, continua uma incógnita²³.

O Comandante Morris deu folga a cerca de 70 homens, entre oficiais e subalternos da sua tripulação, e os acompanhou a terra para tratar dos assuntos de interesse de seu navio junto às autoridades brasileiras. A guarnição de vigilância, que permaneceu a bordo, ficou sob o comando do Tenente Porter²⁴ e era bastante reduzida, pois haviam sido transferidos muitos deles para tripular os navios apresados, transformando-os em cruzadores auxiliares.

A polícia do porto, na pessoa do oficial de Visitas – J. E. Menezes²⁵ –, também acusou a chegada do vapor confederado ao seu superior, informando que solicitavam carvão e víveres e que o Comandante Morris “mostrara desejos de ter uma entrevista com sua Excia” (sic). Como “sua

Excia.” designava o presidente da província, o Desembargador Antônio Joaquim da Silva Gomes, o fato é que, na correspondência, a polícia do porto não demonstra preocupação.

No dia imediato, 5 de outubro de 1864, o cônsul norte-americano da União, Thomas F. Wilson, levou pessoalmente ao presidente da província um ofício arrogante exigindo o apresamento e que os oficiais e tripulação fossem detidos e suspenso “qualquer auxílio adjutório, que hajam de ser dados neste porto” (sic)²⁶, pois que, o Cruzador *Florida*, “... de combinação com o pirata *Alabama*, violou a soberania do Governo Imperial do Brasil, aprisionando e destruindo navios pertencentes a cidadãos dos Estados Unidos da América dentro das águas territoriais brasileiras, perto da Ilha de Fernando de Noronha, em abril de 1863” (sic)²⁶, complementando “à viva voz algumas requisições”²⁷.

O Desembargador Silva Gomes, presidente da Província da Bahia, respondendo ao cônsul, “disse-lhe o que esperava da sua honra e lealdade, assim como do seu cavalheirismo para com uma nação amiga dos Estados Unidos, que empregasse ele os meios convenientes para que o Vapor *Wachusett* permanecesse no porto inofensivo, respeitando nossa nacionalidade. O

22 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. *Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléia Legislativa em 5 de novembro de 1864*. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

23 RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records – Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série 1, volume 3, p. 254 e seg. USA, 1896.

24 AMBROSE, S. E. *O Dia D ...* Capítulo 26, página 610. Op. Cit. *Milwaukee Journal*, de 7 de junho de 1944. Ed. Civilização Brasileira, 1997.

25 WILSON, T.F. Carta do Cônsul dos Estados Unidos (União) ao Presidente da Província da Bahia, em 5 de outubro de 1864.

26 MENEZES, J.E. Registro do oficial de Visitas da Polícia do Porto da Bahia, em 5 de outubro de 1864.

27 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. *Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléia Legislativa em 5 de novembro de 1864*. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

WILSON, T.F. Carta do Cônsul dos Estados Unidos (União) ao Presidente da Província da Bahia, em 5 de outubro de 1864.

CARVALHO, D. *História Diplomática do Brasil*. Cap. 20, página 357 e seg. Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1959.

Cônsul Wilson assegurou-me com palavra de honra que o vapor de sua nação se conservaria pacífico, respeitador da soberania e dignidade do Império" (sic)²⁸. No mesmo ofício, datado de 5 de outubro de 1864, o presidente da província informa que o Governo Imperial reconheceu o caráter beligerante e, como o Cruzador CSS *Florida* pertence aos Estados Confederados, "Ihe podem ser prestados socorros que a humanidade prescreve"²⁹, de acordo com o Direito Internacional, sem infringir a nossa neutralidade, "não podendo portanto admitir a primeira parte da reclamação do cônsul, mas que só será concedida ao cruzador dos confederados o tempo necessário para os reparos e abastecimento". Quanto à segunda parte da reclamação, o Desembargador Silva Gomes não reconhece "que o Vapor *Florida* anteriormente houvesse violado a neutralidade"³⁰ e, no caso afirmativo, não seria ao referido cruzador permitido entrar nos nossos portos, e o presidente da província jamais praticaria "... os atos que exige o Sr. Cônsul, os quais importariam num rompimento hostil, sem intervenção do governo supremo do Estado, o único competente para autorizá-lo" (sic)³¹.

Neste mesmo dia, atende ao pedido de audiência do Comandante C. Maurgault Morris, do CSS *Florida*, e concede ao cruzador dos confederados o direito de permanecer no porto por 48 horas, podendo ainda comunicar-se com a terra.

A decisão acima foi comunicada por ofícios, datados de 5 de outubro (o mesmo dia da audiência citada acima), ao comandante do 2º Distrito Naval e ao capitão do Porto, ao inspetor da Alfândega e ao chefe de Polícia³².

As diversas autoridades notificadas responderam, na mesma data, confirmando que tomariam as necessárias providências de vigilância, para que "não se infringam as disposições do Aviso Circular de 23 de junho p.p. do Ministério dos Negócios Estrangeiros" (sic)³³.

O inspetor da Alfândega foi mais cauteloso, pois, para prevenir desembarque de qualquer mercadoria e embarque de material bélico, ou mesmo de novos tripulantes aqui contratados, designou o Cúter *Vigilante* para exercer a fiscalização³⁴.

No mesmo dia 5, o Comandante C. Maurgault Morris, do CSS *Florida*, solicita que sejam "feitos no Arsenal do Governo"

28 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléia Legislativa em 5 de novembro de 1864. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

29 Idem.

30 Idem.

31 Idem.

GOMES, A J da S. Ofício do Presidente da Província da Bahia ao Cônsul dos Estados Unidos (União), em 5 de outubro de 1864

32 GOMES, A J da S. Ofício do Presidente da Província da Bahia ao Cmte. do 2º Distrito Naval, em 5 de outubro de 1864.

GOMES, A J da S. Idem.

33 MANCEBO, G. Ofício do Comandante Divisão do 2º Distrito Naval ao Presidente da Província, em 6 de outubro de 1864.

CAMPOS, J T C. Ofício do Inspetor da Alfândega ao Pres. da Província, em 5 de outubro de 1864.

CAMPOS, J. T. C. Ofício do Inspetor da Alfândega ao Guarda-Mor, em 5 de outubro de 1864.

BRUM, B. C. Ofício do Inspetor da Tesouraria da Fazenda ao Presidente da Província, em 6 de outubro de 1864.

BRUM, B. C. Ofício do Inspetor da Tesouraria da Fazenda ao Presidente da Província, em 6 de outubro de 1864.

BRUM, B. C. Ofício do Inspetor da Tesouraria da Fazenda ao Presidente da Província, em 6 de outubro de 1864.

(sic) os reparos necessários e indispensáveis, nomeando e descrevendo os mesmos³⁵.

O Presidente Silva Gomes, preocupado para não ser ludibriado com falsas informações, enviou, logo após o recebimento dos officios acima referidos, uma solicitação urgente ao inspetor do Arsenal de Marinha para que o mesmo "designe o Mestre Maquinista d'esse Arsenal, a fim de que, entendendo-se com o respectivo comandante (do CSS *Florida*), examine o estado da máquina do mesmo vapor, e declare o tempo que pode ser preciso para os concertos de que carece" (sic)³⁶.

As providências foram tomadas imediatamente pelo Arsenal de Marinha, pois, ainda no dia 5 de outubro, informava ao presidente que o navio confederado necessitava de pelo menos cinco dias

para os reparos, que constariam em "pôr todo o tubo de alimentação das caldeiras, um outro da mesma caldeira e mais dois que estão em conexão com os cilindros" (sic)³⁷.

Silva Gomes, cientificado, autoriza a execução das obras³⁸, concedendo os cinco dias, ou seja, um prazo maior para estadia do CSS *Florida* no porto do que o informado ao cônsul³⁹.

Certamente o cônsul e o comandante norte-americanos tomaram conhecimento indiretamente da dilatação do prazo.

No dia imediato, o inspetor do Arsenal

de Marinha, talvez com receio de se meter em complicações, oficia à Secretaria da Presidência, perguntando a data inicial para a contagem do prazo⁴⁰.

Ainda não terminara o dia quando o Comandante Morris, do CSS *Florida*, recebeu do Comandante Collins um desafio para um duelo. O desafiante alegava que a Secretaria de Estado da Marinha da União recebera um

convite do Comandante Morris para enviar uma embarcação armada a fim de bater-se com seu navio. No desafio, permitia ao desafiado a escolha de um local "...em qualquer ponto conveniente

**O Mestre Soares da Silva,
do Cúter Vigilante, informa
que caíra o gurupés do
USS *Wachusett*, e o mastro
da gata do atacado, mas o
assaltante não interrompeu
o seguimento, passou à
frente, soltou as amarras
do navio confederado,
amarrou uma espia e
iniciou o reboque**

35 RODRIGUES, J. M. Inspeção do Arsenal de Marinha no CSS *Florida*, em 5 de outubro de 1864.

MORRIS, M.C. Carta do Comandante do CSS *Florida* ao Presidente da Província, em 6 de outubro de 1864.

36 GOMES, A. J. da S. Officio do Presidente da Província ao Inspetor do Arsenal de Marinha, em 5 de outubro de 1864.

37 RODRIGUES, J. M. Inspeção do Arsenal de Marinha no CSS *Florida*, em 5 de outubro de 1864.

38 GOMES, A. J. da S. Officio do Presidente da Província ao Inspetor do Arsenal de Marinha, em 6 de outubro 1864.

39 BARRETTO, L. M. A. F. Officio da Secretaria da Presidente da Província da Bahia ao Inspetor do Arsenal de Marinha, em 6 de outubro de 1864.

40 Idem.

e fora d'este porto, e da jurisdição do Governo Brasileiro" (sic)⁴¹.

Não sabemos se o Comandante Collins ignorou o desafio, ou estava aguardando o reparo do seu barco para responder, e por isto tenha ficado despreocupado em terra, confiado na inviolabilidade das águas territoriais brasileiras, sem imaginar que poderia receber um golpe baixo, como viria a acontecer.

Nessa noite, ou melhor, na madrugada do dia 7 de outubro de 1864, lá pelas 3 horas da manhã, o USS *Wachusett* levantou a âncora, sendo o barulho logo percebido pelo vigia do late de Guerra *Mont Serrat*, fundeado próximo, que acordou o comandante, o Capitão-Tenente Leal Ferreira, e este, ao chegar à

tolda, viu o navio da União dirigir-se para o lado da terra onde se encontrava fundeado o CSS *Florida* e o assaltar⁴². Os canhões do atacante detonaram e, logo em seguida, ouviram-se muitos tiros de revólver. No abalroamento caiu a mezena⁴³, segundo o comandante do late de Guerra *Mont Serrat*, mas o Mestre Soares da Silva, do Cúter *Vigilante*, informa que caíra o *gurupés* do USS *Wachusett*, e o mastro da gata do atacado, mas o assaltante não interrompeu o seguimento, passou à frente, soltou as amarras do navio confederado, amarrou uma espia e iniciou o reboque. Ao fazer isto, deixou o Cúter *Vigilante*⁴⁴, da Alfândega, entre os dois, quando a corrente e a espia dos dois enroscaram,

41 SILVA, M. S. Ofício do Mestre do Cúter *Vigilante da Alfândega* ao Guarda-Mor da Alfândega, em 7 de outubro de 1864.

WILSON, T. F. Carta do Cônsul dos EUA (União) ao Comandante da Canhoneira CSS *Florida*, em 5 de outubro de 1864.

42 BARRETTO, L. M. A. F. Ofício da Secretaria da Presidente da Província da Bahia ao Inspetor do Arsenal de Marinha, em 6 de outubro de 1864.

RODRIGUES, J. M. Ofício do Inspetor do Arsenal da Marinha ao Presidente da Província, em 7 de outubro de 1864.

MOREIRA, P. A. M. Ofício do Chefe de Polícia ao Presidente da Província, em 7 de outubro de 1864.

GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Cônsul dos EUA (União), em 7 de outubro de 1864.

GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Chefe de Polícia, em 7 de outubro de 1864.

FERREIRA, J. L. Ofício do Comandante do late de guerra *Mont Serrat* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

43 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Alfândega, em 7 de outubro de 1864.

GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Tesouraria da Fazenda, em 7 de outubro de 1864.

GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província de Pernambuco, em 7 de outubro de 1864.

MANCEBO, G. Ofício do Comandante do 2º Distrito Naval ao Presidente da Província, em 7 de outubro de 1864.

VARELLA, C. da S. B. Ofício do Comandante da Corveta *Januária* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 7 de outubro de 1864.

ARAÚJO, P. T. de C. Ofício do Comandante, da Corveta a Vapor *Paraense* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

FERREIRA, J. L. Ofício do Comandante do late de guerra *Mont Serrat* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

CUNHA, J. N. da F. Ofício do Comandante do late de guerra *Rio de Contas*, em 8 de outubro de 1864.

FERREIRA, J. L. Ofício do Comandante do late de guerra *Mont Serrat* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

44 FERREIRA, J. L. Ofício do Comandante do late de guerra *Rio de Contas* ao Guarda-Mor da Alfândega, em 7 de outubro de 1864.

sem maiores danos para a pequena embarcação. Navegaram paralelo à costa em direção à saída da baía. O comandante do Iate de Guerra *Mont Serrat*, em ofício ao guarda-mor da Alfândega relatando o incidente, disse que, "logo depois da abordagem"⁴⁵, recolheu um marinheiro confederado que havia escapado e nada via por perto e também assistiu o embarque no Vapor *Paraense*, do comandante que estava em terra e agora chegava num escaler do Arsenal de Marinha, não esclarecendo qual comandante.

Toda a ação, segundo o relatório do chefe da Divisão Naval, durou poucos minutos, o que não correspondia à verdade, como tão bem se manifestou o presidente da província na sua exposição⁴⁶, e como está narrado nos relatórios norte-americanos⁴⁶.

Quando o combate já havia terminado, o comandante da Corveta *D. Januária*, o Primeiro-Tenente Bastos Varela, enviou um escaler com um oficial para ir a bordo do

navio da União, intimando-o a parar e não atacar o CSS *Florida*, pois, caso contrário, abririam fogo, como também as fortalezas.

Os norte-americanos não permitiram a subida a bordo do emissário do comandante da corveta⁴⁷ e responderam à intimação oral da mesma maneira, sem interromper ou mudar o rumo, informando que estavam manobrando para voltar ao ancoradouro, mas prosseguiram trafegando pela popa da corveta brasileira.

A corveta, para reforçar a ordem verbal, "deu um tiro de peça com bala" (sic)⁴⁸, e só naquele momento, alega o comandante da corveta no seu relatório, notou que o na-

O comandante da Divisão do 2º Distrito Naval e o do navio de guerra *Paraense* não se encontravam em seus postos e de prontidão, "a que os chamavam o seu dever e a gravidade das circunstâncias", numa clara demonstração de irresponsabilidade e imprevidência, que nos custou uma ofensa gravíssima

45 FERREIRA, J. L. Ofício do Comandante do Iate de guerra *Mont Serrat* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

46 MENDONÇA, M. F. *Repositório dos Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3ª ed. Serviço de Documentação Geral da Marinha. RJ, 1959.

TEXAS MARINE DEPARTMENT. *The Confederate Cruisers and Commerce Raiders*. Capítulo "The Cruiser and Commerce Raiders", página 5 a 7. Navy and Marine History Association. Texas, USA. WALTER, J. F. *Inst. For Civil War Research. CSS Florida*. USA. 1987. Ver. 1998.

TEXAS MARINE DEPARTMENT. *The Cruisers and Commerce Raiders*. Texas, USA. *The Genesis of the Confederate Navy*. In *Confederate Military History*.

RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records - Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série 1, volume 3, p. 254 e seg, USA, 1896.

MOONEY, J. *Dictionary of American Naval Fighting Ships*. Volume VIII, p. 13-14. Naval Historic Center, Department of the Navy. Washington, USA, 1981.

47 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província de Pernambuco, em 7 de outubro de 1864.

48 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Tesouraria da Fazenda, em 7 de outubro de 1864.

RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records - Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série 1, volume 3, p. 254 e seg, USA, 1896.

vio da União seguia em direção à boca da baía, levando a reboque o CSS *Florida*!

Quanto a quem atirou e o número de disparos, os relatórios de diversas fontes se mostram discordantes, como veremos a seguir. O Capitão-Tenente Joaquim Leal Ferreira, do Iate *Mont Serrat*,⁴⁹ informa que a Corveta *D. Januária* atirou por três vezes, enquanto que o Inspetor José Maria Rodrigues, do Arsenal de Marinha, relata que “ouviram-se tiros para o lado da Barra e depois o Forte do Mar fez sinal pedindo socorro”⁵⁰.

Ao passarem entre o Forte do Mar e a terra, evitaram ser alvejados, pois os canhões são apontados para o mar e não para a costa. Às 4h15min da manhã, ou seja, uma hora e meia após o combate, o Arsenal de Marinha tomou conhecimento, mas nada podia fazer, pois provavelmente, naquela oportunidade, a uma velocidade de 3 nós (milha/hora), o USS *Wachusett* já cruzara a barra.

Às 6 horas da manhã, o presidente da província recebe um oficial da Marinha comunicando que o chefe da Divisão Naval iria sair em perseguição⁵¹. Portanto, o Vapor *Paraense* não estava de prontidão como seria de se esperar, nem o oficial comandante a bordo.

Causa admiração que, estando na vigiância a Corveta *D. Januária*, o Cruzador

Paraense, o Cúter *Vigilante* e dois iates de guerra, só dois deles viram a peleja, e só um percebeu o puxar dos cabos ou correntes da âncora do navio da União iniciando o assalto.

Durante todo o dia e toda a noite, os oficiais brasileiros, a bordo de seus navios, deviam ter observado que o USS *Wachusett* mantinha a fornalha com fogo alto, numa demonstração clara da intenção do Comandante Collins⁵², e tinham conhecimento de que parte da tripulação do aviso confederado estava em terra. Mesmo assim, os comandantes da Divisão do 2º Distrito Naval, Gervásio Mancebo, e o do navio de guerra *Paraense* não se encontravam em seus postos⁵³ e de prontidão, “a que os chamavam o seu dever e a gravidade das circunstâncias” (sic)⁵⁴, numa clara demonstração de irresponsabilidade e imprevidência, que nos custou uma ofensa gravíssima.

O Comandante Collins foi brilhante na sua ação, navegando entre os navios mercantes ancorados, impedindo assim que o cruzador, a corveta e os iates de guerra brasileiros, mesmo imobilizados, pudessem atirar com receio de atingirem uma embarcação civil⁵⁵ ou a terra próxima.

Quando o USS *Wachusett*, rebocando o CSS *Florida*, ainda trafegava na área do porto, chegou um escaler da Corveta *D. Januária* junto ao costado do Iate de Guer-

49 VARELLA, C. da S. B. Ofício do Comandante da Corveta *Januária* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 7 de outubro de 1864.

50 RODRIGUES, J. M. Ofício do Inspetor do Arsenal da Marinha ao Presidente da Província, em 7 de outubro de 1864.

51 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléia Legislativa em 5 de novembro de 1864. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

52 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Tesouraria da Fazenda, em 7 de outubro de 1864.

53 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléia Legislativa, em 5 de novembro de 1864. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

54 Idem.

55 MANCEBO, G. Ofício do Comandante do 2º Distrito Naval ao Presidente da Província, em 7 de outubro de 1864.

VARELLA, C. da S. B. Ofício do Comandante da Corveta *Januária* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 7 de outubro de 1864.

ra *Rio de Contas*⁵⁶ com a ordem de abrir fogo contra o navio da União. A ordem, entretanto, não poderia ser cumprida, pois os dois cruzadores, naquele momento, passavam pela proa da corveta, a sotavento e na direção do mercante inglês *Favorita*.

O comandante da Divisão, Gervásio Mancebo, mandou "subir o fogo da caldeira"⁵⁷ do *Paraense* e aparentemente só partiram em perseguição com dia claro, e mesmo assim levando de reboque a Corveta *D. Januária* e acompanhados pelo Iate *Rio de Contas*.

"Até às sete horas da manhã, o *Paraense*, levando à reboque a Corveta *D. Januária*, se aproximava consideravelmente dos dois vapores norte-americanos" (sic)⁵⁸, segundo o comandante da Divisão, mas, às 11h45min, a perseguição foi abandonada, "quando deveriam estar a mais de 30 milhas do porto e voltaram chegando às 3 horas e um quarto"⁵⁹, justificando a desistência pela entrada em funcionamento da máquina do CSS *Florida* e a falta de vento⁶⁰.

*
* *

Louve-se o presidente da província, que tomou todas as providências cabíveis para garantir a nossa soberania e ainda, após o incidente, notificou aos presidentes da Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Maranhão, Pará, Amazonas, Sergipe e Alagoas, solicitando que fosse vedada a entrada dos navios em qualquer dos portos, mesmo se necessário usar a força⁶¹.

No seu relatório, o presidente responsabiliza o comandante do 2º Distrito Naval e o comandante da Corveta *D. Januária*, como segue:

"O que é certo, e ninguém hoje contesta, é que o Vapor *Florida*, sob as baterias dos nossos navios de guerra, não seria capturado e, se o fosse, caro custaria ao *Wachusett* o arrojado inaudito do seu comandante, se o chefe da Divisão e o comandante da Corveta *D. Januária* se achassem, na ocasião da arriscada aventura do *Wassuchet*, no posto a que os chamavam o dever e a gravidade das circunstâncias" (sic).

"Eram nossos navios de guerra, e somente eles que podiam, pela posição que ocupavam, evitar o conflito ou vingar a nossa afronta." (sic)⁶²

56 ARAUJO, P. T. de C. Ofício do Comandante da Corveta a Vapor *Paraense* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

FERREIRA, J. L. Ofício do Comandante do Iate de Guerra *Mont'Serrat* ao Comandante do 2º Distrito Naval, em 8 de outubro de 1864.

CUNHA, J. N. da F. Ofício do Comandante do Iate de Guerra *Rio de Contas*, em 8 de outubro de 1864.

57 MANCEBO, G. Ofício do Comandante do 2º Distrito Naval ao Presidente da Província, em 7 de outubro de 1864.

58 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Tesouraria da Fazenda, em 7 de outubro de 1864.

59 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Tesouraria da Fazenda, em 7 de outubro de 1864.

60 RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records - Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série 1, volume 3, p. 254 e seg. USA, 1896.

61 GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Brigadeiro Comandante das Armas, em 7 de outubro de 1864.

GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Chefe de Polícia, em 7 de outubro de 1864.

GOMES, A. J. da S. Ofício do Presidente da Província ao Inspetor da Alfândega, em 7 de outubro de 1864.

62 GOMES, Antônio Joaquim da Silva. Fala do Presidente da Província da Bahia na Abertura da Assembléia Legislativa, em 5 de novembro de 1864. Páginas 32 a 82. Ed. Typographia Pongetti.

E livra a responsabilidade dos comandantes dos Fortes do Mar e da Gamboa.

No Ministério da Marinha devem estar arquivados os documentos relativos ao incidente, bem como os referentes aos oficiais brasileiros envolvidos e o que aconteceu com os mesmos.

O Brasil protestou. A situação gerou uma crise entre as duas nações. O secretário de Estado, William H. Seward, chamou o nosso encarregado de Negócios, Inácio Avelar Barbosa da Silva, revidando que a União respeitava o Império como um país neutro, mas não poderia tolerar que as embarcações sulistas recebessem o mesmo tratamento que as dos Estados Unidos, e que seria preferível um estado de guerra se persistisse tal situação (ofícios de 18 de novembro de 1864 e 19 de novembro de 1864, de Barbosa da Silva a Carlos Carneiro de Campos – futuro Visconde de Caravelas, 3º Ministro de Estrangeiros, citados na referência bibliográfica⁶³).

O INCIDENTE CSS FLORIDA VERSUS USS WACHUSETT DESCRITO PELOS NORTE- AMERICANOS (UNIÃO)

O Comandante Collins, do Cruzador USS *Wachusett*, na sua primeira parada após o incidente, na Ilha de S. Thomas, no Caribe, enviou o seguinte telegrama, datado de 31 de outubro de 1864, ao honorável Gideon Welles, secretário da Marinha da União.

“Senhor: Tenho a honra de informar a chegada deste navio em companhia do vapor rebelde.

O *Florida*, com 58 homens e 12 oficiais, foi capturado cerca de 3 horas da manhã de 7 de outubro deste, na Baía de São Salvador, Brasil, pelos oficiais e tripulação deste navio, sem perda de vida. Cinco dos seus oficiais, incluindo o seu comandante e o restante da guarnição, estavam em terra. O *Florida* perdeu o mastro da mezena (*mizzenmast*) e a verga principal (*main yard*) e a amurada (*bulwarks*) foi cortada. Este barco não sofreu baixas. Um relatório detalhado será entregue pelo Comissário W. Williams.

Assinado – N. Collins

*Comandante do Aviso a Vapor USS
Wachusett
Napoleon Collins.*”⁶⁴

O telegrama foi recebido em Boston no dia 7 de novembro e retransmitido para Washington, onde chegou à 1h10min de 9 de novembro.

No mesmo dia da chegada, o comandante redigiu seu relatório ao secretário da Marinha, e a 14 de novembro apresentou um adendo e um resumo, como segue, bastante esclarecedores.

“Senhor: A seguir um relatório detalhado da captura do Vapor rebelde *Florida* na Baía de São Salvador, Brasil, pelos oficiais e tripulação deste navio, sem perda de vidas:

Às 3 h da manhã de 7 de outubro deste, nós deslizamos (*slipped*) nosso cabo e nos dirigimos para o *Florida*, distante cerca de 1.200 metros (*five-eighths of a mile*). Um fato imprevisto impediu de abalroarmos o *Florida* como intencionado. Nós, contudo, atingimos o *Florida* no quarto do esti-

⁶³ BANDEIRA, L. A. Moniz. *Relações Brasil-EUA no Contexto da Globalização. Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Edição revista do *Presença dos Estados Unidos no Brasil*; Ofício de 19 de novembro de 1864, Taques a Lisboa); Ofícios de 16 de junho de 1863, de 21 de abril de 1863 e de 18 de novembro de 1863, de Miguel Maria Lisboa, Ministro do Brasil nos EUA, ao M. de Abrantes; Abrantes a Webb, de 5 de setembro de 1863; Minutas 280/3/11); Senac – SP – 1997.

⁶⁴ RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records – Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série 1, volume 3, p. 254 e seg. USA, 1896.

bordo, demolindo seu bordo, arrancando seu mastro da mezena e a verga principal. Este navio não sofreu danos.

Imediatamente demos ré, acreditando que o *Florida* afundaria devido aos danos do choque.

Enquanto recuávamos, recebemos diversos tiros de pistola vindos do *Florida* e rebatemos, e então, contra minha ordem, foram disparados dois tiros de nossos canhões, quando então houve a rendição.

Na ausência do Capitão Morris, que estava em terra, o Tenente Thomas Porter, ex-oficial da Marinha dos Estados Unidos (US Navy), veio a bordo e apresentou a rendição do *Florida*, seus 58 homens e 12 oficiais, fazendo ao mesmo tempo um protesto oral contra a captura.

Cinco dos oficiais do *Florida*, incluindo seu comandante e o restante da guarnição, estavam em terra.

Passamos uma espia (cabo) e rebocamos o *Florida* para mar aberto.

Ao contemplar o ataque ao *Florida* na baía, eu pensava que provavelmente as autoridades brasileiras evitariam interferir, como assim procederam na Ilha de Fernando de Noronha, quando o Vapor rebelde *Alabama* teve permissão para ancorar (suas presas) três navios norte-americanos e tomar carvão do *Cora (Louisa) Hatch*, ao alcance de tiros de mosquete do forte e, mais tarde, dentro do limite de tiro dos canhões do forte, incendiar aqueles navios desarmados.

Eu sinto, contudo, ter de informar que eles (os brasileiros) atiraram três vezes com seus canhões contra nós, enquanto rebocávamos o *Florida*⁶⁵.

Por sorte não tivemos nenhum dano. Depois do dia claro, um aviso de guerra

brasileiro, rebocado por uma canhoneira, foi descoberto nos seguindo. Com a ajuda das velas de ambos os barcos, nós gradualmente aumentamos a distância deles.

Tivemos três homens levemente feridos; só um dos três continua na lista de doentes (*Sick report*)."

Anexo inclui a lista dos prisioneiros. Os que têm um asterisco ao lado pertenceram anteriormente à Marinha dos Estados Unidos.

"Este barco está pronto para serviço. O *Florida* necessita de reparos de máquinas e um novo mastro de mezena, etc.

Os oficiais e guarnição manifestam um alto espírito. Eles têm meus agradecimentos pela calorosa colaboração, na qual incluiu Thomas F. Wilson, cônsul norte-americano na Bahia, que se apresentou como voluntário para qualquer dever.

Respeitosamente seu obediente servo,
N. Collins – Comandante."⁶⁶

A viagem não foi sem incidentes. O Comandante Collins, na sua chegada, solicitou Conselho de Guerra para o comandante Tenente L. A. Beardslee, alegando desobediência por diversas vezes, mas vamos nos restringir a citar as relativas ao combate em nossas águas. A primeira quando não preparou a amarra da âncora para ser solta rapidamente e sem ruído, informando que já havia feito e, em consequência, o USS *Wachusett*, ao movimentar-se, foi retido pela âncora e desviado do seu alvo, salvando o CSS *Florida* do afundamento. A segunda e a mais grave desobediência foi ter atirado com os canhões de grosso calibre no porto da Bahia, repleto de embarcações mercantes e de diversas nacionalidades (ver foto), contrariando a

65 O Tenente Bastos Varela, comandante da Corveta *D. Janudria*, no seu relatório, informa que ordenou o tiro de canhão da corveta. Quem deu os outros dois tiros alegados pelo Comandante Collins?

66 RUSH, R. & WOODS, R. H. *Official Records – Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*. Série I, volume 3, p. 254 e seg. USA, 1896.

ordem de "not firing our large guns unless Florida first fired hers, and not then till we had swung so as to be certain of hitting her" ("não atirar com os grandes canhões, a não ser que o *Florida* atire primeiro e só quando tivermos girado para ter certeza de atingi-lo"). (Ofício do Comandante N. Collins, USS *Wachusett*, Hampton Roads, 14 de novembro de 1864, para o honorável Gideon Welles, secretário da Marinha, Washington, in ref. 66).

Na Ilha de St. Thomas, "fugiram" 18 dos prisioneiros, mercenários italianos, espanhóis e holandeses, com o beneplácito do Comandante Collins para reduzir as despesas de alimentação e evitar o alastramento da febre amarela de um deles. (Ofício do Comandante N. Collins, USS *Wachusett*, Hampton Roads, 20 de novembro de 1864, para o comandante do Esquadrão do Atlântico Norte – Almirante D. D. Porter, da mesma data, in ref. 66).

Em 19 de março de 1865, o Tenente Porter, último em comando do *CSS Florida*, tomou conhecimento de que ele e os demais prisioneiros seriam liberados em dez dias. Em contrapartida, deveriam assumir dois compromissos: sair dos Estados Unidos dentro de dez dias, e evitar contato com as autoridades brasileiras.

Ele protestou alegando que a União os havia trazido e, portanto, deveria arcar com as despesas de deportação e devolver o

dinheiro apresado – cerca de US\$13.000,00 em diversos valores. (Ofício do Tenente Porter, em comando *CSS Florida*, prisioneiro no Forte Warren, para o honorável Gideon Welles, secretário da Marinha, Washington, datado de 19 de novembro de 1865, in ref. 23).

Sem resposta do secretário de Estado, Porter seguiu para o exílio, com sua tripulação, no navio inglês *Canadá*.⁶⁷

O INCIDENTE *CSS FLORIDA* VERSUS *USS WACHUSETT* DESCRITO PELOS NORTE-

AMERICANOS (CONFEDERADOS)

Do resumo do relatório do Tenente Thomas K. Porter, comandante em exercício do *CSS Florida*, no porto da Bahia, ao Flag Officer Confederade States Navy Barron, comandante das Forças Navais na Europa.⁶⁸

"Senhor: Em obediência à sua ordem, submeto o seguinte relato da captura do *CSS Florida* pelo *USS Wachusett*, no porto da Bahia, em 7

de outubro de 1864, o tratamento dos oficiais e tripulação enquanto prisioneiros e a forma de nossa liberação. Antes de iniciar, solicito sua atenção para o fato de que desarmamos nossos canhões antes de entrarmos no porto, e que fomos demandados pelo comandante da Marinha do Brasil a ancorar entre a terra e a linha de seu esquadão, após o que apagamos as caldeiras.

**Fui a bordo do *Wachusett*
levando a bandeira do *CSS Florida*
e a minha espada e
as entreguei ao
Comandante Collins. E a
nossa guarnição, sob
protesto, foi colocada a
ferros... e assim
permaneceu durante
dois meses...**

Tenente Thomas K. Porter

67 Idem.

68 Idem.

Às 3 horas da manhã do dia 7 de outubro de 1864, enviou à minha cabine o Sargento Maior T. T. Hunter, avisando que o *Wachusett* se movimentava em nossa direção.

Imediatamente subi ao convés e o avistei, a cerca de 20 metros, vindo em nossa direção. Logo depois chocou-se na altura do mastro da mezena, derrubando-o e quebrando-o em três partes, destruindo o escaler, esmagando a amurada e travando a roda do leme, ao tempo em que *nos atingia com mais de duzentos tiros de armas leves e dois canhões (grifo do autor)*⁶⁹. Logo recuou cerca de 100 jardas (aproximadamente 90 metros), com o gurupés quebrado, e nos demandou a rendição. Comuniquei que o responderia dentro de alguns instantes. O *Wachusett* exigiu resposta imediata ou “nos explodiria fora d’água” (*blow us out of water*). Como mais da metade da guarnição estava em terra e aqueles a bordo haviam recentemente chegados, eu acreditei que eles nos afundariam antes de termos carregado nossos canhões. Como não gostaria de render meu navio sem tomar conhecimento da opinião dos outros oficiais, consultei o segundo em comando, o Tenente Stone, que concordou comigo de que não havia tempo de carregar nossos canhões, nem tripulação pronta e que a solução que nos restava era a rendição... Então comuniquei ao comandante do *Wachusett* que, devido às circunstâncias, renderia o navio. Fui a bordo do *Wachusett* levando a bandeira do CSS *Florida* e a minha espada e as entreguei ao Comandante Collins.

69 N. A.: O Tenente Porter considerou a origem dos tiros de armas como partidos do USS *Wachusett*. Não relatou os tiros de canhão, provindos do forte, citados pelo Comandante Collins, da União Norte-Americana.

70 Idem.

Imediatamente foi enviada uma tripulação do *Wachusett*, que assumiu o navio, e a nossa guarnição, sob protesto, foi colocada a ferros... e assim permaneceu durante dois meses...

No dia imediato, o Comandante Collins comunicou que iria nos deixar em Pernambuco... mas prosseguiu para St Thomas dizendo que não havia pensado sobre o assunto... comentei que o governo da União teria que devolver ao governo brasileiro o nosso barco e então a mesma e honrada tripulação assumiria novamente”.⁷⁰

O relatório prossegue com a descrição do resto da viagem, a prisão, o tratamento até a liberação condicional e em nenhum momento cita qualquer ação bélica tomada pelas autoridades brasileiras.

*
* *

O USS *Wachusett*, levando sua presa e o Cônsul Thomas Wilson, não tocou em qualquer porto nacional.

Ao chegarem em Hampton Roads, porto da União norte-americana, no dia 12 de novembro de 1864, a notícia do incidente já os havia precedido. O Comandante Collins foi aclamado pelo povo com muito júbilo, mas as autoridades navais norte-americanas o destituíram do comando e o sujeitaram a Conselho de Guerra, ao tempo em que o Secretário de Estado Seward ordenou que o agora chamado USS *Florida* fosse devolvido ao porto onde aconteceu o incidente.

talvez para ser entregue às forças confederadas, mas isto não aconteceu.⁷¹

Pouco antes da partida, no dia 28 de novembro de 1864, o *Florida* foi abalroado pelo USAT *Alliance*, um transporte de tropas, incendiou e afundou, não podendo ser cumprida a ordem da Corte de Justiça!⁷².

Aparentemente o acidente foi intencional.

*
* *

O Comandante Napoleão Collins, ao chegar, perdeu o seu comando e, dependendo do resultado do Conselho de Guerra a que iria se submeter, poderia ser destituído do serviço naval.

No dia aprazado, o comandante tomou conhecimento formal das acusações que motivaram a sua convocação, ou seja, por violação das leis internacionais e graves ofensas à soberania de um país amigo, no caso o Brasil.

Considerando-se cientificado, o intrépido comandante notificou à Corte que recusava o advogado de defesa posto à sua disposição, pois ele mesmo se defenderia.

Concedida a palavra, Collins solicitou que constasse do Termo de Defesa o que ele iria dizer. O presidente do Conselho de Guerra franqueou a palavra ao réu, justificando a legalidade do procedimento solicitado. Então Collins se manifestou. Admi-

tiu que tinha conhecimento prévio de que sua ação violaria as leis internacionais, mas que "... *the capture of the Florida, was for the public good*" (... a captura do *Florida* foi pelo bem do povo).

O Secretário de Estado da Marinha, tendo em vista os grandes danos causados pelo CSS *Florida* ao comércio da União, perdoou Collins e restaurou suas prerrogativas de comandante⁷³.

A QUESTÃO DIPLOMÁTICA

O governo Imperial tomou conhecimento do incidente na Baía de Todos os Santos através da carta, de 8 de dezembro de 1864, do governador da província, Antônio Joaquim da Silva Gomes, ao conselheiro ministro secretário dos Negócios Estrangeiros⁷⁴, chegada ao Rio de Janeiro em 14 do mesmo.

A 24 de outubro, o conselheiro ministro secretário dos Negócios Estrangeiros, João Pedro Dias Vieira, enviou correspondência ao Sr. Ignácio de Avellar Barbosa da Silva, na Legação Imperial, em Washington, relatando os acontecimentos, inclusive descabidas pretensões do cônsul norte-americano junto ao governo da Bahia e uma cópia do ofício dirigido ao General James Watson Webb, enviado extraordinário dos Estados Unidos (União), onde declarava: "... o Governo de Sua Majestade não hesi-

71 ARAGÃO, A. F. M. & ARAGÃO, G. M. S. *Annaes do Archivo Publico*. Ano II, Volume III, p. 136. Imprensa Oficial do Estado da Bahia, 1918.

BANDEIRA, L. A. Moniz. *Relações Brasil-EUA no Contexto da Globalização. Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Edição revista do *Presença dos Estados Unidos no Brasil*; Ofício de 19 de novembro de 1864, Taques a Lisboa; Ofícios de 16 de junho de 1863, de 21 de abril de 1863 e de 18 de novembro de 1863, de Miguel Maria Lisboa, Ministro do Brasil nos EUA, ao M. de Abrantes; Abrantes a Webb, de 5 de setembro de 1863; Minutas 280/3/11; Senac - SP - 1997.

72 TEXAS MARINE DEPARTMENT. *The Confederate Cruisers and Commerce Raiders*. Capítulo "The Cruiser and Commerce Raiders", página 5 a 7. Navy and Marine History Association. Texas, USA.

73 CRAIG, J. *Civil War Naval Chronology*. Excerto via e-mail jCraig@epix.net

74 GOMES, A. J. da S. Relatório ao Conselheiro Ministro dos Negócios Estrangeiros - Presidência da Província da Bahia. Ref. 307/3/2, Arquivo Histórico do Itamaraty, 1864.

taria em acreditar que o mesmo Sr. Webb se apressaria em dar-lhe as convenientes seguranças de que o Governo da União atenderia ao justo reclamo do Império tão pronto e tão cabalmente como a gravidade do caso exigia” (sic)⁷⁵.

Finalizando a correspondência “... passará a nota ao Ministro das Relações Exteriores para reclamar do Governo da União em nome de Sua Majestade o Imperador a reprovação solene e completa que é devida ao Império...”

“A reparação compreende dois pontos distintos: o que respeita á ofensa feita a dignidade e soberania nacional pela violação da neutralidade e soberania nacional, e o que concerne ao dano causado ao beligerante ofendido...”. Continua: “... não poderá o Governo do Império prescindir:

1 – Declaração solene e publica por parte do governo da União de que foi surpreendido pelo ato insólito do comandante do *Wachusett*, que altamente reprova e condena, deplorando que houvesse acontecido.

2 – Demissão imediata do mesmo Comandante, seguido da instauração do competente processo de responsabilidade pelo atentado que cometeu.

3 – Finalmente: uma salva de 21 tiros dados no porto da capital da Bahia por qualquer embarcação de guerra dos Estados da União Norte-Americanos, sendo içado durante a mesma salva, no seu mastro de honra, o pavilhão brasileiro” (sic)

E termina orientando: “V. Mercê sustentará estas reclamações com toda moderação e conveniência na forma, mas com a

necessária energia ... não cedendo cousa alguma no que é relativo ao primeiro ponto, e aceitando, *ad referendum*, qualquer modificação que o Governo da União proponha quanto ao segundo” (sic)⁷⁶.

Em aditamento ao despacho acima, por ter a resposta do Sr. Webb chegado após a saída do pacote francês, onde o mesmo “declara de que o seu Governo prestará ao do Império a reparação que lhe é devida...” mas acrescenta que “esta reparação só será feita sob protesto, porque os Estados Unidos não reconheceram, nem reconhecerão jamais o caráter de beligerante que o Brasil e as demais nações deram aos Estados Confederados, havendo-se o Governo submetido a essa qualificação por lhes não ser possível arcar com o mundo inteiro no momento em que se achava a braços com uma tremenda rebelião” (sic)⁷⁷.

Antes do protesto brasileiro ser apresentado ao governo da União, o *Florida*, atingido durante a noite por um transporte de tropas, afundou.

Em consequência deste novo fato, ao protesto do governo brasileiro somarem-se os de Inglaterra e França, bem como dos principais jornais norte-americanos, principalmente quanto à resposta do General Webb, publicada em jornais do Rio de Janeiro, ao Governo Imperial. O redator do *World* escreveu: “... o que já se presumia antes é que este senhor (Webb) é completamente incapaz de ocupar um posto diplomático...”⁷⁸. A Câmara de Richmond votou uma moção, enviada ao governo da União, propondo o envio de um “agente

75 DIAS, J. P. Correspondência do Ministério Negócios Estrangeiros a Ignácio de Avellar Barbosa da Silva, da Legação Imperial do Brasil em Washington. Ref. 444/3/6. Arquivo Histórico do Itamaraty. 24 de outubro de 1864. Rio de Janeiro.

76 Idem.

77 Dias, J. P. Aditamento a correspondência acima, em 24 de outubro de 1864. Rio de Janeiro.

78 SILVA, I. A. B. da. Correspondência (Confidencial) Legação Imperial do Brasil ao Conselheiro J. Pedro Dias Vieira. Ministério dos Negócios Estrangeiros. Ref. 233/3/13 Arquivo Histórico do Itamaraty. Em 7 de dezembro de 1864. Washington, União Norte-Americana.

especial" a fim de apresentar as desculpas ao Império por tão grave ofensa.

Anexo à correspondência⁷⁹ da nossa Legação, em Washington, chegaram recortes de jornais norte-americanos e europeus, na sua maioria criticando o afundamento do *Florida*.

*
* *

A União norte-americana "pretendia" devolver o *Florida*, mas não o fez por ter se incendiado e afundado e, assim, não poderia atender a uma das exigências do governo imperial.

Não havendo embarcação a devolver, restava o pagamento de uma indenização à parte ofendida, no caso os Estados Confederados, mas a guerra terminou em abril de 1865, com a capitulação das forças do General Lee, e por este motivo não havia a quem pagar.

A União nortista conseguiu manter a integridade dos Estados Unidos e a abolição da escravidão.

*
* *

Dois anos depois do incidente, em 23 de julho de 1866, quando governava interinamente a Bahia Pedro Leão Velloso, aportou o pequeno navio de guerra USS *Nipsic*, que "...içou ao meio-dia o pavilhão brasileiro no tope do mastro grande e saudou-o com 21 tiros de peça, retribuindo-lhe a Corveta *D. Januária*, e navios surtos no porto". Na corte do Rio de Janeiro, foi dada igual satisfação⁸⁰, atendendo ao terceiro item das reparações exigidas pelo Brasil.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Guerra de Secessão /; Combate na Baía de Todos os Santos; Maffit, John Newland (CT. USN); *Wachusett* (Estados Unidos); *Florida* (Confederados);

⁷⁹ Idem.

⁸⁰ ARAGÃO, A. F. M. & ARAGÃO, G. M. S. *Anaes do Archivo Publico*. Ano II, Volume III, p. 136. Imprensa Oficial do Estado da Bahia, 1918.

AMARAL, B. *História da Bahia - Do Império a República*. Página 245, Bahia.

⁸¹ MENDONÇA, M. F. - *Repositório dos nomes dos navios da Esquadra Brasileira*, 3ª ed. Serviço Geral de Marinha, RJ, 1959.

ALGUNS DADOS SOBRE AS EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS

CSS *Florida* - Comprimento na linha d'água = (191') 58,21m, boca = 8,70m, calado = 4,26m, velocidade = 9,5 nós (milhas/horas) + 2,5 nós usando vela e motor, guarnição = até 146 homens, armamento = 6 peças de 6", 2 de 7" e 1 de 12 libras.

Peso total dos projetis lançados em uma bordada = (520,6 lbs) = 236,14 kg.

USS *Wachusett* - Comprimento na linha d'água = (201' 4") 61,37 m, boca (34") (10,36 m), velocidade = 11,5 nós (milhas/hora), deslocamento = 1.032 t.

Armamento = 2 peças de 6", 4 de 32 libras, 2 de 30 libras, 1 de 20 libras e 1 de 12 libras.

Peso total dos projetis lançados em uma bordada = (478,75 lbs) = 217,15 kg.

Paraense - Barco a vapor, construído nos estaleiros de Ponta da Areia, no Rio de Janeiro. Lançado ao mar em 18 de maio de 1851. Propulsão a rodas com motor de 220HP, comprimento = 59m, boca = 9,0m, calado = 4,40m, velocidade = 8,5 nós, armamento = uma peça de 70, 3 de 68 e um canhão Wirworth de 9".⁸¹

D. Januária - Corveta construída na Bahia - Lançada em setembro de 1841 - Deslocamento = 637 t; armamento = 14 peças de 30.⁸¹

Rio de Contas - Iate de guerra construído na Bahia - Lançado em 28/5/1862 - Comprimento = 22,86m, boca = 6,0m, calado = 2,53m, armamento = dois canhões Paixhaus de calibre 30.⁸¹

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



MARINHA DO BRASIL COMO IMAGEM DA NAÇÃO: O pensamento de monarquistas e republicanos sobre a Marinha do Brasil em fins do século XIX¹

"O que constitui o verdadeiro Poder Marítimo? Ou antes, o que dá a uma nação os atributos de potência marítima? É a faculdade de sustentar uma guerra marítima, defensiva ou ofensiva, ou com esses dois caracteres". (Arthur Silveira da Motta, Barão de Jaceguay., in Organização Naval, 1896.)

JOSÉ MIGUEL ARIAS NETO²
Professor

RESUMO

Este artigo aborda o pensamento de políticos civis e militares, monarquistas e republicanos no início da República sobre a Marinha de Guerra do Brasil e demonstra o surgimento de uma nova concepção de Defesa Nacional.

SUMÁRIO

Introdução

A "Restauração" da Marinha

Os efeitos da Doutrina Monroe

O Programa Naval de 1904

O Programa Naval de 1906

Suas conseqüências

INTRODUÇÃO

No final do século XIX, surgiu no Brasil uma literatura que não só criticava as intervenções militares na política, mas tam-

bém propunha uma redefinição do papel das Forças Armadas no âmbito do Estado, evidenciando a necessidade de reformas no Exército e na Marinha, tanto no que diz respeito ao aparelhamento militar quanto à

1 N.R.: Versão ligeiramente modificada da Comunicação apresentada no V Simpósio de História Marítima e Naval Ibero-Americana, promovido pela Marinha do Brasil, no Rio de Janeiro, de 25 a 29 de outubro de 1999.

2 N.R.: Professor de História da América Colonial, Departamento de História - Universidade Estadual de Londrina. Mestre em História Social - FFLCH-USP. Doutorando na mesma instituição. Vice-presidente ANPUH/Pr.

formação dos quadros destas corporações. Era uma literatura que defendia a profissionalização das Forças Armadas. Parte desta literatura é de tendência monarquista e pode ser circunscrita, em termos cronológicos, ao período imediatamente anterior à Proclamação da República, com a publicação, em 1889, do artigo “Destinos Políticos do Brasil”³, de Eduardo Prado, até por volta de 1894, com a edição de *A Marinha d’outr’ora*, do Visconde de Ouro Preto⁴. São ainda deste período: *Fastos da ditadura militar no Brasil*⁵ e *A ilusão americana*⁶, de Eduardo Prado, e *Advento da ditadura militar no Brasil*⁷, do Visconde de Ouro Preto.

A “RESTAURAÇÃO” DA MARINHA

Os monarquistas criticavam o excesso de bacharelismo, em especial as teorias do “soldado-cidadão”, através das quais os militares do Exército – principalmente – justificavam sua interferência na política brasileira e propunham como corretivo reformas que conduzissem à profissionalização daquela força. Já os republicanos – civis e militares –, a partir da revolta de 6 de setembro de 1893, escreveram muitos trabalhos sobre a Marinha, através dos quais iniciaram uma campanha para restaurar a Armada Nacional. Esta campanha foi pro-

fundamente reforçada pelas ameaças – reais ou imaginadas – do imperialismo norte-americano e europeu e pela corrida armamentista de fins do século XIX. As devastadoras vitórias da Marinha japonesa sobre a China nos anos de 1894 e 1895 e sobre a Rússia, em 1905, da dos Estados Unidos sobre a Espanha, na Guerra Hispano-Americana de 1898, bem como os crescentes incrementos dos orçamentos militares europeus e norte-americanos, por assim dizer, provocaram um profundo impacto nos espíritos dos políticos e estadistas brasileiros e marcaram um momento de emergência de um novo pensamento estratégico-naval e em uma redefinição do papel atribuído à Marinha brasileira no âmbito da construção da nacionalidade: o da defesa da soberania e da ordem interna.

Os autores monarquistas pensavam a “restauração da Marinha” em moldes bem tradicionais, mas aqueles que se debruçaram sobre o assunto após 1895, embora falassem em restauração, apenas colocavam em uma linguagem antiga uma novidade histórica, que traçou os rumos do programa de reaparelhamento naval de 1904-1906, promovidos por republicanos de primeira hora, como Júlio César de Noronha e Alexandrino de Alencar. Trata-se de obras como: *Lição do Extremo Oriente*, de Rui Barbosa⁸, *Organização naval*, do Barão de

3 *Revista de Portugal*. Porto: Genelioux, 1889, v. VI., p. 467-91.

4 FIGUEIREDO, Afonso Celso de Assis (Visconde de Ouro Preto). *A Marinha d’outr’ora*. 3 ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981

5 PRADO, Eduardo. *Fastos da ditadura militar no Brasil*. 4 ed. Pelotas: Typographia da Livraria Americana, 1891. (A obra é composta por artigos publicados originalmente entre dezembro de 1889 e junho de 1890.)

6 PRADO, Eduardo. *A ilusão americana*. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1894. (A primeira edição é de 1893 e foi censurada e apreendida pelo governo brasileiro.)

7 FIGUEIREDO, Afonso Celso de Assis (Visconde de Ouro Preto). *Advento da ditadura militar no Brasil*. Paris: Pichon, 1891.

8 BARBOSA, Rui. “Lição do Extremo Oriente”. In *Cartas de Inglaterra*. 4 ed. São Paulo: Iracema, 1972, p. 111-92. (A primeira edição é de 1895, e foi publicada originalmente entre os dias 12 e 19 de maio no *Jornal do Comércio*. A carta foi reproduzida também no fascículo de maio do mesmo ano da *Revista Marítima Brasileira*.)

Jaceguay⁹, e *O problema naval*, de Arthur Dias¹⁰.

Desde a Independência, a Marinha era uma força que participava no processo de controle interno, da violência política e da política externa imperial – estabilidade no Prata –, ou seja, a ela correspondia um importante papel na manutenção da soberania nacional, mas não apresentava condições de oferecer um obstáculo sério às Esquadras das potências européias. A consciência desta situação foi se acentuando cada vez mais ao final do século XIX, com a transição da navegação a vela para vapor e com as inovações tecnológicas que o domínio da fundição do ferro e do aço introduziram na construção dos navios de guerra e nos armamentos¹¹. Na Guerra da Criméia (1853-6), foi comprovada a superioridade da propulsão a vapor, tendo também os franceses empregado com sucesso os primeiros barcos couraçados e, a partir de 1858, deram início a uma competição por navios "maiores e mais protegidos com ferro"¹². Os ingleses também passaram a investir na modernização de sua Esquadra. Em 1860, foi construído o *HMS Warrior*, o primeiro navio feito totalmente de ferro, dotado de couraça, com propulsão mista a

hélice. Os armamentos do *Warrior* também apresentavam novidades: eram canhões Armstrong de alma raiada, com carregamento pela culatra e que disparavam "projéteis cônicos de 68 libras"¹³. Já na Guerra da Secessão (1861-65), foram empregados satisfatoriamente navios encouraçados – comprovando assim a superioridade dos mesmos em guerra –, bem como foi provada a eficiência "do bombardeio naval quando se utilizam navios encouraçados a vapor e projéteis cônicos explosivos"¹⁴. Além disso, foram empregados pela primeira vez canhões em torres centrais conteiráveis, que permitiam uma maior precisão de tiro¹⁵.

A partir daí, tornou-se inevitável o uso de torres conteiráveis, o que fez com que os navios de propulsão a vela e mistos desaparecessem, devido à incompatibilidade dos sistemas. Em 1873, os ingleses lançaram o *HMS Devastation*, que foi o primeiro navio de guerra exclusivamente a vapor e a hélice, com torres conteiráveis. Também o desenvolvimento da pólvora provocou grande impacto na tecnologia da guerra, permitindo que se imprimisse maior velocidade inicial aos projéteis, o que fez com que os canhões passassem a ter tubos mais longos. Todos estes aprimora-

9 MOTA, Arthur Silveira da (Barão de Jaceguay). Organização naval. In *De aspirante a almirante: minha fé de ofício documentada*. 2 ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985, p. 281-377. (A primeira edição é de 1896.)

10 DIAS, Arthur. *O problema naval: condições atuais da Marinha de Guerra e seu papel nos destinos do país*. Rio de Janeiro: Oficina da Estatística, 1899.

11 Para uma apreciação das transformações tecnológicas na construção de navios de guerra e na fabricação de armamentos durante o século XIX e primeiras décadas do XX ver: GREENHALG, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história 1822-1889*. Rio de Janeiro: Arsenal de Marinha/IBGE, 1965 e VIDIGAL, Armando A. Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico-naval brasileiro*. 3 ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985.

12 VIDIGAL, Armando A. Ferreira. *Op. Cit.*, p. 129

13 *Idem*, p. 132.

14 *Idem*, p. 136. Até este momento, este tipo de ação não era eficaz, pois as balas sólidas de canhão poucos danos causavam às fortalezas de terra.

15 Os navios encouraçados eram o *Monitor* (Norte) e *Merrimack* (Sul). Devido a esta novidade, a Batalha de Hapinton Roads teve um resultado indefinido, pois os navios mostraram-se invulneráveis à artilharia do outro. O engenheiro sueco John Ericson foi quem concebeu as torres conteiradas para o *Monitor*.

mentos foram aplicados sistematicamente pelos italianos na construção do *Duilio* e pelos ingleses na do *HMS Inflexible* (1876). O segundo ainda apresentava subdivisões estanques, o que permitia a manutenção da flutuabilidade do navio em caso de alagamento. Estes navios foram os antecessores diretos do *HMS Dreadnought*, "marco de nova era no que concerne aos grandes navios das Esquadras"¹⁶.

Grande parte destas inovações foram sendo incorporadas pela Marinha brasileira ao longo do século XIX. Ao final da Guerra do Paraguai, foi aprovado um Plano para a Organização da Força Naval do Império. O plano propunha a construção de navios de guerra para navegação oceânica visando à defesa "real de nossas costas e portos, pondo-os ao abrigo de um insulto ou de um golpe de mão"¹⁷. Este programa, no entanto, não foi executado devido, fundamentalmente, aos problemas financeiros que assolaram o Brasil após a guerra e que representavam contudo apenas o epifenômeno de uma questão estrutural. Como observou o Vice-Almirante Armando Vidigal, "ao final do século XIX, definitivamente, países que não se industrializaram estavam afastados, de maneira irremediável, da condição de

**A força se constitui no
fundamento do Direito.
Uma nação que confia nos
seus direitos, em vez de
confiar nos seus
marinheiros e soldados,
engana-se a si mesma e
prepara sua própria queda.
A defesa de um Estado
é o mais importante
de seus problemas.**

Rui Barbosa

Paz de Haia (1899, (...) Nos anos 1900, a guerra ficou visivelmente mais próxima e nos anos 1910 podia ser e era considerada eminente)¹⁹.

Não apenas a possibilidade de uma guerra provocava os receios destes autores, mas também o despreparo das Forças Armadas brasileiras, em especial da Marinha, cuja estrutura e aparelhamento estavam supera-

nacional do final do século. Hobsbawm observou que, neste período, "a possibilidade de uma guerra generalizada na Europa, fora, é claro, prevista, e preocupava não apenas os governos e as administrações, como também um público mais amplo. (...) Na década de 1890, a preocupação com a guerra foi suficiente para gerar o Congresso Mundial (Universal) para a Paz (...), o Prêmio Nobel da Paz (1897) e a primeira das Conferências de

16 VIDIGAL, Armando A. F. *Op. Cit.*, p. 141.

17 FIGUEIREDO, Afonso Celso de Assis (Visconde de Ouro Preto). *A Marinha d'outr'ora. Op. Cit.*, p. 110-3.

18 VIDIGAL, Armando A. *Ferreira. Op. Cit.*, p. 45.

19 HOBBSBAM, Eric. *A era dos impérios 1878-1914*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 419.

dos em relação às mudanças que ocorriam na Europa, nos Estados Unidos, no Japão e até mesmo na Argentina e no Chile. E ninguém menos que Rui Barbosa – o grande civilista – parece ter sido um dos primeiros a denunciar o despreparo militar da Marinha brasileira e a propugnar por sua restauração. De suas *Cartas de Inglaterra*, escritas no exílio, destaca-se a “Lição do Extremo Oriente”, redigida sob o impacto do desmantelamento da Armada brasileira quando da Revolta de 1893-5 e da arrasadora vitória da Esquadra japonesa em Wei-Hai-Wei, na Guerra Sino-Japonesa de 1894-5. O autor da *Lição do Extremo Oriente* faz notar a importância fundamental da Marinha nas guerras do período e ressalta seu novo papel de proteção e defesa não mais em escala regional, mas, sim, internacional e global e justifica o estabelecimento de uma Armada poderosa, na medida em que a força se constitui no fundamento do Direito: “Se as declarações constitucionais não garantem os direitos declarados aos membros da nação, onde imperam, muito menos poderão influir sobre as suas relações com estrangeiros. (...) Uma nação que confia nos seus direitos, em vez de confiar nos seus marinheiros e soldados, engana-se a si mesma, e prepara sua própria queda. A defesa de um Estado é o mais importante de seus problemas. E nesse problema, dos dois elementos que o envolve, o mais imperioso é a defesa marítima”²⁰.

Também nos meios oficiais e governamentais a preocupação com o desmantelamento da Armada era crescente. Em 1896, o Ministro da Marinha fazia um apelo dramático em seu relatório dirigido ao Presidente da República e ao Congresso Nacional. A Marinha brasileira praticamente deixara de existir: “No relatório (...) do ano

passado, declarei (...) que eram por demais precárias as condições da nossa Esquadra, que o nosso Poder Naval principalmente depois da revolta de setembro era quase nulo, e que, a meu ver, fosse qual fosse o sacrifício do tesouro, era urgente reorganizar a Marinha; as apreensões que nessa época assaltavam meu espírito crescem cada dia de vulto.(...) Pela descrição já feita de todos os nossos navios, se verifica, Sr. Presidente da República, que apenas dispomos atualmente, para combate, de um encouraçado de oceano, de três cruzadores,(...), todos sem a velocidade e o raio de ação necessários; qualidades hoje essenciais e levadas a alto grau nos navios de todas as potências; de uma caçatopedeiras de 18 milhas. Isto quer dizer que nos achamos desarmados, impossibilitados não somente de aceitar qualquer batalha naval, como mesmo para opor a menor resistência à guerra de corso; que o nosso comércio marítimo pode ser repentinamente paralisado; que nossos portos se acham sujeitos a serem tributados e bombardeados impunemente.”²¹

Os efeitos da Doutrina Monroe

A campanha de renovação da Armada parece ter ganho mais força com a demonstração clara por parte dos Estados Unidos de que a Doutrina Monroe não se constituía apenas em mera retórica, mas que implicava o intervencionismo militar direto no continente americano. A Guerra Hispano-Americana, através da qual os Estados Unidos não apenas colocaram um ponto final na dominação espanhola na América, mas também no Oriente, provocando reações imediatas por parte dos políticos civis e estrategistas militares no Brasil. Em

20 BARBOSA, Rui. *Op. Cit.*, p. 154-5.

21 Relatório do Ministro da Marinha, 1896, p. 71-2.

1899, um ano após a guerra, foi publicado um livro intitulado *O problema naval: condições atuais da Marinha de Guerra e seu papel nos destinos do país*, de autoria de Arthur Dias²². O objetivo de Arthur Dias era demonstrar a necessidade imperiosa de se restaurar a Marinha de Guerra do Brasil, aproveitando os ensinamentos e o "aviso salutar" advindos da Guerra Hispano-Americana. Neste afã, o autor demonstrava que não apenas os materiais bélicos, as estratégias e, portanto, uma nova concepção acerca do Poder Naval existia naquele momento, mas sim que todas estas transformações eram advindas da mudança da natureza das guerras e da relação destas com o enriquecimento comercial e industrial. Daí ser necessário preparar-se para a guerra, segundo Clausewitz, "(...) tão natural como todos os demais atos resultantes das relações internacionais, o comércio, a indústria, etc."²³ No pensamento de Arthur Dias estava embutido todo um programa de reestruturação naval: era necessário recuperar o material flutuante, baseado em um planejamento lógico, que buscasse criar uma Esquadra homogênea, reformar os organismos administrativos da Armada, reestruturar a formação e a instrução prática de oficiais e subalternos, adotar um plano de carreira para os membros da corporação e elaborar um plano orgânico de defesa que assegurasse a reestruturação e o crescimento harmônico das Forças Armadas. Devido ao estado de decadência

em que se encontrava a Marinha brasileira, seria necessário começar a restauração do Poder Naval, pelo que é fundamental: uma boa organização marítima, preparo do pessoal através da educação da oficialidade, por uma racional urdidura dos serviços administrativos e por uma previdente e prática discriminação das competências e funções na paz e na guerra. Quanto ao material flutuante, era preciso adquirir o mínimo estritamente necessário, até que a República viesse a ter recursos para ocupar "entre as potências navais o lugar que as suas condições geográficas lhes assinalam"²⁴.

É interessante perceber como dois autores tão diferentes como Rui Barbosa – um republicano histórico – e Arthur Dias – cujo discurso se aproxima do militarismo jacobino – terminavam, por diferentes vias – o primeiro criticando a ditadura florianista e o segundo os governos civis –, chegando a conclusões semelhantes. Esta proximidade, contudo, para além das diferenças políticas e ideológicas, estava relacionada às transformações do período, quando se processava a passagem de uma política internacional comandada pelos países europeus – a partir da doutrina de equilíbrio formulada desde o Congresso de Viena – para uma outra, como denominou Geoffrey Barraclough de política mundial²⁵, em especial depois da emergência dos Estados Unidos e do Japão como grandes potências²⁶. Não é ao acaso, portanto, que os publicistas brasileiros foram buscar mode-

22 DIAS, Arthur. *Op. Cit.*

23 CLAUSEWITZ. *Le droit des gens à la guerre*. Apud DIAS, Arthur. *Op. Cit.*, p.23. Ver também *Da guerra*. São Paulo: Martins Fontes, 1996. (A primeira edição é de 1832-34).

24 DIAS, Arthur. *Op. Cit.*, p. 148.

25 BARRACLOUGH, Geoffrey. *Introdução à História contemporânea*. São Paulo: Círculo do Livro, s/d. Ver especialmente o capítulo intitulado "Do equilíbrio europeu de poder à era da política mundial".

26 "O que provocou a mudança decisiva foi a entrada em cena do Japão e dos Estados Unidos, entre 1895 e 1905. As potências europeias tinham podido intervir na África e reparti-la de conformidade com suas próprias idéias de equilíbrio de poder, porque nem os Estados Unidos nem a Rússia estavam diretamente envolvidos nas questões políticas africanas. Quando, depois de 1895, as mesmas potên-

los organizacionais nas Marinhas norte-americana, alemã ou japonesa e ao mesmo tempo estivessem atentos às profundas transformações que se processavam nas Marinhas francesa e inglesa, em especial esta última, que sempre servira de modelo aos brasileiros²⁷.

Os frutos dessa longa campanha de restauração da Marinha de Guerra do Brasil começaram a ser colhidos a partir da presidência de Rodrigues Alves, quando os ministros Júlio César de Noronha, da Marinha, e Hermes da Fonseca, da Guerra, de-

ram início ao movimento de reformas do Exército e ao Programa Naval de 1904, reformulado em 1906. A apresentação do Programa Naval de 1904 e a reformulação procedida em 1906, com o lançamento da campanha Rumo ao Mar, do então ministro, Almirante Alexandrino de Alencar, a justificativa do programa, as discussões na Câmara e no Senado Federal, bem como a reformulação de 1906 foram demarcadas pelo pensamento dos autores aqui mencionados: recorreu-se aos textos de Rui Barbosa, do Barão de Jaceguay, de Arthur Dias

cias voltaram os olhos para a China e iniciaram o processo de reproduzir aí o modelo africano, constataram rapidamente que enfrentavam uma situação política radicalmente distinta (...) pode-se dizer que os acontecimentos no Extremo Oriente (...) tiveram cinco importantes conseqüências. Primeiro marcaram o final da longa amizade e entendimento recíproco entre a Rússia e os Estados Unidos, colocando-os frente a frente como rivais no Pacífico. Segundo, estabeleceram, por fim (...), um centro de rivalidade e conflito internacionais, o qual (...) tinha para as potências europeias, especialmente os Estados Unidos, uma importância maior, em muitos aspectos, do que a própria Europa. Terceiro, propiciaram a formação de um vínculo permanente entre os problemas europeus e mundiais e, a longo prazo, a subordinação gradual dos primeiros aos segundos. Logo, esses acontecimentos implicaram, em quarto lugar, à perda da primazia européia; o mundo sobre o qual a Europa fizera pressão, durante um século, começava agora a exercer pressão sobre a Europa, até que, finalmente, a Europa, que tentara converter o mundo num apêndice, dela passou a ser o apêndice de duas potenciais mundiais (...). Idem, p. 98-9. Acerca da questão oriental, ver também PANIKKAR, K.M. *A dominação ocidental na Ásia*. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

- 27 Magalhães Júnior, comentando a campanha de Rui Barbosa pela reconstrução de nosso Poder Naval, observou que o rãbula de Salvador incorporara, em seus anos de exílio na Inglaterra, as teses da Liga Naval e as reproduziu no Brasil de modo acrítico; que essas teses – sustentando a necessidade da Inglaterra manter sua supremacia naval – tinham por trás os grandes estaleiros, construtores de poderosos navios de guerra: “Servindo The Navy League tão bem aos interesses da indústria de armamentos, sua campanha, radical e obstinada não podia deixar de ser um tanto suspeita. (...) The Naval League queria que tal Esquadra se tornasse hipertrófica, superior, sozinha, às de todas as demais potências do mundo reunidas”. Além disto, critica ainda as idéias de Rui, procurando demonstrar como ele invertia os termos do problema ao apresentar o Poder Naval como condição da civilização, quando a relação era inversa, ou seja, quando a indústria, ou o estado do desenvolvimento econômico, era o que condicionava o Poder Naval. Além disto, destacava as posições desfavoráveis de Rui em relação à nacionalização da cabotagem e à criação do Lloyd Brasileiro, vistos na época como condição fundamental para formar e preparar as guarnições para a Marinha de Guerra. Esta idéia era sustentada desde o início do período regencial. (MAGALHÃES JÚNIOR, R. *Rui: o homem e o mito*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964). Embora a crítica de Magalhães Júnior seja bastante arguta, cabe, no entanto, destacar que ele terminou por julgar a questão dentro de uma racionalidade economicista, desprezando, ou colocando em segundo plano, a concorrência imperialista e o nacionalismo que conduziu à corrida armamentista em fins do século XIX e início do XX, bem como o clima político gerado por esta concorrência, justificada pelas teorias da guerra, em especial a de Clausewitz, de Mahan e as demais correntes darvinistas e spencerianas, que legitimavam o domínio da força. Para uma análise destas correntes ver: HOBBSBAMM, Eric. *A questão do nacionalismo: nações e nacionalismo desde 1780*. Lisboa: Terramar, 1998. A era dos impérios. *Op. Cit.* KEEGAN, John. *Uma história da guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. MAYER, Arno. *A força da tradição: a persistência do antigo regime*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

e de outros estadistas e estrategistas, brasileiros e estrangeiros, para justificar a restauração ou a recuperação do Poder Naval brasileiro.

O Programa Naval de 1904

O Programa Naval de 1904, proposto pelo Ministro Júlio César de Noronha, objetivava:

1º – A remodelação do nosso material flutuante, segundo um programa previamente organizado;

2º – A instrução e adestramento do pessoal que o deveria guarnecer;

3º – O preenchimento dos claros existentes nos corpos da Marinha, mormente no de marinheiros nacionais, assaz desfalcado;

4º – A criação de um porto militar com usina apropriada, não só à reparação, como à construção de navios.²⁸ Inspirado nos estrategistas do período – que propunham Esquadras nucleadas em navios

capitais –, mas também, ao que parece, atento à falta de recursos da República, o Ministro Júlio de Noronha propôs a renovação do material flutuante, baseado na idéia do “justo meio” entre o número de unidades e a dimensão individual de cada navio. Fundamentando-se nas guerras do período, Júlio de Noronha acreditava que era uma imprudência – para um país como o Brasil, que passava por sérias dificuldades econômicas e teria imensa dificuldade em renovar constantemente a Esquadra – concentrar o Poder Naval de uma nação em

dois ou três navios poderosos. O justo meio seria a adaptação deste princípio aos recursos ordinários do País em um programa de recuperação naval que fosse desenvolvido ao longo de oito anos. O objetivo do programa era alcançar a hegemonia sul-americana, garantir a defesa nacional, seja contra a Argentina e o Chile, que desenvolviam aceleradamente suas Marinhas, seja, em conjunto com estes países, a defesa continental frente a uma agressão norte-americana ou européia. Assim, foi, em dezembro de 1904, aprovado o programa nos seguintes termos:

“ – três encouraçados de 12.500 a 13.000 t, armados com 12 canhões de 254 mm cada e três tubos de torpedos;

– três cruzadores-encouraçados de 9.200 a 9.700 t, com oito canhões de 254 mm, 14 canhões de 76 mm e três tubos de torpedos submersos;

– seis contratorpedeiros de 400 t;

– seis torpedeiros de alto-mar de 130 t, armados de dois tu-

bos de torpedos, um canhão de 47 mm, velocidade 26 nós;

– seis torpedeiros de porto de 50 t;

– três submarinos;

– um navio carvoeiro, de 9.500 t de deslocamento, com capacidade de transportar 6.000 t de combustível;

– um navio-escola, com deslocamento não excedente de 3.000 t.”²⁹

Além disto, o programa previa a construção de um arsenal aparelhado para a manutenção e reparo destes navios, bem

A diplomacia não prescinde da força armada para dar conteúdo às palavras

28 A administração da Marinha: 1902-1906. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1950, v. IX, p. 3

29 VIDIGAL, Armando Amorim. *Op. Cit.*, p. 56.

como a criação de um porto militar. Este programa não chegou a ser posto em prática, pois foi alterado substancialmente em 1906, por proposta do novo ministro da Marinha, Alexandrino de Alencar.

O Programa Naval de 1906

Ao que tudo indica, havia uma discordância fundamental entre os dois ministros, posto que o programa Rumo ao

Mar abandonava a idéia do justo meio em favor dos grandes encouraçados. De acordo com os estrategistas militares, teria sido a Batalha de Tsushima, na Guerra Russo-Japonesa de 1905, um dos fatores primordiais na alteração do Programa de 1904³⁰. Assim foi proposto, praticamente, um novo programa naval em 1906, composto por:

– dois encouraçados *dreadnoughts*, de 19.500 t, 21 nós e armados de 12 canhões de 305mm, e mais 14 canhões de 120 mm, a serem construídos na Vickers e no estaleiro Armstrong, Inglaterra;

– um encouraçado *dreadnought* de 28.000 t, 22,5 nós e armado com 14 canhões de 305mm, 20 de 152 mm e 12 de 76 mm, a ser construído no estaleiro Armstrong;

– três cruzadores *scouts* de 3.150 t, 27 nós e armados com dez canhões de 120 mm, a serem construídos no estaleiro Armstrong;

– dez contratorpedeiros de 560 t, 28 nós e armados com dois canhões de 101,6 mm e dois tubos lança-torpedos, a serem construídos em Yarrow.

– três submarinos.³¹

Suas conseqüências

A supremacia marítima do Brasil na América do Sul não é simplesmente uma questão de orgulho nacional. Sem uma Marinha poderosa somos a mais vulnerável das nações

Arthur Silveira da Motta
Barão de Jaceguai

Esta alteração provocou sérias complicações políticas, em especial no que diz respeito à Argentina e ao Chile, que viram com desconfiança este incremento fantástico do Poder Naval brasileiro. Mesmo entre os próprios ingleses foram levantadas preocupações no sentido de que o Brasil seria apenas o intermediário nas com-

pras dos navios que poderiam vir a cair em mãos inimigas, ou mesmo que os próprios Rothschilds estariam especulando no mercado de armas para forçar a venda dos encouraçados ao governo inglês. Estas questões, bem como as complicações financeiras advindas da crise comercial e financeira de 1908, levou o governo a desistir da compra do terceiro *dreadnought* de 28.000 t – o *Rio de Janeiro*³².

³⁰ Esta batalha“(…) representou uma verdadeira revolução relativamente aos conceitos estratégicos e táticos da guerra no mar. (...) A batalha justificava inteiramente a decisão de Sir John Fisher, em 1904, de fazer construir o HMS *Dreadnought*, de 17.900 t, armado com dez canhões de 12 polegadas – 305 mm (o dobro do número de canhões de qualquer outro couraçado existente) capaz de andar a 21 nós, além de possuir couraça mais pesada.(...) Com seu lançamento em 1906, inaugurava-se a era dos *dreadnoughts*.” VIDIGAL, Armando A. Op. Cit., p. 59.

³¹ A administração da Marinha...Op. Cit., p. 59-60.

³² “During their construction the Brazilian ships were the source of speculation, both in the press and in Parliament. The possibility of buying the ships for the Royal Navy, both as rapid means of increasing its strength and to prevent the ships falling into the hands of unfriendly power, was raised in the House of Commons on 19 March 1908. However, the First Lord, McKenna, pointed out the Navy’s experience of emergency purchases had not been a happy one. Additionally, the Brazilian ships were in many respects inferior to the *Dreadnought*.(...) Speculation continued, however, and

Assim, como desejava o Almirante Custódio de Melo quando fora ministro, e posteriormente o Barão de Jaceguay, a Marinha brasileira passou a se definir a partir de uma concepção estratégica global. À medida que o Brasil inseria-se cada vez mais profundamente no sistema econômico internacional, com o desenvolvimento do comércio e do acúmulo de riquezas, as Forças Armadas, especialmente a Marinha de Guerra, passaram a ser avaliadas em fun-

ção do outro, do inimigo provável mais avançado e poderoso que representava – em especial para alguns políticos civis e para estrategistas militares – a primeira linha da guerra pela defesa da autonomia frente à expansão das potências imperialistas. Esta autonomia era concebida não apenas em termos de independência política, mas também econômico-comercial. Nesse sentido, a Marinha do Brasil espelhava a imagem da Nação, e os destinos de ambas

in the debate on the Naval estimates on 13 July. Mr. Lee, the member for Fareham, Hants, expressed his belief that Brazil was merely speculating in the warship market and wondered about the ultimate destination of ships. Lee hoped that Foreign Office would make sure that the Brazilian ships would not end up in the hands of an unfriendly power. The First Lord replied that he had no reason to believe that Brazil did not intend to keep them. Even so, others were not convinced. on July 27th 1908 the head of Cammell Laird wrote to the First Lord: 'These boats as you know, were financed by the Rothschilds, who practically own Brazil (...) Brazil of course does not, and never did want these bots (...) and Rothschilds will use all their press influence to work the sale to the British government. There were, in fact, some grounds for believing that Brazil might want to be rid of its expensive new ships. A Brazilian attempt to float a £15,000,000 loan against its coffee crop had failed in 1908, and de Finance Ministry was undoubtedly looking for economies. But perhaps even more important were the political effects of the Brazilian program on its neighbor, Argentina. In public the two nations were barely on speaking terms, and in August 1908, Argentina was about to commence a naval program, to rival that of Brazil. Yet neither country really wanted to be drawn into a South American arms race. Through Rothschilds, who had relationships with both countries, the President of Argentina sent a private message to the Brazilian Government. On 14 August 1908, he wrote that a large naval program was inevitable unless he received friendly assurances from Brazil. The Brazilians replied their Finance Ministry and Rothschilds on 18 August. Their naval program, they said, was not intended as any kind of threat to Argentina; rather it was make up for years of neglect of Brazilian Navy. These two factors, economic and political, led the Brazilians to attempt to delete the third ship from the contract.' TOPLISS, David. The Brazilian dreadnoughts, 1904-1914. *Warship international*, v 25, n 3, July/September, 1988, p. 246-7. As tensões com a Argentina de fato tornaram-se bastante graves, a ponto de se acreditar em uma guerra eminente. Contribuiu para este agravamento a mútua antipatia que se votavam pessoalmente Rio Branco e Estanislau Zeballos, ministro do Exterior no governo Alcorta desde 1906. Difundiu-se por este período, quer para legitimar os temores e ameaças argentinos, quer o próprio programa de Alexandrino de Alencar, que Paranhos, cuja diplomacia – como aliás nenhuma outra – não prescindia da força armada para dar conteúdo às palavras, havia sido o inspirador do reaparelhamento naval que dera origem à corrida armamentista na América do Sul. Esta versão, reproduzida por grande parte da historiografia, não parece encontrar apoio nos fatos. O Barão, de fato, considerava necessário que as Forças Armadas estivessem à altura da posição que julgava dever o Brasil ocupar na América do Sul. Sua correspondência deixa, contudo, entrever uma velada crítica ao programa de Alexandrino de Alencar. Escrevendo a Domício da Gama – representante brasileiro em Buenos Aires – em dezembro de 1908, dizia: "Por mais que eu peça aos ministérios militares que guardem reserva sobre os melhoramentos empreendidos, tudo é logo dado a público (...) É o sistema do bombo, com que alarmamos os vizinhos, produzindo a impressão de que nos armamos até os dentes, quando a verdade é que muito pouco fazemos e com grande lentidão e enorme despesa (...) Não fui ouvido sobre o primeiro plano naval, nem tampouco sobre o segundo. Pelo primeiro teríamos sido encorajados, pelo segundo deveríamos ter três muito maiores. Com isso e o burulho que se fez pela imprensa assustamos a Argentina. Com seis encorajados menores estaríamos melhor. Se perdêssemos um ou dois em combate, ficariam quatro ou cinco para combater. E com os três monstros desarranjados ou destruídos dois, ficaríamos apenas com um. Não concorri para a adoção desses

se confundiam. Em 1896, Arthur Silveira da Mota estabelecia precisamente a relação entre comércio, guerra e forças navais quando advertida que "a supremacia marítima do Brasil na América do Sul não é (...) simplesmente uma questão de orgulho nacional; sem uma Marinha poderosa somos a mais vulnerável das nações. Com relação à riqueza que se foi acumulando nos nossos portos, procedemos como o mercador imprevidente que deixasse sobre o balcão, exposto a todas as tentações predatórias, o benefício de seus negócios"³³.

Deve-se observar, ainda, que se os monarquistas propunham a "restauração da hegemonia naval brasileira na América do Sul", o faziam para denunciar as mazelas dos governos republicanos, que, segundo eles, teriam posto a perder aquela posição solidamente estabelecida pelo regime imperial. Para autores como o Visconde de Ouro Preto e Eduardo Prado, o militarismo teria sido responsável pela "decadência" do Exército e da Armada Nacional, cuja restauração dependeria da volta ao *status quo ante*. Por

outro lado, republicanos como Rui Barbosa e Arthur Dias faziam o mesmo diagnóstico que os monarquistas: também para eles o militarismo teria sido o responsável pela ruína das Forças Armadas nos anos iniciais do novo regime. No entanto, a solução destes problemas não se encontrava em um impossível retorno ao passado, mas sim em um caminhar em direção ao futuro. Em seu modo de entender, caberia à República organizar profissionalmente o Exército e a Armada a fim de que o Brasil não apenas reconquistasse sua hegemonia na América do Sul, mas também que o País estivesse suficientemente preparado para manter a soberania nacional diante do novo contexto internacional. Por isso mesmo, os autores republicanos – civis e militares – articularam suas reflexões sobre as Forças Armadas em torno de um novo conceito: o da Defesa Nacional. A partir desta concepção defensiva, traçaram-se os rumos das políticas de modernização e aparelhamento da Marinha e do Exército, bem como de seus objetivos estratégicos centrais.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / História da Marinha do Brasil /

AGRADECIMENTO DO AUTOR: Agradeço ao Professor Claudiomar dos Reis Gonçalves, da Universidade Estadual de Londrina, ao Almirante Helio Leoncio Martins, ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (Reformado) Lauro Nogueira Furtado de Mendonça e à Capitão-de-Corveta (T) Maria Rosângela da Cunha, da Marinha de Guerra do Brasil, pela leitura crítica, comentários e sugestões.

planos. [Contudo, uma vez adotados] e depois de todo o ruído do nosso lado, e das ameaças dos órgãos do atual governo argentino, entendo que recuar, modificando o plano, é um vergonhoso desastre e um golpe mortal no nosso prestígio". Verifica-se, portanto, que o Barão faz-se defensor do plano não porque acreditasse nele, mas porque via como indêbita a intervenção argentina em assuntos internos do país. Pouco tempo depois, com a saída de Zeballos do Ministério, as relações voltam à normalidade e o Barão se comprometia com o cancelamento da compra do terceiro encouraçado caso o governo argentino suspendesse suas novas encomendas. Na ocasião, diria a mesma coisa a Ramón Cárcano, embaixador argentino no Rio durante a presidência de Sanz Peña, avançando na avaliação dos encouraçados adquiridos pelo programa de 1906: "Em um conflito com os vizinhos não entram nos rios, e em um conflito como outras nações são insuficientes." A mesma coisa diria, em 1910, a uma comissão de advogados que o visita: "Nunca fui conselheiro ou instigador de armamentos formidáveis, nem da aquisição de máquinas de guerra colossais. Limitei-me a lembrar, como tantos outros compatriotas, a necessidade de, após vinte anos de descuido, tratarmos seriamente de organizar a defesa nacional". Apud. VIANA FILHO, Luís. *A vida do barão do Rio Branco*. Brasília: Senado Federal/ Fundação Alexandre de Gusmão, 1996, p. 383-4; 417.

³³ MOTA, Arthur Silveira da. *Op. Cit.*, p.301.

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 BARRA E O PORTO DE RIO GRANDE

– uma vitória da engenharia brasileira

PEDRO C. DA SILVA TELLES
Engenheiro

INTRODUÇÃO

A Barra do Rio Grande, isto é, a saída da Lagoa dos Patos, no Rio Grande do Sul, representou o mais difícil problema de engenharia portuária em toda a costa do Brasil, desafiando durante muito tempo a competência e a argúcia de muitos profissionais.

No litoral sul do País não existe nenhum porto natural, ainda que precário, o que tornava indispensável a utilização dos portos no interior da Lagoa dos Patos para o comércio dessa rica região. A barra da lagoa era, entretanto, de navegação extremamente difícil e perigosa, porque o pequeno movimento das marés e os fortes e constantes ventos e temporais causavam a formação de grandes bancos de areia, que, continuamente, mudavam de posição. A passagem

só era então possível para embarcações de muito pequeno calado, necessitando sempre de praticagem, devido ao canal sinuoso e variável. Com isso, os encalhes e naufrágios eram freqüentes. Essa situação constituía um poderoso entrave ao progresso, que era necessário remover.

Como disse o Almirante José Carlos de Carvalho, “a barra era o tormento da navegação costeira, o espantinho dos navegantes estrangeiros”, onde eram freqüentes os encalhes e os naufrágios, e onde os navios ficavam fundeados ao largo durante vários dias, à mercê dos temporais e à espera de que houvesse água para transpor a barra.

A CONQUISTA DA BARRA

As conclusões dos primeiros estudos para a melhoria da barra não foram animadoras.

Em 1857, o Coronel Engenheiro Ricardo José Gomes Jardim, especialista em obras hidráulicas, declarou que “devem reputar-se inexecutáveis, se não mais nocivas do que úteis quaisquer construções... no intuito de prolongar o leito do rio ou dar mais força às correntes...”, aconselhando a dragagem da barra.

O Engenheiro Charles Neate, em 1871, também encarregado pelo Governo Imperial de estudar a questão, considerou o “assunto muito sério atenta a falta de dados para a formulação de um juízo seguro”. Além de dragagens inúteis, algumas outras tentativas, sem sucesso, foram feitas para desobstruir a barra, com jatos d’água de alta pressão e até com a explosão de torpedos.

Mais tarde, em 1875, foi contratado o afamado engenheiro inglês Sir John Hawkshaw*, especialista em obras portuárias, que sugeriu a construção de dois molhes retilíneos convergentes, um de cada lado da barra, com mais de 3 quilômetros de comprimento. O custo dessas obras, acrescido das dragagens e obras complementares necessárias, foi orçado na fabulosa quantia de dois milhões de libras, o que levou o próprio Engenheiro Hawkshaw a pensar em outras alternativas, inclusive porque achava que essas obras não seriam suficientes, e talvez nem mesmo resolvessem o problema. Projetou por isso um porto alternativo em Torres, na barra do Rio Mampituba, consistindo na construção de dois quebra-mares que fechariam uma bacia de 88 hectares,

com fundo de até 13 metros, por um custo de 900 mil libras.

Uma idéia semelhante já houvera, alguns anos antes, de outro engenheiro inglês, Henry Law.

De 1887, há no Arquivo Nacional um curioso desenho assinado pelo Engenheiro Lopo Gonçalves Bastos Neto, mostrando várias máquinas (draga, bate-estacas etc.) e sistemas de construção de molhes para o porto do Rio Grande. O interessante nesse desenho (planta 776.6/35 PH), que chama atenção pela sua primorosa execução, é o extremo capricho e minúcia de detalhes, rigorosamente em escala. Não é, entretanto, possível saber-se a que projeto pertence esse desenho.

Em 1881, a situação da barra estava calamitosa, permitindo somente a passagem de navios com até dois metros de calado, e assim mesmo depois de grande espera e muitos perigos.

Isso fez com que muitos engenheiros estudassem novamente essa questão, entre os quais Henrique Hargreaves, Alfredo Lisboa e o francês Charles Fray. O conhecido engenheiro americano William Milnor Roberts chegou também a ser encarregado desse estudo, mas faleceu antes de iniciar qualquer trabalho.

Em vista das divergências dos diversos estudos e projetos, do alto custo das obras propostas, das dúvidas sobre os possíveis resultados e da necessidade cada vez maior de uma solução para o problema, o ministro da Agricultura nomeou, em janeiro

* N.A.: Sir John Hawkshaw (1811-1891) foi o mais famoso engenheiro inglês do século XIX e, certamente, um dos mais ilustres do seu tempo em todo o mundo, pela quantidade e variedade dos estudos, projetos e obras em que tomou parte, e, principalmente, pela segurança de suas decisões, sempre tomadas depois de minucioso estudo. Contam-se em centenas os trabalhos de estradas, canais, portos, obras hidráulicas em geral etc, em que atuou, na Inglaterra e em várias partes do mundo, em toda a sua longa carreira profissional. Esteve no Brasil, a chamado do Governo Imperial, em 1874/75, estudando vários portos, para os quais preparou depois projetos e orçamentos. Instituiu também, com o seu nome, um prêmio que era anualmente concedido pelo Instituto Polytechnico Brasileiro para o melhor trabalho escrito sobre assunto de engenharia por brasileiro nato ou naturalizado.

de 1883, uma comissão com o objetivo de fazer um reestudo completo da questão e apresentar um projeto definitivo. A chefia dessa comissão foi dada ao ilustre Engenheiro Honório Bicalho, que se fez cercar de um notável grupo de auxiliares, entre os quais se destacaram Domingos Sérgio de Sabóia e Silva e Ernesto Otero.

Note-se que, por essa época, o empirismo em obras portuárias ainda era muito grande, em todo o mundo, e como consequência era também grande a margem de possíveis erros e insucessos.

No caso da barra do Rio Grande, muita gente e muitos engenheiros duvidavam da exequibilidade e do resultado das obras propostas, e por isso pensou-se seriamente em abandonar esse projeto, partindo-se para outras alternativas.

Entre as alternativas sugeridas, além do porto de Torres, estava a construção de um porto em São Francisco do Sul, no Estado de Santa Catarina, a construção de uma estrada de ferro até Porto Alegre e a abertura de um canal de Porto Alegre a Torres, através de uma série de lagoas costeiras. Esse último projeto foi estudado pelo Engenheiro Eduardo José de Moraes, para cuja construção chegou até a obter a concessão. A ferrovia até São Francisco do Sul chegou a ter o seu projeto iniciado: foi a Estrada de Ferro D. Pedro I.

Havia mesmo quase um consenso sobre a inexecuibilidade ou, pelo menos, a incerteza do resultado das obras para melhoria da barra.

O Almirante Visconde de Inhaúma chegou a dizer que tinha a "convicção de que a barra do Rio Grande, por mim conhecida, não é suscetível de melhoramentos por meio de trabalhos hidráulicos".

O próprio Engenheiro Hawkshaw negou-se, também, a executar o seu projeto, para o que havia sido formalmente convidado pelo Governo, porque não tinha confiança no resultado.

À Comissão Bicalho coube, afinal, o início da solução desse difícil problema. Os cuidadosos estudos realizados resultaram em minucioso relatório, apresentado ainda em 1883, contendo o projeto completo e o



Engenheiro Honório Bicalho
(Acervo do Museu da Escola de Engenharia da UFRJ)

orçamento. Afirmava-se, pela primeira vez, a exequibilidade da obra e era retomada a idéia geral do Engenheiro Hawkshaw, dos dois molhes de cada lado da barra. Um dos molhes teria 2,14 e o outro 4,15 quilômetros, avançando ambos até a profundidade de 6 metros. Os molhes seriam construídos de enrocamento de pedras, fixadas por linhas de estacas de madeira, defendidas por um sólido empedramento, sistema que havia sido empregado recentemente na Holanda.

Devido à importância e ao alto custo das obras, o Engenheiro Bicalho recomendou ao Governo que fossem consultados alguns especialistas estrangeiros, indicando os nomes dos Engenheiros Pieter Caland, chefe das obras hidráulicas da Holanda, e James B. Eads, que acabara de executar as obras de melhoramentos da barra do Rio Mississippi.

A convite do Governo, o Engenheiro Caland esteve no Rio Grande, em 1885, e, no seu relatório desse mesmo ano, aprovava o projeto Bicalho, dizendo que "pela primeira vez (se) fez as observações e indagações necessárias para chegar ao conhecimento e à apreciação dos fenômenos produzidos pelos ventos, pelas correntes e pelas vagas.... O projeto é por conseguinte o único cientificamente estudado e que repousa sobre princípios de valor".

Sugeriu, entretanto, um aumento no comprimento dos molhes e modificações na orientação, como consequência, inclusive, de alterações havidas na barra. O sistema de construção seria também reforçado.

O custo das obras, inclusive a dragagem de um canal de 400 metros de largura e 8 de profundidade, seria de 14.700 contos de réis.

Com o falecimento do Engenheiro Bicalho, em 1886, a chefia da Comissão de Melhoramentos da Barra e do porto do Rio Grande passou para o Engenheiro Sabóia e Silva, que foi, por sua vez, depois sucedido pelo Engenheiro Ernesto Otero.

A concorrência para as obras foi aberta em 1887 e renovada no ano seguinte, tendo sido, afinal, o contrato para as obras

assinado em 1890, com a *Société Franco-Brésilienne de Travaux Publics*, que entretanto nada chegou a construir.

Em 1894, o Governo Federal assumiu a execução das obras diretamente por administração, através da Comissão de Melhoramentos da Barra, então criada.

Somente em 1898 foi efetivamente iniciada a construção dos molhes, sendo o atraso causado não só por dúvidas e discussões técnicas do engenheiro francês Louis L. Vauthier e do brasileiro A. J. da Costa Couto – mandado pelo Governo estudar portos na Europa –, como também pela guerra civil desencadeada no sul do Brasil.

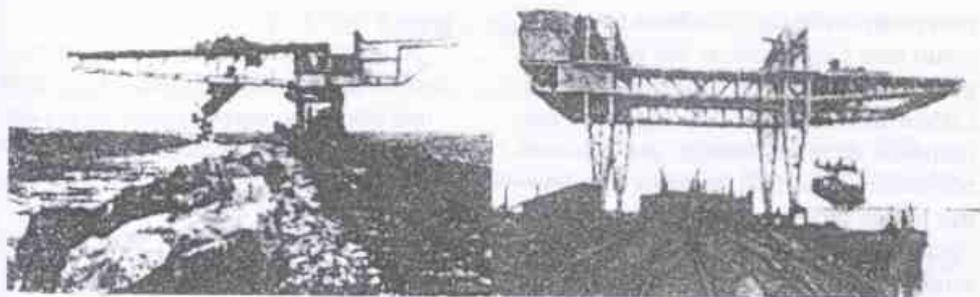
Mas os serviços desenvolviam-se muito vagarosamente, de forma que, em 1905, haviam sido feitos somente 905 metros do total de mais de 6 quilômetros inicialmente previstos para os dois molhes.

Devido à necessidade e à urgência cada vez maiores da abertura

da barra, resolveu o Governo, em 1906, aceitar a proposta do engenheiro americano Elmer Lawrence Corthel, que se propunha a revisar, mais uma vez, o projeto e realizar as obras necessárias na barra, com o compromisso de manter um canal navegável com a profundidade mínima de 10 metros e construir e explorar um porto moderno na cidade de Rio Grande.

Depois de análise e discussão da proposta pelo Engenheiro Francisco Bicalho, a mesma foi aceita pelo Governo, sendo o contrato assinado em abril de 1906. Em julho de 1908, esse contrato foi transferido para a *Compagnie Française du Port de Rio Grande*, que foi afinal quem reali-

Um temporal com ventos de mais de 140 km/h fez tombar ao mar um dos Titans, interrompendo o trabalho por mais de seis meses



Aspectos da construção dos molhes da Barra do Rio Grande: 1. Guindaste *Titan* nos molhes; 2. Transbordador de carga para os saveiros.

(Do livro *Impressões do Brasil no Século Vinte*)

zou as obras na barra. Dirigiu essas obras o Engenheiro Francisco Bicalho.

Foi um trabalho hercúleo.

Os dois molhes, com cerca de 4 quilômetros cada um, consumiram um total de mais de 3.900.000 m³ de pedras, que eram retiradas de duas pedreiras; em cada uma das quais havia uma usina elétrica e de ar comprimido, com 500 CV de potência, fábrica de explosivos, e mais vila operária etc.

Para o transporte das pedras foram construídos 128 quilômetros de ferrovias de bitola de 1 metro, por onde circulavam 27 locomotivas e mais de 500 vagões, e também utilizados 16 batelões, seis chatas, oito rebocadores e uma cábrea flutuante para 90 toneladas.

Em cada um dos molhes foi montado um possante guindaste giratório denominado *Titan*, pesando 520 toneladas, e movendo-se sobre quatro trilhos, por onde corriam 64 rodas em 32 eixos. A sua lança, com alcance de 30 metros, podia retirar dos vagões, ou de chatas, caixas de ferro cheias de pedras pesando 25 toneladas. Cada *Titan* tinha seu próprio gerador elétrico de 120 CV, para os 14 motores elétricos que proporcionavam todos os seus movimentos.

Como conta o Engenheiro Alfredo Lisboa, enormes foram as dificuldades enfren-

tadas para essa obra, devido à mobilidade da areia sobre a qual era lançado o enrocamento, acrescida dos constantes ventos e da fúria das vagas.

Em **janeiro de 1912**, ocorreu um grave acidente: um temporal com ventos de mais de 140 km/h fez tombar ao mar um dos *Titans*, interrompendo o trabalho por mais de seis meses, até que fosse possível recolocar o aparelho em estado de funcionar.

Em **1915**, estavam concluídos os dois molhes, ficando o molhe leste com 4.300 metros e o oeste com 4.012, incluindo-se as extensões em dique submarino. O custo total da obra atingiu a então fabulosa quantia de 212 milhões de francos-ouro.

Depois de tantas lutas e dificuldades, o resultado correspondeu plenamente ao que se esperava, permitindo à barra o acesso franco a navios com até 9 metros de calado.

O primeiro navio de porte a transpor a barra, em **11 de fevereiro de 1915**, foi o Navio-Escola *Benjamin Constant*, da Marinha brasileira, com 6,4 metros de calado.

Foi uma magnífica vitória da engenharia, onde se destacaram principalmente os nomes dos Engenheiros Honório Bicalho, Caland e Corthell.

Como disse o Engenheiro Alfredo Lisboa, "êxito este tanto mais para exaltar, por

se tratar de uma obra de tamanho vulto, e em condições de tão dificultosa execução, como raro é encontrar-se em país estrangeiro outra que se lhe avante”. Alfredo Lisboa também não poupa elogios aos empreiteiros da obra, dizendo que “não menos essencial ao fato de terem sido levadas a bom termo as grandiosas obras é a circunstância de terem sido entregues a um grupo de esforçadas e idôneas empreiteiras (*Entreprise Daydée et Pillé, Fourgerolles frères, e J. Groselier*), e de se terem estas se aparelhado com profuso material fixo, rodante e flutuante, como o das pedreiras, e nomeadamente os possantes *Titans* e transbordadores”.

O Almirante José Carlos de Carvalho considerava essa obra como “o maior sucesso da engenharia hidráulica na América do Sul”. O afamado engenheiro portuário francês B. Malaval foi mais longe, dizendo ser “o mais importante trabalho em engenharia hidráulica em todo mundo depois do Canal do Panamá”.

É interessante também uma declaração do Engenheiro Corthell, em um relatório de 1905, dizendo que “nenhuma boca sobre o mar (em todo o mundo) tem sido mais estudada...; engenheiros de valor, nacionais e estrangeiros, trabalharam cerca de um quarto de século a obter e reunir informações...”.

Depois de construídos os molhes, o canal da barra tem apresentado uma evolução variada, com a formação de um banco de areia longitudinal e uma fossa profun-

da, que, entretanto, não causam maior transtorno à navegação.

A interessante história dessa barra – uma verdadeira aula de hidráulica marítima – tem sido estudada por vários especialistas, entre os quais os Engenheiros Victor F. Motta e Benno Hoffmann.

O PORTO DO RIO GRANDE

O Porto de Rio Grande, de acordo com o projeto do Engenheiro Corthell, deveria ser construído no denominado Saco da Mangueira, ao sul da cidade, onde mais tarde foram feitas as instalações para depósito de combustíveis líquidos. A *Compagnie Française*, a quem foi transferido o contrato Corthell, preferiu outra localização, na Ilha do Ladino, onde foi de fato construído o porto, porque resultava em grande redução no volume de dragagem.

Essa mudança de localização foi objeto de muita discussão, na qual se envolveram diversos engenheiros, como o próprio Alfredo Lisboa e mais tarde o Professor Joppert.

As instalações do porto constavam, inicialmente, de 1.543 metros de cais, para 10 metros de profundidade, construído de blocos de concreto, e mais 11 armazéns, 20 guindastes, vias férreas, e demais obras complementares.

Foi também melhorado o porto antigo existente, inclusive com a abertura de um canal dragado até o porto novo, cuja operação foi iniciada em 1918.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO> / Portos / ; Porto do Rio Grande;

BIBLIOGRAFIA

- Carvalho, José Carlos de. "A abertura da barra do Rio Grande do Sul", Revista Brazil Ferro-Carril. Rio de Janeiro, p.207, 1920.
- Lisboa, Alfredo Antonio Simões. *Portos do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1922.
- Coimbra, Creso. *Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil*. Ministério dos Transportes, Rio de Janeiro, 1974.
- Marc, Alfred - *Le Brésil - Excursion a travers ses 20 Provinces*. Paris, 1890.
- Fonseca Rodrigues, José Antonio da. "As embocaduras das lagoas, com aplicação à Barra do Rio Grande", *Anuário da Escola Polytechnica*. São Paulo, 1903.
- *Impressão do Brasil no Século Vinte*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913.
- Belfort Vieira, J. D. "Professor Alfredo Lisboa", *Revista do Clube de Engenharia*. Rio de Janeiro, 1935.
- Santos, Sydney Martins Gomes dos. *Estudos e Conferências*. Rio de Janeiro, s/d.
- Joppert da Silva, Maurício. "O problema portuário do Rio Grande do Sul", *Revista do Clube de Engenharia*. Rio de Janeiro, 1934.

A vida é um desafio: Aceite-o.

Madre Tereza de Calcutá

(Do BIT-46 de junho de 2001)

BIBLIOTECA DA MARINHA



Contando com um acervo de mais de 110 mil livros sobre assuntos navais, científicos, literários, tecnológicos, didáticos, filosóficos e geográficos, além de riquíssimas coleções de antigas cartas náuticas, atlas geográficos e de obras raras, a **Biblioteca da Marinha**, incorporada ao Serviço de Documentação da Marinha desde 1953, oferece ainda o serviço de Biblioteca Volante, que realiza visitas periódicas às organizações militares, emprestando livros ao pessoal dos navios da Marinha do Brasil.

Com sede à Rua Mayrink Veiga 28, Centro - RJ, a biblioteca funciona de segunda a sexta-feira das 8h às 16h45min. Informações pelo tel.: 2516-8784 / Fax: 2516-0265 ou Internet no endereço:

<http://www.biblioteca.mb/biblioteca/asp/opcoes.asp>

OS “CAÇA-PAUS” BRASILEIROS (Construídos no Brasil)

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE MENDONÇA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ret^o)

Ào eclodir a Segunda Guerra Mundial, a Armada brasileira encontrava-se absolutamente despreparada, no que concerne ao equipamento em serviço, para o exercício de suas funções, tornadas essenciais, não só para a unidade do Estado brasileiro, como para sua própria sobrevivência.

À vista da penúria de navios anti-submarinos, tornou-se indispensável o recebimento de belonaves estrangeiras, dentre as quais as oito primeiras foram simples e minúsculos caça-submarinos, com casco de madeira, que, na verdade, pelo seu pequeno porte, poderiam ser classificadas na categoria das lanchas, não fora o terem sido intensamente empregadas em largas travessias oceânicas.

Foram estas pequenas belonaves recebidas por nossas guarnições, a partir de

dezembro de 1942, e utilizadas, desde logo, na proteção e escolta dos comboios que navegavam em nosso litoral, com insuperáveis tenacidade e sacrifício por parte de suas tripulações, areando os mares, de norte a sul e vice-versa, após terem atravessado as águas do Atlântico Norte, em demanda dos portos brasileiros.

Batizaram-nos, os brasileiros, de “caça-paus” – alusão ao leve material utilizado em sua construção. Eram as pequenas belonaves artilhadas com um pequeno canhão de 76 milímetros de calibre, logo apelidado de “bodoque”, à vista de ser extremamente curto (apenas 23 calibres) e possuir limitado alcance, além de duas metralhadoras antiaéreas de 20 milímetros Oerlikon.

Não obstante, para os submersíveis da época, eram adversários temíveis, pois dotados de sonares, calhas e morteiros para

lançamento de bombas de profundidade, além de serem capazes de atirar uma saraiada de bombas-granadas pelas proas, por meio de lançadores, denominados *mouse traps*. (LBG – lança bomba granada)

A imperiosa necessidade de proteger a navegação mercante no extenso litoral brasileiro foi abordada, segundo Pedro Brando, então superintendente da Organização Henrique Lage, por um oficial da Marinha norte-americana, o Comandante Edmund E. Brady, quando, em visita aos estaleiros da Ilha do Viana, sugeriu ao dito superintendente a construção de caças-submarinos nos estaleiros da organização.

Transmitida a idéia, de viva voz, pelo Senhor Brando ao interventor do Estado do Rio de Janeiro, Comandante Ernani do Amaral Peixoto, este julgou-a muito interessante, no que foi apoiado por sua esposa, Dona Alzira do Amaral Peixoto (née Alzira Vargas, filha do Presidente da República).

O Comandante Brady acrescentara, ainda, dispor de planos para tal tipo de embarcação, acrescentando que lhe seria possível obter os motores, no Canadá, ao solicitar a opinião de Pedro Brando, tendo-se este declarado pronto a construir as embarcações, como sugerido.

Amaral Peixoto, por sua vez, entusiasmou-se com a idéia e considerou viável a construção de 20 dessas belonaves, que, sugerida, receberiam os nomes dos estados brasileiros, que então somavam este número, acrescentando que ele próprio chefiaria o movimento, visando a que as instituições homenageadas auxiliassem a construção que se tinha em vista.

Esse total seria mesmo elevado para 30, segundo Pedro Brando, à vista do entusiasmo despertado. Por isso não perdeu tempo o superintendente supracitado e, já no dia seguinte, estava no Palácio do Catete, expondo ao Presidente da República, Ge-

túlio Dorneles Vargas, a sugestão do Comandante Brady.

O presidente, da mesma forma, agiu com rapidez, tendo mandado chamar à sua presença o Comandante Brady, que tudo reafirmou.

Estavam abertas as portas e, em 18 de setembro de 1942, era batida a quilha do primeiro caça-submarino, a ser batizado com o nome da capital do Estado do Rio de Janeiro, então a cidade de Niterói, em justa homenagem a este Estado, o qual, juntamente com o da Paraíba seriam os únicos, no dizer de Pedro Brando, a contribuir com quantias substanciais para as construções que então eram iniciadas.

A 11 de outubro seguinte, conforme registra o Volume V dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil*, foi iniciada a construção do *Carioca*, cuja quilha foi batida pelo então Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, Henrique Dodsworth, que, acompanhado por sua esposa, colocou-lhe o primeiro rebite, em nome da população residente no então Distrito Federal.

Em ambos os casos, deixava-se de seguir a idéia inicial de batizar as novas embarcações com os nomes dos estados. No caso do Estado do Rio de Janeiro, provavelmente porque muitas dentre as unidades da Armada nacional já ostentavam nomes de estados, sendo preferível usar os de suas capitais, o mesmo ocorrendo no caso do *Carioca*, pois, já existindo um navio mineiro com este nome, foi este, em pouco tempo, alterado para *Distrito Federal*.

O próprio Getúlio Vargas colocou o primeiro rebite na quilha de outra unidade, batizada *São Vicente*, já que, para homenagear São Paulo, era inexequível utilizar o nome de sua capital, já orlando a popa de um encouraçado.

Novas quilhas foram sendo batidas, sendo-lhes reservados os nomes de *João Pessoa*, *Belo Horizonte* e *Porto Alegre*.

completando-se o total inicial de seis unidades, a cargo dos estaleiros da Organização Henrique Lage.

A esta altura, porém, o engenheiro naval Fernando Galvão Antunes, apoiado pelo então Major Napoleão de Alencastro Guimarães, propôs a instalação de moto-

Pedro Brando prontamente aceitou, cedendo um casco à Marinha, já em condições de fluviabilidade, e substituindo-o por outro, idêntico. Este casco seria rebatizado de *Rio Negro*, tendo sido colocado n'água em 12 de junho de 1944, a fim de neles serem colocados os novos motores.



Naquele tempo, o Presidente da República, com um operário, batia a quilha de um simples caça-pau. (Getúlio Vargas, operário e Almirante Guilhem, Ministro da Marinha – Foto: Autor)

res diesel de construção nacional em algumas das unidades a serem construídas.

Os novos motores seriam construídos nas oficinas da Estrada de Ferro Central do Brasil e, para instalar o primeiro exemplar, o Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras solicitou à Organização Henrique Lage que lhe fosse cedido um dos cascos então em construção em seus estaleiros na Ilha do Viana.

Na Ilha das Cobras, por sua vez, foi iniciada a construção de novo caça-submarinos, o *Rio Pardo*, em 28 de julho de 1943. Este novo “cacinha” foi montado em intervalo de tempo bastante resumido, sendo lançado ao mar em 29 de novembro do mesmo ano, após quatro meses e um dia, período, como é possível constatar, extremamente reduzido.

As construções dessas duas pequenas belonaves foram concluídas simultaneamente, tendo ambas sido recebidas no serviço naval a 30 de maio de 1945, assumindo o comando do *Rio Pardo* o Capitão-Tenente Cleon Ramos de Azevedo Leite e o do *Rio Negro* o oficial de igual posto Ivo Accioly Corseuil.

Em recompensa pelos seus esforços, o Major Alencastro Guimarães, que, mais tarde, atingiria o generalato, foi condecorado com a Cruz do Mérito Naval.

Eram o *Rio Negro* e o *Rio Pardo* embarcações com 130 toneladas de deslocamento, 36,5 metros de comprimento e 1,75 metro de calado. Sua propulsão era obtida por meio de três motores diesel, totalizando a força de 1.900 cavalos-vapor, o que lhes permitiria atingir a velocidade de 20 nós, segundo a publicação *Les Flottes de Combat*, embora Lucas Alexandre Boiteux apenas lhes atribua 14 nós.

Seus motores, entretanto, apresentaram graves falhas de refrigeração, pelo que forçoso foi passarem a ser utilizados, unicamente, na qualidade de "transportes", com restrito raio de ação.

A guarnição de cada um constava de três oficiais e 33 praças.

Aparentemente, foi cogitada a instalação de um desses motores numa terceira unidade, pois a mesma publicação francesa já citada refere-se a outro caça-submarino da mesma série, o qual ostentaria o nome de *Rio Branco*, além do já mencionado *Niterói*.

Também o *Janes Fighting Ships*, referente a 1952/53, em nota ao pé da página, com esclarecimentos quanto ao caça-submarino da classe *P*, aos quais nos reportaremos a seguir, afirma, especificamente, que a construção dos três caça-submarinos da classe *Rio Negro*, todos lançados em 1944-5, foi abandonada e as duas unidades completadas foram convertidas em transporte para pessoal.

Haveria, então, uma terceira unidade, além do *Rio Pardo*, já lançada ao mar, a qual não teria sido concluída, ficando incompleta, o que concorda com a possível existência de um terceiro caça-submarino da classe dos "rios", denominado *Rio Branco*.

Seria este último, tudo indica, uma das seis embarcações restantes, em obras de construção, nos estaleiros da Ilha do Viana, da qual teria sido retirado o nome que lhe havia sido originalmente destinado, o que, de resto, viria a ocorrer em todos os demais.

O que não deixa dúvida é que nenhum dos nomes inicialmente selecionados haveria de permanecer, nem mesmo o do *Niterói*, já lançado ao mar em 12 de junho de 1944, juntamente com o *Rio Negro*, tendo sido a construção de todos eles paralisada, após o armistício de 9 de maio de 1945.

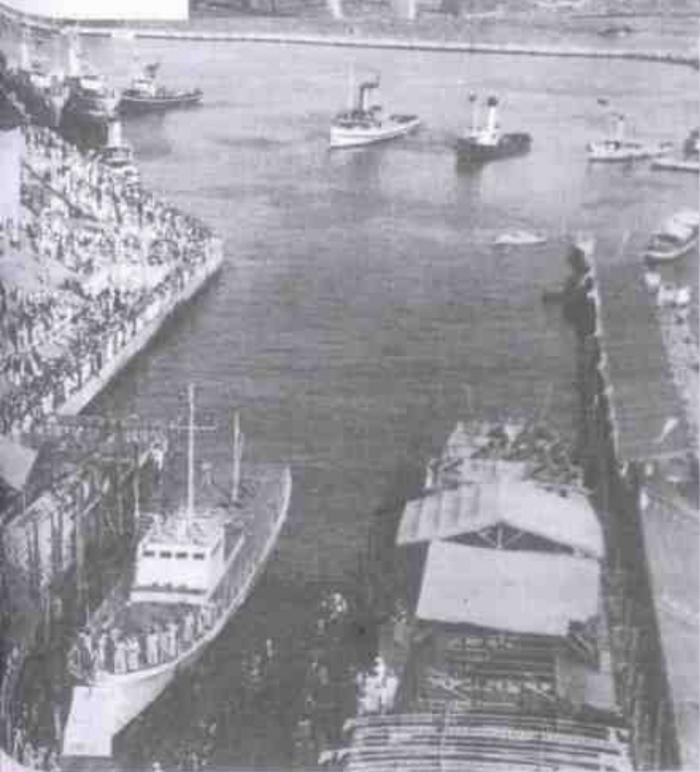
Não temos à disposição, porém, informações mais detalhadas a respeito, salvo a de que, a crer em *Les Flottes de Combat*, o *Rio Branco* seria uma unidade distinta da *Niterói*.

Não dispomos de informações mais detalhadas a respeito da real situação dos seis caça-submarinos cuja construção fora iniciada, após terem sido paralisadas as obras, felizmente não por muito tempo.

De fato, já no ano de 1946, seriam retomados os serviços dos estaleiros construtores, rebatizando-se as seis unidades com os nomes de *Piraju*, *Pirambu*, *Piranha*, *Piraquê*, *Pirapiá* e *Piraúna*, às quais foram atribuídas, sucessivamente, indicativos P.1, P.2, P.3, P.4, P.5 e P.6.

O *Piraju*, segundo o engenheiro Pedro Carlos da Silva Telles, seria o antigo *Distrito Federal*.

É razoável supor que o *Pirambu*, o segundo a entrar em serviço, tenha sido o *Niterói*, primeiro deles a ser iniciado, embora conste em uma publicação de dezem-



TRÊS PRIMEIROS INSTANTES NA VIDA DE UM CAÇA- SUBMARINOS

- o "esqueleto" do ex-Niterói;
- o lançamento ao mar do Rio Pardo no AMIC em 23/3/43; e
- o Rio Pardo na sua incorporação em 30/5/45.

(Fotos: CAB)





CS *Pirapiá* descendo o Rio Potengi em Natal em janeiro de 1958 para cumprir missão de patrulha (Foto: CAB)

bro de 1959, intitulada *Esquadra Brasileira*, o seu lançamento ao mar em 7 de janeiro de 1947, quando o *Niterói* já havia sido lançado em 12 de junho de 1944. É possível que tenha sido, no intervalo, posto em seco, pois estava praticamente pronto, tendo entrado em serviço logo a seguir, no dia 21 do mesmo mês e ano de 1947.

Sucessivamente, os antigos *São Vicente*, *João Pessoa*, *Porto Alegre* e *Belo Horizon-*

te beijaram as salvas águas da Guanabara, sendo rebatizados com os novos nomes, sem que possamos estabelecer a correlação entre os antigos e os novos.

O que não há dúvida é que, na década de 50, todos e algum deles mesmo até a década de 60, prestaram os seus valiosos serviços à Armada brasileira, merecendo que sejam recordados os seus sucessivos nomes.

Três caças classe *Pirapiá* no cais da Base Naval de Natal (Foto: CAB)



☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>/ Caças-submarinos / ; Classe *Piraju*;

MINAS: SUA ESTÓRIA PODERIA TER SIDO OUTRA

HAROLDO LIVIO CASTELLO BRANCO
Capitão-de-Mar-e-Guerra (EN-Ref¹)

Com a chegada do Navio-Aeródromo *São Paulo*, muito se tem escrito sobre a brilhante e longa trajetória do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* na Marinha do Brasil, fato sobejamente conhecido das atuais gerações de marinheiros.

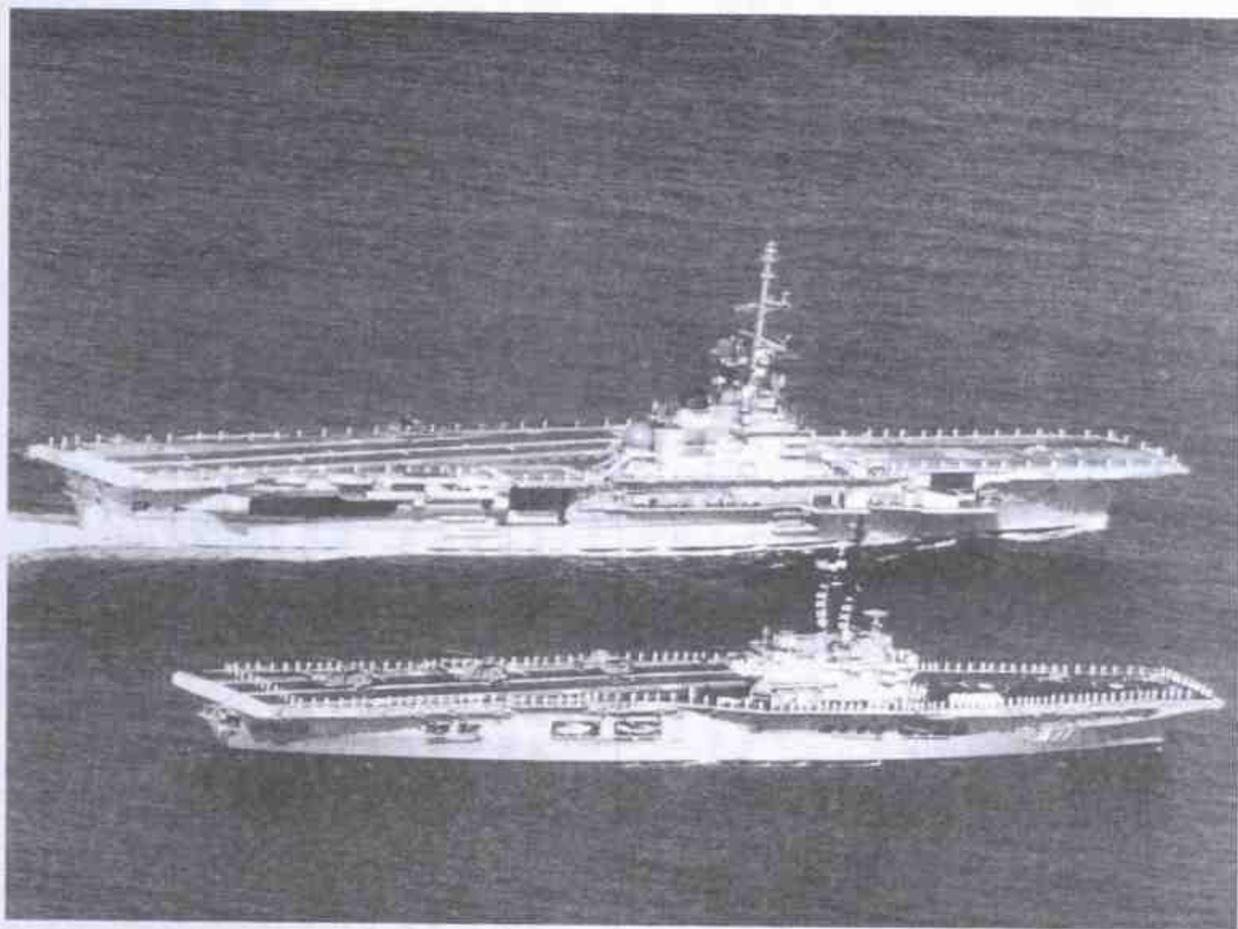
Todavia, muitos desses marinheiros não sabem que, desde a modernização na Holanda e sem que ninguém desconfiasse, o *Minas* caminhava rapidamente para um fim trágico, que a dedicação de um anônimo sargento e a competência de um engenheiro do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) evitaram. Que eu saiba, esses abnegados servidores, que provavelmente salvaram muitas vidas, não receberam qualquer reconhecimento das autoridades da época.

Este trabalho é uma pequena homenagem a eles.

Corria o ano de 1963¹. A Marinha e a Aeronáutica disputavam a posse dos aviões que iriam guarnecer o *Minas Gerais*. A Força Aérea Brasileira (FAB) alegava que o navio-aeródromo era uma arma muito frágil e que aeronaves baseadas em terra dariam mais segurança à defesa do mar do que o *Minas*. No meio de tal disputa, qualquer acontecimento que pusesse o navio fora de serviço iria reforçar o argumento da FAB.

Foi nessa ocasião que, nós do AMRJ, fomos procurados pelo encarregado de propulsão do *Minas*, que nos informou que submetera as caldeiras a pressão hidráulica e que, em uma delas, ela não se mante-

¹ N. R.: O *Minas Gerais*, após a modernização na Holanda, foi incorporado à Marinha do Brasil em 6 de dezembro de 1960.



Chegada do São Paulo ao Rio de Janeiro. Ultrapassando o Minas Gerais na formatura de recepção (NoMar 5/3/01 – Capa).
Em 17/2/2001.

ve. Fizera, então, uma inspeção na fornalha e não encontrou nenhum tubo furado. Disse que o navio iria zarpar em 48 horas e perguntou o que deveria fazer. Sem saber o que responder, pedimos que fizesse um novo teste, mas ficamos com a nítida impressão de que ele iria cumprir a ordem de acender as caldeiras.

No dia seguinte, fomos chamados a bordo, pois o defeito fora localizado. O sargento encarregado do acendimento passara a noite em claro à procura de um vazamento e, depois de remover parte do invólucro e do isolamento da caldeira, encontrou uma rachadura que já havia atravessado a parede de um dos tubulões, num arco de cerca de 60°. A falha estava na altura da junta rebitada que prendia a calota ou tampa do tubulão ao seu corpo cilíndrico. Se a fenda progredisse, a calota iria se soltar e a caldeira explodiria.

Uma inspeção interna revelou a existência de uma solda de vedação no plano da rachadura: um legítimo *bacalhau* colocado em toda extensão da junta rebitada para impedir a fuga do vapor, que já deveria estar ocorrendo por ocasião da modernização do navio. Um trabalho muito mal feito, pois havia uma grande quantidade de minúsculas fissuras no pé do filete de solda, que originaram o processo de corrosão e fadiga que resultou na perfuração da chapa do tubulão, como se descobriu posteriormente.

A questão que então se impunha era a verificação urgente não só do estado do outro tubulão desta caldeira, mas também do das demais. Como fazer? Não sabíamos. Foi então que a *cavalaria* apareceu em nosso socorro, na figura do engenheiro civil Paulo de Paula Leite, encarregado da oficina de fundição do Arsenal e pessoa interessada em testes não destrutivos. Falou do teste de líquido penetrante, uma grande novidade para nós. Explicou que, quando o líquido fosse aplicado na superfície da

chapa, penetraria nas fissuras existentes e, se exposto a uma luz especial, brilharia e revelaria a posição delas. Nos Estados Unidos já havia à venda um *kit* comercial. O problema agora era conseguir esse *kit* milagroso em curto prazo.

Novamente foi o Paula Leite quem encontrou a solução. Fabricou um líquido de cor vermelha para ser pincelado nos locais suspeitos da chapa. Sua tensão superficial era tal que, se houvesse uma fissura, ele rapidamente se introduziria nela. Removeríamos então o excesso de líquido e jogaríamos uma camada de talco no local da aplicação. Esta, agindo como um mata-borrão, chuparia o fluido de dentro da rachadura e mostraria a posição dela pelo contraste do vermelho do líquido aflorado com o branco do talco na superfície. A meio caminho das inspeções, substituímos a lata de talco nacional por um pulverizador de talco importado, exclusividade da elegante Perfumaria Carneiro. Um artigo de luxo que era muito usado pelas *socialites* daquele tempo, já que seu perfume suave e cheiroso permanecia no corpo por longo tempo. A tarefa dos sargentos dentro dos tubulões agilizou-se com a improvisação; mas eles começaram a ter um outro trabalho, não menos importante: o de explicar às esposas por que estavam chegando em casa de madrugada e tão perfumados. Com esse *kit* "made in AMRJ" conseguimos verificar que os tubulões das quatro caldeiras estavam condenados. O *Minas Gerais* iria ficar parado por um longo período e as causas da paralisação teriam de ser escondidas do resto do mundo. Um segredo que as autoridades tentariam manter a sete chaves; mas não conseguiriam.

Para pesquisar as causas das rachaduras e descobrir os responsáveis por elas, recebemos carta branca para obter as respostas na Inglaterra, onde o navio foi construído, e na Holanda, onde fora modernizado.

Na Inglaterra tivemos uma ótima acolhida por parte do Almirantado britânico, que nos encaminhou a quem conhecia todas as respostas técnicas, pois havia investigado a explosão de uma caldeira industrial, causada por um processo de corrosão e fadiga semelhante. Na Holanda, fomos bem recebidos pela Verolme, que assumiu a responsabilidade pelas soldas que originaram as avarias, mas eximiu-se do pagamento dos prejuízos.

Quando o Arsenal já estava substituindo os tubulões, fomos convidados pelo Paula Leite para escrever, a quatro mãos, um artigo sobre o uso do teste de líquido penetrante no *Minas*. Ele seria enviado a uma sociedade técnica norte-americana, que então premiava com medalha de ouro quem houvesse impedido acidente sério pela utilização de testes não destrutivos. As autoridades navais negaram licença para a publicação do trabalho, possivelmente por causa do sigilo sobre o motivo da paralisação do navio.

Passado um curto tempo da visita à Inglaterra, recebemos do Almirantado uma

publicação técnica, não sigilosa, na qual havia um trabalho sobre caldeiras. Com curiosidade, começamos a lê-lo e, já no início, verificamos que era um alerta aos navios-aeródromos da classe *Illustrious* sobre avaria em tubulões de caldeiras. Como o *Vengeance*, que se metamorfoseou no *Minas Gerais*, pertence a essa classe, resolvemos reler o artigo, com redobrada atenção, a partir das letras miúdas que havíamos desprezado anteriormente, situadas logo abaixo do título. Lá estava escrito, mais ou menos, o seguinte:

"Recentemente, oficiais da Marinha brasileira procuraram o Almirantado e relataram um acidente grave ocorrido nas caldeiras do Navio-Aeródromo Minas Gerais, antigo Vengeance, ..."

E foi assim que o Dr. Paula Leite e o anônimo sargento evitaram que uma ou mais caldeiras do navio-aeródromo explodissem e que aquele engenheiro deixou de ter seu merecido reconhecimento internacional.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<CIÊNCIA E TECNOLOGIA> / Caldeiras / Minas Gerais (NAe);

O CÓDIGO DE HONRA DO COLÉGIO NAVAL

JOSÉ CORRÊA DE SÁ E BENEVIDES
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

NOTA DA REDAÇÃO:

Completando nossas homenagens ao Colégio Naval pelo seu 50^o aniversário de inauguração, iniciadas no número da *Revista Marítima Brasileira* do 1^o trimestre de 2001, publicaremos a seguir interessante contribuição de um seu ex-aluno.

Foi uma iniciativa magnífica que, infelizmente, necessita ser recriada e/ou revitalizada, no Colégio Naval e nos outros estabelecimentos de ensino da Marinha, principalmente nas escolas de formação de praças e oficiais, quando a matéria-prima – o homem – está pura e ansiosa para receber e seguir a orientação dos mais velhos e experientes.

Já dizia Bismark, o célebre chanceler e unificador da Alemanha, no fim do século XIX: "Os tolos preferem viver da própria experiência, mas eu ainda prefiro viver da experiência alheia."

INTRODUÇÃO

Foi com enorme satisfação que eu encontrei entre velhos papéis dos meus tempos de Colégio Naval um bem guardado exemplar do Código de Honra, implantado em 1956, quando cursava o segundo ano.

Fui, então, um de seus entusiastas, e, hoje, quase meio século depois, ainda me lembro do sentimento de responsabilidade com que assinei o Compromisso. Aos 16 anos, teve muita importância para mim poder fazer as provas sem a presença dos professores, saber que a palavra tinha valor, e sentir que aquele viria a ser o meu ambiente profissional.

Espero que o registro desse velho documento pela tradicional *Revista Marítima Brasileira* sirva para relembra a Marinha de ontem e despertar o interesse dos alunos de hoje. O ontem e o hoje são, no caso, dois elos da mesma amarra, a preocupação constante da Marinha do Brasil com a formação de seu pessoal.

CÓDIGO DE HONRA DOS ALUNOS DO COLÉGIO NAVAL – 1956

1. Finalidade¹

O Código de Honra tem como finalidade primordial a **EDUCAÇÃO MORAL** do aluno do Colégio Naval (CN), concorrendo, assim, para o aprimoramento do seu **CARÁTER**, para sua nítida consciência de padrões de **HONRA** e **DIGNIDADE** pessoal. Essa **EDUCAÇÃO MORAL** far-se-á principalmente em torno de certos princípios de conduta, cuja transgressão envolve ou acarreta determinado grau de deformação moral ou poluição do caráter incompatível com a dignidade militar.

O Código de Honra visa, ao mesmo tempo, imbuir o aluno do CN dos princípios sadios e básicos da **DISCIPLINA CONSCIENTE**.

Através do Código de Honra, o aluno educa-se moralmente, dentro do mais elevado conceito de lealdade, sinceridade, honestidade, desassombro e convicção absoluta da necessidade do cumprimento do dever e do procedimento ilibado que caracterizam a conduta dos homens de caráter reto e íntegro. Assim se procurará evitar a formação de um ambiente psicológico, entre os alunos, que possa caracterizar-se pela irresponsabilidade, pela hipocrisia e pelo desprezo dos valores éticos da vida.

2. Considerações preliminares

2.1. A educação moral e o aprimoramento do caráter do aluno do CN são aspectos educativos sobre os quais não podemos ser omissos nem indiferentes, pois são eles justamente requisitos essenciais à **FORMAÇÃO GERAL** ao futuro oficial da Marinha do Brasil. Requisitos sobretudo importantes não podem ser deixados ao sabor do acaso e das lições fortuitas, que, com o decorrer do tempo, se vão, às vezes, apresentando ao indivíduo, se consciente de tais aspectos. Correr-se-ia o risco de, assim, só aproveitarem essas lições ocasionais exatamente os alunos menos carecedores de tais exemplos.

Por outro lado, esperar que essa educação do caráter se faça de modo adequado e completo, apenas através de pequenos contatos diários na vida de cada aluno ou por meio de exortações, aulas, palestras etc., talvez seja otimismo demasiado. Tudo isso é importante e valioso, necessário sem dúvida, mas pode não ser suficiente.

O ideal teórico fora dispor de um "currículo" para a "educação do caráter" do aluno do CN. Tal currículo, porém, nunca foi escrito e dificilmente o será. Melhor e mais objetivo será o estabelecimento de um **SISTEMA** de **EDUCAÇÃO** do **CARÁTER**. Este é o sistema do **CÓDIGO DE HONRA**.

Pretende-se, com a adoção e o funcionamento do Código de Honra, que o próprio aluno:

- a) **PARTICIPE** espontaneamente de sua educação moral;
- b) seja o **MAIOR INTERESSADO** no aprimoramento de seu próprio caráter;
- c) zele, com os colegas, pela manutenção de sadio **AMBIENTE** de lealdade, sin-

1 N.R.: O uso das maiúsculas e do sublinhado seguem o original.

ceridade e honestidade na vida do Corpo de Alunos;

d) esteja convicto do valor da AUTODISCIPLINA;

e) estabeleça para si uma FILOSOFIA MORAL, um código de conduta e de valores morais capazes de orientá-lo na vida futura

2.2 – O Código de Honra não estabelece normas complicadas de ética nem prescrições novas, isto é, não institui deveres cuja transgressão deixasse de estar direta ou indiretamente capitulada nas leis penais e nos regulamentos militares. Define, sim, diretrizes básicas para a conduta do aluno do CN, principalmente no que respeita a PRINCÍPIOS DE CONDUTA CUJA INOBSERVÂNCIA ENCERRA MAIOR PODER DE POLUIÇÃO MORAL E DESFIBRAMENTO DO CARÁTER.

2.3 – Consoante aos primórdios do Código de Honra, o aluno NÃO MENTE, NÃO COLA, NÃO FURTA, NÃO É COVARDE E NÃO DESONRA A FARDA, não porque o motivo de sua conduta seja a vigilância dos superiores e o conseqüente receio de sanções disciplinares, porém, por segura convicção de que assim deve ser e proceder. Conscientemente sabe que, deste modo, se educa, consolidando a sua formação moral e militar, necessária ao exercício da liderança, que é a maior responsabilidade do oficial da Marinha do Brasil.

2.4 – A execução do Código de Honra depende menos da Direção, da oficialidade e do Corpo Docente do Colégio – cuja função será apenas de supervisão e orientação – que do Corpo de Alunos em conjunto e de cada aluno, individualmente.

2.5 – Para que o Código de Honra exista e funcione efetivamente, é ne-

cessário estar cada aluno plenamente convencido:

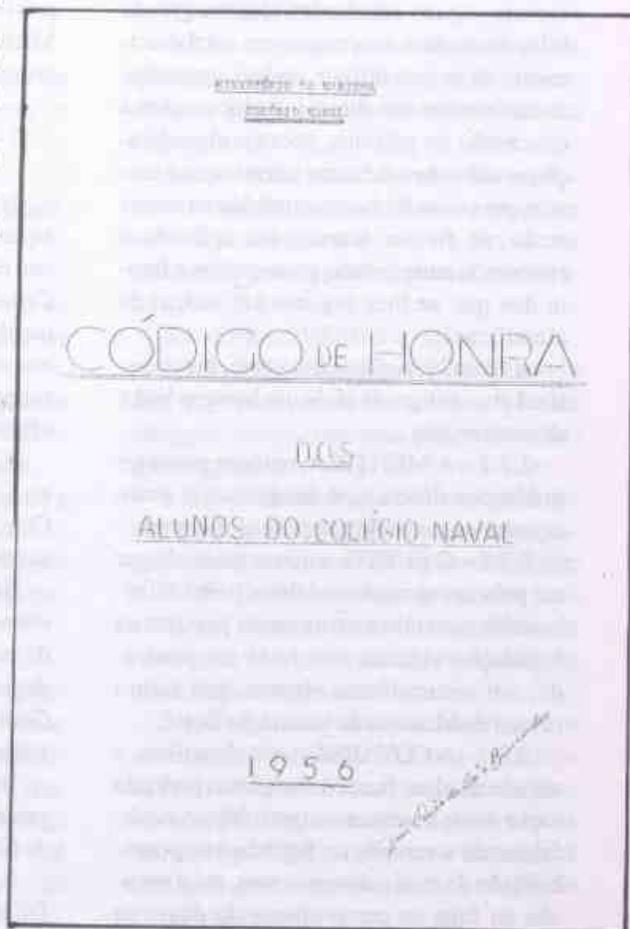
a) do valor da disciplina consciente;

b) do poder de sua força de vontade;

c) da necessidade de seu zelo pelo Código de Honra e de sua fiscalização quanto ao cumprimento do mesmo;

d) que assuma, voluntariamente, um Compromisso de Honra, qual seja o de comprometer-se a cumprir as disposições do Código de Honra.

2.6 – O Código de Honra visa, inicialmente, a combater a prática de atos aviltantes ou infamantes, isto é, a "COLA",



a MENTIRA, o FURTO, a COVARDIA e o MENOSPREZO PELA FARDA, cinco falhas de caráter, capazes de conduzir o aluno de um educandário militar aos mais baixos níveis de abastardamento moral.

2.7 – Antes de citar as normas para a aplicação do Código, convém lembrar que as faltas acima mencionadas já são previstas nas leis penais e regulamentos disciplinares e que, em casos graves, poderão ocasionar, inclusive, a eliminação da matrícula do aluno que as praticar, quando assim decidir o diretor do Colégio.

2.7.1 – A “COLA”, o uso de recursos ilícitos ou fraudulentos para a realização das provas e deveres escolares, da qual se servem alguns estudantes, denota grande falta de caráter, mormente em estabelecimento de ensino militar, onde o aproveitamento escolar tem direta influência sobre a concessão de prêmios, sobre a classificação e até sobre a futura carreira dos alunos, pois os mais bem colocados na turma serão, no futuro, sempre que aplicado o critério de antigüidade, promovidos à frente dos que se lhes seguem em ordem de classificação.

A “cola” é, assim, falta grave, incompatível com a dignidade de um homem leal e de caráter reto.

2.7.2 – A MENTIRA, embora possa ter gradações diversas, é inadmissível entre aqueles que se educam para o oficialato.

2.7.3 – O FURTO, a que se pode chegar até pela apropriação indébita, pelo “safar” um objeto, sendo mesmo crime previsto na legislação vigente, não pode ser praticado, em circunstância alguma, por futuro oficial da Marinha de Guerra do Brasil.

2.7.4 – A COVARDIA, moral ou física, é atitude de classificação complexa, podendo variar desde a mentira em que o faltoso incide, falseando a verdade ou fugindo à responsabilidade de suas palavras e atos, até a omissão ou fuga ao cumprimento do dever ou

ante o perigo em que pode o militar se ver envolvido, por força de sua condição.

Na covardia se incluem a ofensa física ou moral, a extorsão direta ou indireta, quer por meio de rifas impostas, ações entre amigos etc., prevalecendo-se da condição de aluno veterano.

A covardia é fraqueza moral incompatível com a dignidade de caráter que o militar deve não só possuir, mas também dar testemunho público.

2.7.5 – A DESONRA DA FARDA, que significa atentar contra a dignidade militar por palavras, gestos, atitudes ou atos julgados imorais ou amorais, pode ser suficiente para vedar a que assim procedeu o privilégio de continuar vestindo a farda da Marinha do Brasil, já que manchou ou comprometeu o bom nome de sua corporação.

3 – O Compromisso de Honra

3.1 – Ao ingressar no Colégio, após o aquartelamento, por ocasião do início do ano letivo, o candidato recém-aprovado no Concurso de Admissão assume, publicamente, o COMPROMISSO DE HONRA, nos moldes de juramento, prestado em presença do Corpo de Alunos, autoridades, oficialidade e professores.

3.2 – Para esse fim, uma vez aquartelado no CN, o candidato recém-aprovado no Concurso de Admissão é orientado para assumir o compromisso.

Essa preparação consiste em divulgar entre os candidatos aquartelados, por meio de palestras, debates e conselhos individuais, os Princípios de Honra que regem o Código, e bem assim o conteúdo das presentes instruções.

Instruído sobre o Código de Honra, o candidato só será matriculado como aluno do CN se assumir o Compromisso de Honra.

3.3 – É o seguinte o COMPROMISSO DE HONRA:

“Ao ingressar no Colégio Naval, sob Palavra de Honra, perante nosso Estandarte, com o testemunho de meus superiores e colegas, comprometo-me a cumprir lealmente todas as disposições do nosso Código de Honra e a zelar pelo seu cumprimento, consciente da responsabilidade que assumo neste momento.”

4. O Código de Honra

4.1 – O Código de Honra se resume, em última análise, a cinco princípios de honra:

1. não mentir;
2. não colar;
3. não furtar;
4. não ser covarde;
5. não desonrar a farda.

4.2 – Estes cinco princípios podem ser transgredidos de vários modos, como se especifica a seguir.

5. Transgressões ao Código de Honra

5.1 – MENTIR

5.1.1 – Faltar à verdade, para eximir-se de culpa ou, por meio dela, beneficiar-se de qualquer modo.

5.1.2 – Silenciar sobre a verdade, quando interrogado em sindicâncias feitas pelo Conselho de Honra, ou em inquérito regular.

5.1.3 – Faltar à verdade, prejudicando a terceiros.

5.1.4 – Reportar-se a fatos inverídicos, para obter concessões, prêmios ou quaisquer benefícios ou vantagens.

5.2 – “COLAR”

5.2.1 – Consultar, sem permissão expressa, ou contrariando determinações nesse sentido, colegas, livros, cadernos, apostilas, apontamentos ou notas, durante a realização de provas ou deveres escolares.

5.2.2 – Pedir ou aceitar indicações que facilitem indevidamente a realização de prova ou dever escolar.

5.2.3 – Olhar, em atitude dolosa, a prova de qualquer colega, durante a sua realização.

5.2.4 – Antes de realizada uma prova, ter conhecimento de questões ou partes de questões da mesma, sem comunicar essa irregularidade a autoridade do Colégio ou ao Conselho de Honra.

5.2.5 – Fazer qualquer modificação na sua prova ou trabalho escolar, depois de tê-lo dado por concluído e entregue.

5.2.6 – Fazer qualquer alteração nos registros de notas.

5.2.7 – Servir-se de informações ilícitas ou fraudulentas que receber, para a realização de provas ou deveres escolares.

5.3 – FURTAR

5.3.1 – Apossar-se dolosamente de qualquer objeto ou quantia, sem consentimento prévio e expresso do dono ou responsável.

5.3.2 – Achar ou receber objeto ou quantia que não lhe pertence e não o devolver sem demora a seu dono, ou deixar de entregá-lo prontamente a pessoa autorizada a recebê-lo.

5.4 – SER COVARDE

5.4.1 – Não assumir a responsabilidade dos atos praticados, ou revelar falta de coragem moral, nas suas palavras, atitudes e ações.

5.4.2 – Não dominar o pânico, agindo de maneira julgada comprometedor ou incompatível com seu dever e responsabilidade.

5.4.3 – Omitir-se ou agir de maneira contrária aos ditames do dever, por medo de represália, receio de punição, vergonha ou inadmissível sentimentalismo.

5.4.4 – Ofender física ou moralmente a outrem, praticar extorsão direta ou indireta, fazer encomendas sem pagamento, passar sem permissão devida rifas ou “ações entre amigos”, bem como usar de práticas similares, prevalecendo-se da condição de aluno veterano.

5.4.5 – Ter conhecimento de transgressão ao Código de Honra e não observar o procedimento previsto no item nº 7.4.

5.5. – DESONRAR A FARDA

5.5.1 – Praticar ou contribuir para a prática de atos atentatórios à moral.

5.5.2 – Tomar atitude imoral ou proceder de modo indecoroso.

5.5.3 – Portar-se publicamente sem compostura, uniformizado ou em trajes civis, quando sua qualidade de militar seja ou venha a ser conhecida.

5.5.4 – Atentar contra a dignidade militar, por palavras, gestos, atitudes ou atos.

5.5.5 – Menosprezar, desrespeitar ou vilipendiar a Bandeira Nacional, o Hino Nacional ou os uniformes das Forças Armadas do Brasil.

5.5.6 – Revelar-se direta ou indiretamente, por palavras, atitudes ou ações, simpaticante ou participante de manifestações atentatórias à dignidade ou integridade nacionais.

6 – Recompensas e Concessões

6.1 – O Código de Honra não confere “direitos” especiais nem privilégios ou regalias. A Direção do Colégio, porém, poderá, conforme as circunstâncias, isto é, em condições por ela julgadas favoráveis, confiante na dignidade e no elevado sentimento de honra de cada aluno, individualmente, e do Corpo de Alunos, em geral, fazer concessões especiais e extraordinárias.

Qualquer concessão será um prêmio que a direção do CN – a seu juízo exclusivo – poderá conferir ao Corpo de Alunos, se julgar que há condições de merecimento para isso, em face do grau de disciplina consciente atingido pelos alunos em geral e do clima de sinceridade, confiança e responsabilidade que a sua conduta revelar.

6.2 – Como exemplo de tais concessões, poderão ser citadas, entre outras, as seguintes.

6.2.1 – Suspender temporariamente, ou mesmo abolir, a fiscalização ostensiva e sistemática exercida por professores ou fiscais, durante a realização das provas e de outros deveres escolares, entregando ao próprio Corpo de Alunos toda a responsabilidade desta fiscalização. Será, assim, dever de cada aluno a autofiscalização e do Corpo de Alunos, em tais ocasiões, ser o fiador do correto procedimento de todos os alunos.

6.2.2 – Suspender temporariamente, ou mesmo abolir, o uso de cadeados ou de chaves nos armários, jazigos etc.

6.2.3 – Entregar à consideração do Corpo de Alunos certos problemas que lhe são referentes ou situações que necessitem de solução, podendo ainda ser-lhe entregue, também, a responsabilidade executiva ou fiscal da solução tomada.

6.2.4 – Receber as declarações do aluno como incontestáveis expressões da verdade, sem lhe pôr em dúvida a palavra.

6.2.5 – Crer na coragem moral do aluno e, assim, deixar de admitir que o mesmo possa fugir à responsabilidade da prática de qualquer ato.

6.3 – Algumas das concessões feitas, como, por exemplo, as de número 6.2.1 e 6.2.2, poderão ser suspensas parcial ou totalmente, se assim julgado conveniente.

6.4 – O maior de todos os prêmios que o aluno recebe com a adoção do Código de Honra, mesmo sem concessão alguma, é, sem dúvida, o de ser conhecido o apontado como **HOMEM DE CARÁTER ÍNTEGRO**.

6.5 – Nenhuma dessas concessões pode impedir, prejudicar ou cercear as ações da Direção do Colégio Naval, no seu indeclinável dever de zelar pela ordem, disciplina, educação e formação dos alunos.

7 – O Conselho de Honra e a Aplicação do Código de Honra

7.1 – À vista das finalidades do Código de Honra e das concessões porventura concedidas, a fim de ser plenamente assegurada, com absoluta certeza, a real e adequada aplicação do Código de Honra, é dever indeclinável do diretor do Colégio Naval exercer, por intermédio dos oficiais, professores, instrutores e, principalmente, dos próprios alunos, constante e leal fiscalização, para que sejam conhecidos, com segurança, os resultados que estão sendo alcançados.

Tendo em vista que:

a) os novos alunos, na maioria, não poderão adaptar-se imediatamente aos princípios estabelecidos pelo Código de Honra;

b) o ambiente de sinceridade e honestidade de propósitos que caracteriza o Código de Honra estará prejudicado e o regime de confiança não poderá subsistir se não forem estritamente observados os princípios de honra nele contidos;

c) a existência e o cumprimento do Código de Honra são, acima de tudo, de interesse e responsabilidade direta do Corpo de Alunos, à base do próprio compromisso de honra que assumiram.

7.2 – Existirá no Colégio Naval um Conselho de Honra, composto exclusivamente de alunos, com a finalidade precípua de zelar pela aplicação do Código de Honra e de ser o fiador do real funcionamento desse sistema de honra.

7.3 – A constituição do Conselho de Honra é composto de sete alunos, escolhidos da seguinte maneira:

a) para terem exercício no 1º semestre do ano seguinte, os sete mais votados alunos do 1º ano, em votação secreta no fim do ano letivo, entre os alunos desta turma, desde que aqueles mais votados tenham obtido, cada um, mais de 50% dos votos;

b) para terem exercício no 2º semestre do ano corrente, os sete alunos escolhidos, em votação secreta, dentro do seguinte critério:

I – Os cinco alunos do 2º ano mais votados pelos alunos do 2º ano, desde que cada um tenha obtido mais de 50% dos votos;

II – Os dois alunos do 1º ano mais votados pelos alunos do 1º ano, desde que cada um tenha obtido mais de 50% dos votos. Estes dois alunos do 1º ano serão membros efetivos do Conselho somente quando este tratar de assunto que envolva somente alunos do 1º ano. Serão apenas ouvintes, quando se tratar de alunos do 2º ano.

7.3.2 – Quando o número de alunos votados com mais de 50% dos votos não atingir o número dos que devem compor a lista a ser apresentada ao comandante do Corpo de Alunos, de acordo com o especificado em 7.3.1, serão feitos, sucessivamente, novos escrutínios até que se consiga completar a referida lista. Desses novos escrutínios estão excluídos os alunos que já tenham alcançado o mínimo de 50% dos votos na primeira votação feita.

7.3.3 – As votações serão realizadas antes de encerrarem-se o 1º e o 2º período letivo de cada ano, sob a supervisão do comandante do Corpo de Alunos e em data por este fixada.

7.3.4 – Os sete alunos escolhidos para constituírem o Conselho de Honra elegerão em sua primeira reunião, por maioria absoluta de votos secretos entre si, o presidente do Conselho de Honra. Eleito o presidente, elegerão o vice-presidente e o secretário do Conselho.

7.3.5 – O vice-presidente e o secretário são, nessa ordem, substitutos eventuais do presidente do Conselho, em sua ausência ou impedimento.

7.4 – Todo aluno que tiver conhecimento, ou sincera suspeita, de fatos ou ocor-

rências que envolvam transgressão ao Código de Honra procederá do seguinte modo:

7.4.1. – Se ignorar qual ou quais o(s) aluno(s) transgressor(es), é obrigado a comunicar o caso ao Conselho de Honra.

7.4.2 – Se, porém, souber qual ou quais os transgressores, deve:

a) comunicar ao transgressor a sua opinião, ou conhecimento sobre a transgressão, buscando-lhe a acusação voluntária;

b) se, decorridos mais de dois dias úteis após essa comunicação, o transgressor não se acusar ao Conselho de Honra, deverá o aluno que houver feito o apelo à sua acusação voluntária comunicar o caso ao referido Conselho.

7.5 – Qualquer oficial ou professor do Colégio, ou instrutor do Corpo de Alunos, pode comunicar aos membros do Conselho de Honra as ocorrências segundo as quais lhe pareça ter havido transgressão do Código de Honra por parte de alunos do Colégio Naval.

7.5.1 – O comandante do Corpo de Alunos, ou outro oficial do DA ou do DEC, ao receber partes de ocorrência que pareçam indicar transgressão ao Código de Honra, poderá cientificar, a respeito, um dos membros daquele Conselho.

7.6 – Qualquer aluno pode e deve acusar-se ao Conselho de Honra ou a um dos seus membros, comunicando-lhe a transgressão ao Código de Honra que houver cometido. Nesse caso, o presidente do Conselho comunicará o fato ao comandante do Corpo de Alunos, apresentando-lhe o aluno que se acusou voluntariamente.

7.6.1 – Essa comunicação, se espontânea e voluntária, poderá vir a ser considerada como atenuante da transgressão.

7.6.2 – O aluno que julgar achar-se sua honra em jogo, quanto a qualquer dos cinco aspectos previstos no Código de Honra, pode, dirigindo-se ao seu presidente,

solicitar ao Conselho de Honra que verifique se alguma restrição existe quanto à mesma.

7.7 – O funcionamento do Conselho de Honra se regerá pelas normas estabelecidas a seguir.

7.7.1 – O Conselho se reúne a pedido de qualquer de seus membros.

7.7.2 – Em todas as reuniões do Conselho, os trabalhos serão dirigidos pelo presidente e, em sua ausência, pelo vice-presidente. Sempre que assim for decidido, o secretário lavrará ata circunstanciada a respeito de tudo o que houver sido tratado na reunião.

7.8 – Ao Conselho de Honra compete:

7.8.1 – Divulgar entre os novos alunos, logo que aquartelarem, as finalidades, princípios, conteúdo e sistema de funcionamento do Código de Honra, bem como os termos e condições do Compromisso de Honra, que deverão assumir por ocasião do início do ano letivo.

a) isso será feito por meio de palestras, reuniões, debates, mesas redondas ou conselhos individuais, de modo mais conveniente aos fins em vista;

b) o presidente do Conselho de Honra manterá o comandante do Corpo de Alunos a par dos trabalhos de familiarização dos novos alunos com os princípios do Código de Honra, a fim de que possa ser determinada a ocasião em que será prestado o Compromisso de Honra.

7.8.2 – Zelar pela observância dos princípios do Código de Honra, fiscalizando-lhe permanentemente o perfeito funcionamento.

7.8.3 – Promover sindicâncias, a fim de apurar irregularidades praticadas contra os Princípios de Honra do Aluno do Colégio Naval.

a) o Conselho de Honra pode, para esse fim, convocar qualquer aluno para depor e, se necessário, solicitar, através do

comandante do Corpo de Alunos, as providências para que sejam ouvidas outras pessoas, civis ou militares, não pertencentes ao Corpo de Alunos.

b) todas as sindicâncias e depoimentos são de natureza sigilosa e serão, em tempo, registradas ou tomadas termo pelo secretário do Conselho, no Livro de Atas do Conselho de Honra. São igualmente responsáveis por esse sigilo os membros do Conselho e os depoentes ou testemunhas.

c) nenhum aluno será considerado pelo Conselho de Honra como transgressor do Código de honra enquanto não lhe for tomado o depoimento.

d) ao terminarem as sindicâncias, os seus membros opinarão, em votos justificados e o Conselho de Honra concluirá, por maioria de votos, pela transgressão ou não transgressão do Código de Honra. Essa conclusão, assinada por todos os membros do Conselho e contendo as declarações dos votos vencidos e abstenções, será participada ao aluno ou alunos indicados ou acusados.

e) caso o Conselho conclua não ter havido transgressão, o Presidente do Conselho aconselhará o aluno transgressor a acusar-se ao DA, de modo a assumir, assim, integral responsabilidade de seus atos. Acusando-se ao DA, o transgressor disso dará ciência ao Conselho.

Se, decorrido um dia útil, o transgressor não se houver acusado ao DA, o presidente do Conselho comunicará ao Corpo de Alunos a conclusão referente à transgressão ao Código de Honra. Se, dentro de uma semana, o transgressor se acusar espontaneamente ao DA, o presidente do Conselho disso notificará o Corpo de Alunos.

f) caso o Conselho conclua ter havido transgressão, o presidente do Conselho aconselhará o aluno transgressor a

acusar-se ao DA, de modo a assumir, assim, integral responsabilidade de seus atos. Acusando-se ao DA, o transgressor disso dará ciência ao Conselho.

Se, decorrido um dia útil, o transgressor não se houver acusado ao DA, o presidente do Conselho comunicará ao Corpo de Alunos a conclusão referente à transgressão ao Código de Honra. Se, dentro de uma semana, o transgressor se acusar espontaneamente ao DA, o Presidente do Conselho disso notificará o Corpo de Alunos.

g) se, decorrida uma semana após aquela comunicação ao Corpo de Alunos, o transgressor não se houver acusado ao DA, o presidente do Conselho, acompanhado de todos os seus membros, participará a transgressão ao comandante do Corpo de Alunos.

7.8.4 – Sugerir ao comandante do Corpo de Alunos modificações para o aperfeiçoamento da presente regulamentação, bem assim elaborar e submeter-lhe à aprovação as normas complementares que se fizerem necessárias.

7.8.5 – Propor ao comandante do Corpo de Alunos as providências necessárias para o adequado funcionamento do Código de Honra, inclusive as medidas preventivas no sentido de evitar transgressões ao mesmo.

7.8.6 – Cassar o mandato de qualquer de seus membros, quando pareça haver incompatibilidade para o exercício do mesmo, e mais da metade de seus componentes assim se manifeste através de votação.

7.8.7 – Atender às consultas de quaisquer alunos referentes ao funcionamento do Código de Honra.

7.9 – No início de cada exercício do Conselho, os seus membros serão instruídos por um oficial da DA ou do DEC, quanto aos deveres que competem ao Conselho e no que respeita ao respectivo funcionamento processual.

8. Das penalidades

8.1 – O Conselho de Honra não exerce nenhuma ação punitiva.

As suas conclusões, quando comunicadas ao comandante do Corpo de Alunos, podem ser subsídio para qualquer ação julgada cabível no caso, o que é atribuição exclusiva da direção do Colégio.

9. Disposições Gerais

9.1 – O Código de Honra não visa a encobrir faltas ou evitar investigações, nem pode ser utilizado como pretexto para tal.

9.2 – O Código de Honra não interfere, nem pode limitar, dificultar ou cercear a aplicação dos dispositivos legais e regulamentares que regem os deveres e direitos dos militares, no que for aplicável ao alunos do Colégio Naval. Por outro lado, a apuração dos fatos por parte da direção do Colégio não impede nem prejudica a ação do Conselho de Honra.

9.3 – Qualquer aluno pode ser punido disciplinarmente por quem tiver autoridade para fazê-lo, sem que isso importe em interferência com o funcionamento do Código de Honra e sem que o Conselho de Honra seja obrigado a se reunir para tratar do caso, exceto na hipótese de haver suspeita de expressa transgressão do Código de Honra. Neste caso, a investigação do Conselho poderá ser feita antes, durante ou depois da apuração de qualquer ocorrência por parte da direção do Colégio.

9.4 – Os casos omissos serão submetidos ao diretor do Colégio.

10 – Disposições Transitórias

10.1 – Para os alunos já matriculados no CN, quando da implementação experimental do Código de Honra, será facultativo assumir ou não o Compromisso de Honra.

10.2 – Quando da implantação experimental do Código de Honra, o Compromisso de Honra será assinado pelos alunos, e não prestado publicamente.

10.3 – Os alunos que, quando da implantação experimental do Código, não assinarem o Compromisso de Honra, estarão desobrigados das disposições deste, continuando, conseqüentemente, sob o mesmo regime anterior àquela implantação.

10.4 – Caso o CONSELHO DE HONRA, em alguma investigação, conclua pela culpabilidade de qualquer aluno que não tenha assumido o Compromisso de Honra, comunicar-lhe-á aquela decisão, não sendo, normalmente, aplicado o item 7.8.3, letras f e g, exceto nos casos julgados graves.

Em casos julgados graves, quando o bom nome e o conceito do Corpo de Alunos puderem ser afetados, o Conselho de Honra, a seu juízo, comunicará a ocorrência da falta disciplinar ao comandante do CA.

10.5 – O aluno que não houver assumido o Compromisso de Honra não terá direito ao recurso previsto no item 7.6.2, referente a resguardo de sua honra pessoal.

10.6 – O aluno que não assumir o compromisso por ocasião da implantação do Código poderá fazê-lo mais tarde.

10.7 – Uma vez assumido o Compromisso de Honra, não mais será anulado.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<VALORES> / Honra / ; Código de honra; Colégio Naval;

A QUESTÃO DA PRODUÇÃO DE COMBUSTÍVEL PARA UM ESQUADRÃO DE SUBMARINOS NUCLEARES DE ATAQUE

LEONAM DOS SANTOS GUIMARÃES
Capitão-de-Fragata (EN)

RESUMO

A futura obtenção de um esquadrão de submarinos nucleares de ataque pela Marinha do Brasil neste século implicará o surgimento de uma série de necessidades novas e singulares a serem satisfeitas pelo Sistema de Apoio Logístico Naval. Estas novas necessidades específicas trarão impactos sobre todas as seis funções logísticas básicas. Dentre elas, a de abastecimento de combustível pode ser considerada como aquela que requer o maior esforço de capacitação prévia, pois, além do domínio tecnológico das diversas etapas do ciclo do combustível nuclear, requer também a estruturação de uma base industrial nacional de produção para o efetivo atendimento das necessidades das futuras unidades de propulsão nuclear da Esquadra. O presente trabalho apresenta os aspectos técnicos das etapas de produção e um dimensionamento da base industrial requerida para atender às necessidades de um esquadrão composto por quatro submarinos.

SIMBOLOGIA

- Al_2O_3 - alumina
- CEA - Centro Experimental de Aramar (Marinha)
- CTMSP - Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo
- DEPP - Dias efetivos em plena potência
- DUA - diuranato de amônia
- FEC - Fábrica de Elementos Combustíveis
- F_u - Fator de utilização
- INAP - Instalação Nuclear de Água Pressurizada
- INB - Indústrias Nucleares do Brasil
- IPEN - Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares
- LABMAT - Laboratório de Materiais Nucleares (Marinha)
- LADICON - Laboratório de Desenvolvimento de Instrumentação e Combustível Nuclear (Marinha)
- LEI - Laboratório de Enriquecimento Isotópico
- NTU - nitrato de uranila
- PDCTM - Plano de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da Marinha
- PDR - Período de Docagem de Rotina
- PLED - Plano Específico de Desenvolvimento
- PNR - Período Normal de Reparo
- PROCON - Instalação de conversão em escala laboratorial (do IPEN)
- PWR - Pressurized Water Reactor
- SNA - Submarinos nucleares de ataque (Marinha)
- TCAU - tricarbonato de amônia e uranila
- UF_4 - tetrafluoreto de urânio
- UF_6 - hexafluoreto de urânio
- UO_2 - dióxido de urânio
- UO_3 - trióxido de urânio
- USEXA - Uma unidade de demonstração industrial (da Marinha em Aramar)
- USIDE - Outra unidade de demonstração industrial (da Marinha em Aramar)
- UTS - Unidades de trabalho separativo

SUMÁRIO

Simbologia	
Introdução	
Abastecimento de combustível nuclear	
Produção do combustível nuclear	
<i>Prospecção, mineração e beneficiamento</i>	
<i>Conversão</i>	
<i>Enriquecimento</i>	
<i>Reconvenção e pastilha</i>	
<i>Elementos combustíveis</i>	
<i>Reprocessamento</i>	
<i>Armazenamento de combustíveis irradiados</i>	
Bases para determinação de necessidades	
<i>Elemento operativo</i>	
<i>Atividade</i>	
<i>Consumo</i>	
<i>Custos das etapas do ciclo</i>	
<i>Custos da unidade de trabalho separativo</i>	
Produção requerida	
<i>Esquadrão de SNA de referência</i>	
<i>Dimensionamento da base industrial</i>	
<i>Geração de rejeitos</i>	
<i>Custos de produção</i>	
Sensibilidade às hipóteses adotadas	
<i>Variação do teor de enriquecimento</i>	
<i>Variação do teor do empobrecimento do rejeito</i>	
<i>Variação na capacidade separativa unitário</i>	
Conclusão	

INTRODUÇÃO

A criação, no próximo século, de um esquadrão de submarinos nucleares de ataque (SNA) no âmbito da Força de Submarinos da Esquadra seria o coroamento do êxito do Plano Específico de Desenvolvimento (PLED) de Tecnologia Nuclear, integrante do Plano de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da Marinha (PDCTM). Com efeito, é de conhecimento público que a Marinha, através do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP), vem implementando, desde 1979, um amplo programa para desenvolvimento de capacitação tecnológica em propulsão nuclear. A comprovação desta capacitação será obtida através do projeto, construção, comissionamento e operação de:

- Protótipo em terra de uma instalação propulsora nuclear para submarinos de ataque [2], denominada Instalação Nuclear de Água Pressurizada (INAP), baseada em reator do tipo PWR (*Pressurized Water Reactor*); e

- Usinas de demonstração industrial de algumas etapas do "Ciclo do Combustível Nuclear" (Projeto CICLONE), adotando-se a tecnologia de enriquecimento por ultracentrifugação.

A futura obtenção de submarinos nucleares de ataque implicará o surgimento de uma série de necessidades novas e singulares a serem satisfeitas pelo Sistema de Apoio Logístico Naval. Estas novas necessidades específicas trarão impactos sobre todas as seis funções logísticas básicas, isto é, abastecimento, manutenção e sal-

vamento, saúde, pessoal, transporte e desenvolvimento de bases.

Dentre estas funções, a de abastecimento de combustível pode ser considerada como aquela que requer o maior esforço de capacitação prévia, pois, além do domínio tecnológico das diversas etapas do ciclo do combustível nuclear, requer também a estruturação de uma base industrial de produção para o efetivo atendimento das necessidades das futuras unidades de propulsão nuclear da Esquadra.

ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL NUCLEAR

O combustível nuclear é carregado em um reator PWR [3], compondo o seu núcleo. Os elementos combustíveis, sob a forma típica de pastilhas cilíndricas encamisadas em varetas de aço inox, sofre a reação de fissão nuclear em cadeia controlada, produzindo calor, que é retirado por um fluido de resfriamento, que, por sua vez, irá vaporizar água em um gerador de vapor. Pode-se então utilizar este vapor para acionar uma turbina de propulsão diretamente acoplada ao eixo do navio (sistema de propulsão mecânica) ou para acionar turbogeradores que alimentarão as diversas cargas de bordo, incluindo o motor elétrico de propulsão (sistema de propulsão elétrica).

O abastecimento de combustível para um esquadrão de submarinos nucleares de ataque é um típico problema logístico, cuja solução deve ser alcançada por intermédio das três fases básicas da logística: determinação de necessidades, obtenção e distribuição.

O desempenho destas fases básicas, desdobradas nas atividades de abastecimento, agrupadas em atividades técnicas e atividades gerenciais, constituirão a essência operacional de um futuro Sistema

de Abastecimento de Combustível Nuclear da Marinha.

O combustível nuclear difere de um modo considerável dos combustíveis fósseis.

Com efeito, sua utilização envolve diversas etapas de elaboração através de processos tecnológicos especiais, o que implica um grande "valor agregado" ao longo de sua produção.

A logística de produção associada é, portanto, complexa, requerendo intensivos esforços de pesquisa e desenvolvimento e investimentos significativos para capacitação e implantação de uma base industrial nacional, pois a forte conotação político-estratégica desta atividade praticamente inviabiliza o apelo a fornecedores internacionais.

PRODUÇÃO DO COMBUSTÍVEL NUCLEAR

Entende-se como Ciclo do Combustível Nuclear as diversas etapas sequenciais pelas quais o minério de urânio bruto, naturalmente existente na crosta terrestre, é transformado em combustível pronto para ser carregado no núcleo de reatores nucleares, assim como o seu posterior gerenciamento técnico após a "queima" e descarregamento do reator.

Prospecção, mineração e beneficiamento

As etapas de prospecção, mineração e beneficiamento do minério de urânio constituem a parte inicial do ciclo do combustível, gerando como produto final o concentrado de urânio natural chamado torta amarela (*yellow cake*).

Podem-se distinguir cinco processos básicos que permitem passar do mineral, cujo conteúdo de urânio é de 0,3-10 kg/t no minério bruto, dependendo da jazida de

ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL NUCLEAR BASE INDUSTRIAL NACIONAL

INB: Poços de Caldas
Lagoa Real

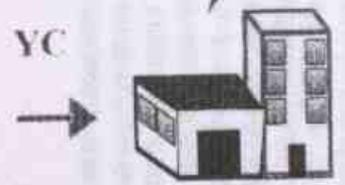
IPEN: PROCON
CTMSP: USEXA

CTMSP: LEI e USIDE
INB: projeto

INB: FPP
CTMSP: LABMAT

INB: FEC
CTMSP: LADICON

YC



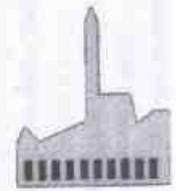
UF_6 nat



UF_6 enr



UO_2



Conversion

Reconversão

Fabricação de Pastilhas

Fabricação de Elementos Combustíveis

onde é extraído, à torta amarela, que contém de 70-80% de urânio:

- trituração e moagem (granulometria $\equiv 1$ mm);
- dissolução por ataque ácido ou básico;
- separação sólido-líquido para isolar o licor uranífero;
- purificação dos licores por solventes ou resinas de troca iônica;
- concentração por precipitação básica, seguida de filtração e secagem do precipitado que constitui o concentrado, sob forma de pó (diuranato de amônia, uranato de magnésio ou uranato de sódio, conforme a base utilizada), chamado torta amarela devido a sua cor característica.

Existe hoje no País uma razoável base industrial para prospecção, mineração e beneficiamento de urânio (Poços de Caldas, MG, em descomissionamento, e Lagoa Real, BA, em comissionamento), controlada pelas Indústrias Nucleares do Brasil (INB), empresa estatal ligada ao Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT).

Conversão

Esta segunda etapa do ciclo do combustível nuclear tem por objetivo transformar os concentrados de urânio (torta amarela) obtidos no mercado nacional ou, eventualmente, junto a fornecedores internacionais, em hexafluoreto de urânio (UF_6).

O UF_6 é a forma química em que o urânio encontra-se em estado gasoso a temperaturas pouco superiores à do ambiente (ponto de sublimação na pressão atmosférica de $56^\circ C$) e, portanto, adaptada ao processamento nas usinas de enriquecimento isotópico.

Dois métodos são utilizados para a conversão: via úmida e via seca.

O método da via úmida envolve os seguintes processos:

a) dissolução do concentrado de urânio a nitrato de uranila (NTU) e sua purificação pelo processo de extração por solventes;

b) precipitação do NTU com amônia para obtenção do diuranato de amônia (DUA) que posteriormente é seco e calcinado, dando origem ao trióxido de urânio (UO_3);

c) reação do UO_3 com hidrogênio e ácido fluorídrico para obtenção de tetrafluoreto de urânio (UF_4);

d) reação do UF_4 com flúor, obtido através de eletrólise, para produção de hexafluoreto de urânio (UF_6);

e) destilação do UF_6 para se eliminar impurezas e obter um produto com características adequadas para uso nas cascatas de enriquecimento; e

f) condicionamento do UF_6 , quando o produto líquido é transferido para cilindros de armazenamento e transporte, onde ele se cristaliza à temperatura ambiente.

Não existe hoje no País uma base industrial para conversão.

As Indústrias Nucleares do Brasil (INB) têm descartado, para curto e médio prazo, a implantação de tal infra-estrutura considerando o baixo valor agregado por esta etapa e a disponibilidade de fornecedores internacionais.

Os investimentos necessários não possuem portanto uma taxa de retorno que os justifiquem no atual contexto econômico.

O Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares (IPEN), em São Paulo, possui uma instalação de conversão em escala laboratorial, denominada PROCON, já muito antiga e em condições precárias de funcionamento, estando atualmente fora de operação.

Uma unidade de demonstração industrial denominada USEXA encontra-se em construção pela Marinha no Centro Experimental de Aramar (CEA).

Enriquecimento

O urânio no seu estado natural é uma mistura de três isótopos: U-238 (99,29%), U-235 (0,71%) e U-234 (traços). A operação de enriquecimento consiste então em elevar a parcela do U-235 até porcentagens superiores à natural.

Na etapa de enriquecimento, o UF₆ sólido é sublimado e injetado, sob forma gasosa, em conjuntos de máquinas de separação isotópica, ligadas em determinados arranjos série/paralelo que formam as chamadas "cascatas" constituintes das usinas de enriquecimento.

Ao longo do escoamento em direção à parte "alta" da cascata, o teor do isótopo de urânio de massa atômica 235 (U-235) presente no UF₆ natural (0,71%) é aumentado (enriquecido) para um valor superior (<20%), adequado à "queima" em reatores de propulsão naval.

O produto (UF₆ enriquecido) é então extraído desta região, condicionado, dessublimado e remetido para a etapa seguinte de reconversão.

Ao longo do escoamento em direção à parte "baixa" da cascata (extração do rejeito), o teor do isótopo de urânio de massa atômica 235 (U-235) presente no UF₆ natural é reduzido (empobrecido) para um valor inferior (0,2-0,3%). O rejeito (UF₆ empobrecido) é então extraído desta região, condicionado, dessublimado e armazenado de forma segura. Para reduzir o volume dos rejeitos armazenados, pode-se converter o UF₆ empobrecido em diuranato de amônia (DUA).

Os dois tipos clássicos de máquinas de separação isotópica empregadas para o enriquecimento de urânio em escala industrial são os difusores gasosos e as ultracentrífugas. O princípio de funcionamento de ambos é baseado na diferença de densidade (peso atômico) dos dois isótopos naturais (U-238 e U-235).

Num difusor, as moléculas mais leves atravessam em maior número uma barreira porosa (pó de Al₂O₃ ou Ni sinterizado), cujo diâmetro dos poros é muito pequeno em relação ao livre percurso médio das moléculas no gás. Isto faz com que a concentração de U-235 na região posterior à barreira seja maior do que na região anterior.

A ultracentrifugação, como seu nome indica, é baseada na diferença de pressão parcial entre as moléculas de UF₆ contendo U-235 e U-238 provocada pela força centrífuga dentro de um cilindro girando a velocidades muito elevadas (> 50.000 rpm). O gás mais pesado (teor de U-235 reduzido) concentra-se na periferia e o gás mais leve (teor de U-235 aumentado) no centro do cilindro. Repete-se várias vezes a operação dentro de uma mesma máquina por meio de uma circulação interna em contracorrente.

O consumo de energia elétrica de uma cascata de centrifugação é cerca de 10 vezes inferior ao de uma cascata de difusão equivalente, mas o custo inicial de investimento tende a ser superior.

Seu coeficiente de separação unitário (medido em termos de unidades de trabalho separativo - UTS) é muito superior ao dos difusores, o que implica um menor número de estágios em série na cascata.

Por outro lado, a vazão em cada máquina é pequena, o que implica um número maior de máquinas em paralelo. Isto torna as cascatas de centrifugação especialmente bem adaptadas para produções pequenas, com custos de investimento reduzidos.

Pode-se hoje afirmar que a difusão gasosa é uma tecnologia em obsolescência. Os desenvolvimentos industriais modernos estão voltados para a centrifugação. Em escala experimental, existem desenvolvimentos em novas tecnologias baseadas no emprego de *lasers*, que, entretanto, têm ain-

da um caminho longo para atingir a maturidade industrial.

Não existe hoje no País uma base industrial para enriquecimento.

Uma instalação de enriquecimento em escala laboratorial (Laboratório de Enriquecimento Isotópico – LEI) encontra-se em operação pela Marinha no Centro Experimental de Aramar (CEA).

Encontra-se em construção pela Marinha, também no CEA, uma unidade de demonstração industrial denominada USIDE. Esta usina é composta por vários módulos, sendo que os primeiros já se encontram em funcionamento.

As indústrias nucleares do Brasil estão iniciando o projeto de implantação de uma usina de enriquecimento em escala industrial, no seu complexo situado em Resende, RJ, baseado na tecnologia de centrifugação desenvolvida pela Marinha.

Reconversão e pastilha

Na etapa de reconversão, o UF_6 enriquecido é transformado em dióxido de urânio (UO_2), sob forma de pó, que será utilizado como matéria-prima para produção de pastilhas de combustível.

A reconversão envolve os seguintes processos:

- a) transformação do gás UF_6 para o estado sólido, sob a forma do pó tricarbonato de amônia e urânio (TCAU);
- b) redução do pó de TCAU a pó de UO_2 .

Na etapa de fabricação de pastilhas, o pó de UO_2 é transformado em pastilhas cilíndricas, as quais serão utilizadas na fabricação dos elementos combustíveis. A fabricação de pastilhas envolve os seguintes processos:

- a) compactação, em prensas, do pó de UO_2 sob forma de pastilhas cilíndricas, produzindo as chamadas “pastilhas verdes”;

- b) sinterização, em fornos, das “pastilhas verdes”;

- c) acabamento das pastilhas brutas, produzindo as pastilhas retificadas; e

- d) embalagem, armazenamento e transporte de pastilhas prontas.

A base industrial para reconversão e fabricação de pastilhas do País encontra-se em implantação pela INB, no seu complexo industrial em Resende, RJ (fábrica de pó e pastilhas).

Uma instalação de reconversão em escala laboratorial (fase 1 do Laboratório de Materiais Nucleares – LABMAT) encontra-se em operação pela Marinha no Centro Experimental de Aramar (CEA). Encontra-se em comissionamento pela Marinha, também no CEA, a fase 2 do LABMAT, para fabricação de pastilhas.

Materiais para elementos combustíveis

Além das pastilhas de UO_2 enriquecido, a fabricação dos elementos combustíveis requer uma série de materiais e componentes que possuem funções de encamisamento das pastilhas, de estrutura de suportes e de absorvedores de nêutrons para controle e segurança do reator.

Para um elemento combustível PWR típico, pode-se identificar:

- a) tubos e outros produtos metálicos em aço inox para fabricação das varetas e do esqueleto de suporte mecânica;

- b) tiras de incoel e processos especiais para fabricação das grades espaçadoras;

- c) pastilhas cilíndricas de alumina (Al_2O_3) a serem instaladas na extremidade superior das varetas combustíveis como isolante térmico;

- d) pastilhas cilíndricas de carvão de boro (B_4C) diluído em alumina a serem utilizadas como veneno queimável, para controle da queima do núcleo ao longo de sua vida útil;

e) pastilhas cilíndricas de carbeto de boro (B_4C) a serem utilizadas nas barras de segurança para desligamento do reator; e

f) barras cilíndricas da liga prata-índio-cádmio (Ag-In-Cd) a serem utilizadas nas barras de controle de potência do reator.

Elementos combustíveis

Na etapa de fabricação de elementos combustíveis, as pastilhas de UO_2 enriquecido são inseridas em varetas de aço inoxidável e em seguida são montadas em estruturas de suportação mecânica, e associadas a elementos absorvedores (barras de controle e de segurança), formando os elementos combustíveis, prontos para serem carregados no núcleo do reator.

A fabricação de elementos combustíveis PWR típico envolve os seguintes processos:

a) processos especiais de soldagem para montagem do esqueleto do elemento combustível;

b) processos para carregamento de pastilhas nas varetas;

c) processos especiais de soldagem de fechamento e selagem das varetas;

d) processos de montagem das varetas no esqueleto;

e) procedimentos específicos de controle de qualidade do elemento (estanqueidade das varetas, verificação do grau de enriquecimento do combustível nas varetas, inspeção dimensional);

f) procedimentos de limpeza e descontaminação do elemento; e

g) embalagem, transporte e armazenamento de elementos combustíveis novos.

A qualificação dos elementos combustíveis deve necessariamente preceder a fabrica o em escala industrial. Esta qualifica o envolve as atividades de irradia o de amostras representativas do elemento

combustível em reator de testes de materiais seguida de análise pós-irradia o dos componentes irradiados em células "quentes" (manipula o de materiais de média e alta atividade).

As INB possuem em funcionamento uma fábrica de elementos combustíveis (FEC), localizada no seu complexo industrial em Resende, RJ, que tem fornecido os elementos combustíveis para a central nuclear de Angra-I. A Marinha possui em funcionamento na sede do CTMSP, em São Paulo, SP, o Laboratório de Desenvolvimento de Instrumenta o e Combustível Nuclear (LADICON), com capacidade de fabrica o em pequena escala de elementos combustíveis para reatores navais.

Reprocessamento

Na etapa de reprocessamento, os elementos combustíveis usados, após serem descarregados do núcleo do reator, são desmontados e o combustível irradiado   separado dos demais materiais, para então ser diluído em soluço ácida, sendo em seguida separados o urânio, o plut nio e os produtos de fissão remanescentes. Os dois primeiros poderão então ser reutilizados como combustível e os últimos deverão ser armazenados de forma segura. O reaproveitamento do combustível reprocessado somente se justifica economicamente para grandes quantidades de combustível irradiado, isto  , um grande número de reatores em opera o, o que não seria, a princípio, o caso brasileiro.

Armazenamento de combustíveis irradiados

A alternativa   etapa de reprocessamento   o armazenamento dos elementos combustíveis irradiados diretamente. Neste caso, após o descarregamento do núcleo

do reator, os elementos combustíveis, no estado, são inicialmente armazenados em piscinas de estocagem temporária localizadas próximas ao reator para "esfriarem" (decaimento natural de sua radioatividade). Após este período, os elementos combustíveis usados são transferidos para estocagens a seco intermediárias, especialmente projetadas para este fim, onde aguardarão sua transferência para uma estocagem definitiva, em formações geológicas subterrâneas milenarmente estáveis.

Não existem hoje no País depósitos para estocagem definitiva nem intermediária de elementos combustíveis irradiados.

O combustível usado da usina de Angra I é estocado em piscina localizada em prédio adjacente ao reator, com capacidade de armazenamento para toda sua vida útil.

Para a Instalação Nuclear de Água Pressurizada, o CTMSP desenvolve o projeto do Prédio do Combustível, similar ao de Angra I, com capacidade de armazenar todo o combustível irradiado ao longo de 30 anos de operação do reator protótipo em terra.

BASES PARA DETERMINAÇÃO DE NECESSIDADES

Uma necessidade (N) é produzida por uma atividade (A) desenvolvida por um elemento operativo (E), o que define um consumo (C) em dadas circunstâncias (Z).

Elemento operativo

O elemento operativo representa o consumidor, neste caso, um esquadrão de submarinos nucleares de ataque (SNA).

Torna-se então necessário estabelecer uma hipótese de planejamento definindo o número de unidades que comporão o esquadrão.

Aqui será adotada, de forma hipotética, a premissa de quatro (4) SNA, pressupondo-se que, em uma situação de crise, haverá uma unidade em patrulha, uma unidade pronta para render aquela que se encontra em patrulha (eventualmente em trânsito para a área), uma unidade em Período de Docagem de Rotina (PDR) e uma unidade em Período Normal de Reparo (PNR). Além destas quatro unidades, deve-se ainda considerar o funcionamento normal do Protótipo em Terra da instalação propulsora destes SNA, indispensável à continuidade da formação, treinamento e adestramento das tripulações operativas.

O elemento operativo gerador das necessidades de combustível nuclear fica então definido como cinco reatores nucleares do tipo PWR.

Será então estabelecida, de forma hipotética, a premissa que estes reatores são idênticos, cada um com uma potência nominal de 50 MW térmicos, um núcleo composto por 21 elementos combustíveis formados por pastilhas cilíndricas de UO_2 enriquecido, encamisadas em varetas de aço inoxidável.

Atividade

Em termos logísticos, a atividade será definida pelo ciclo operativo dos submarinos, entendido aqui como o ritmo de funcionamento do reator.

Um fator preponderante para a definição deste ciclo é constituído pelo período entre recargas do núcleo, formado pelos elementos combustíveis.

O período entre recargas dependerá da energia total máxima gerada pelo núcleo, definida em termos de MW.dia ou em Dias Efetivos em Plena Potência (DEPP), e do Fator de Utilização (F_u) do reator, definido pela relação (porcentagem) entre a potência média em que o reator opera ao longo

do ciclo operativo (incluindo aí os períodos de parada, ou seja, de potência nula) e a potência máxima nominal.

A energia total máxima gerada pelo núcleo depende fundamentalmente da massa total de U-235 existente no núcleo e da energia gerada por unidade de massa deste isótopo.

Para um elemento combustível PWR típico, fixado o número de varetas combustíveis e as dimensões e densidade das pastilhas cilíndricas de UO_2 , a massa total de U-235 dependerá exclusivamente do grau de enriquecimento.

Adota-se então, de forma hipotética, a premissa que o grau de enriquecimento do urânio utilizado para a fabricação dos elementos combustíveis dos cinco reatores será de 5% em massa.

A energia gerada por unidade de massa de U-235 depende das soluções específicas adotadas para o projeto do núcleo. Para valores baixos de enriquecimento (menor que 20%) e de grau de queima (*burn-up*) do combustível (menor que 33MW.dia/ KgU_{total}), uma hipótese tecnicamente viável seria 145 MW.dia/ KgU_{235} .

Será considerado um submarino hipotético, que durante uma missão de patrulha de 90 dias passa 5% do tempo na potência máxima (100%), 20% a 2/3, 40% a 1/2, 20% a 1/3 e 15% a potência mínima (10%). Após esta missão, passa 30 dias no porto, com energia de terra, repetindo depois a mesma missão. O reator deste navio teria um Fator de Utilização (F_u) de 35%, ou seja, o núcleo gerou, ao longo de um período de 120 dias, uma energia total igual a 35% da energia máxima que poderia gerar caso operasse todo tempo a plena potência.

Consumo

Com base nas premissas hipotéticas feitas até aqui, pode-se quantificar as características de desempenho de um núcleo em

termos de vida útil, componentes e materiais necessários a sua fabricação.

Custos das etapas do ciclo

Para estimar os custos do combustível nuclear, considera-se os valores unitários médios apresentados pela referência [4]. Ressalta-se que estes valores são muito sensíveis à capacidade de produção (efeitos de escala) e estágio tecnológico da base industrial de cada país. Pode-se então considerar que os custos de produção em usinas de demonstração industrial tenderão a ser superiores aos apresentados.

Custos da Unidade de Trabalho Separativo

Apesar do custo unitário da Unidade de Trabalho Separativo (UTS) não ser o mais elevado, ele é predominante na composição do custo total do combustível.

O custo da UTS é composto pela amortização dos investimentos iniciais (que são relativamente elevados para a tecnologia de ultracentrifugação), pelos custos de imobilização do UF_6 nas cascatas (desprezível no caso da centrifugação, mas significativo no caso da difusão), custos de energia elétrica (relativamente reduzidos para a centrifugação) e custos de operação e manutenção. Para o caso de enriquecimento por ultracentrifugação, tem-se a composição do custos apresentada pela **Tabela 1:**

COMPOSIÇÃO DE CUSTOS DO ENRIQUECIMENTO POR ULTRACENTRIFUGAÇÃO

Amortização:	83,01%
Retenção de UF_6 :	Desprezível
Consumo de eletricidade:	3,66%
Operação e manutenção:	13,32%
TOTAL:	100,00%

Nota-se então que o custo da UTS por centrifugação é dominado pela amortização dos investimentos iniciais para construção da usina. A única maneira de reduzir o montante total destes investimentos é o desenvolvimento de máquinas com maior capacidade separativa unitária com custos de fabricação baixos. Isto implica em um menor número de máquinas para uma determinada capacidade total da usina de enriquecimento. A experiência industrial tem demonstrado que o resultado líquido é positivo, ou seja, a redução do número de máquinas compensa largamente o aumento do custo unitário de máquinas de melhor desempenho [5].

PRODUÇÃO REQUERIDA

Esquadrão de SNA de referência

As premissas básicas assumidas consideram um esquadrão de SNA composto por quatro unidades, apoiado por um protótipo em terra das suas respectivas instalações propulsoras, supostas idênticas. Estes cinco reatores possuem um núcleo formado por 21 elementos combustíveis do tipo PWR enriquecido a 5% em massa. A usina de enriquecimento que produz o combustível para estes reatores é baseada na tecnologia de ultracentrifugação, sendo o teor do rejeito empobrecido desta usina igual a 0,25%. A estratégia adotada para o gerenciamento do combustível usado é a de não reprocessamento, ou seja, armazenagem a longo prazo dos elementos combustíveis irradiados.

Dimensionamento da base industrial

A partir das bases estabelecidas para a determinação de necessidades, em especial da quantificação dos materiais necessários para a fabricação de um núcleo e o

período entre recargas, pode-se dimensionar a capacidade de produção anual destes materiais de modo a abastecer de combustível o hipotético esquadrão de submarinos nucleares de ataque.

Geração de rejeitos

Esta produção anual gera uma quantidade de rejeitos radioativos que deverão ser adequadamente gerenciados.

Os principais rejeitos são os próprios elementos combustíveis usados, descarregados dos reatores após irradiação durante a vida útil do núcleo, o UF₆ empobrecido, rejeitado pelas usinas de enriquecimento e o minério com muito baixo teor de urânio, descartado do processo de beneficiamento por ser anti-econômico o seu aproveitamento.

Os elementos combustíveis irradiados possuem alta atividade e, em não se adotando a opção pelo reprocessamento, deverão ser estocados de maneira controlada por períodos muito longos. Seu volume, entretanto, é relativamente pequeno. O UF₆ empobrecido possui muito baixa atividade, porém seu volume é relativamente elevado. Para sua estocagem, é recomendável convertê-lo a uma forma mais densa, tal como o nitrato de urânio (NTU). Os rejeitos de beneficiamento são em volume ainda muito maior, sendo, entretanto, estocados na própria mina, em "bota-fora" controlado.

Custos de produção

A partir da produção anual de materiais e da geração de rejeitos associada, e assumindo os custos unitários médios apresentados por [4], pode-se estimar os custos anuais de combustível para o esquadrão de SNA, assim como a contribuição relativa de cada etapa do ciclo para este custo.

Ressalta-se mais uma vez que os custos reais tendem a ser mais elevados, pois a escala de produção requerida é relativamente pequena comparada com a escala de produção sobre a qual estão baseadas as estimativas de custo assumidas.

SENSIBILIDADE ÀS HIPÓTESES ADOTADAS

Os resultados apresentados são limitados pelas diversas hipóteses feitas, de caráter arbitrário. Será então verificada a sensibilidade destes resultados a três destas hipóteses. Note-se que a variação de cada uma delas é feita mantendo-se as outras duas constantes, no valor de referência:

1. aumento do teor de enriquecimento do combustível de forma a aumentar a vida útil do núcleo dos cinco reatores dos SNA e protótipo em terra;

2. aumento do teor de empobrecimento do UF₆ rejeitado pela usina de enriquecimento de forma a reduzir o número de ultracentrífugas instaladas e, conseqüentemente, os custos de investimento correspondentes; e

3. aumento da capacidade individual de cada máquina ultracentrífuga, de forma a reduzir o custo unitário da UTS.

Variação do teor de enriquecimento

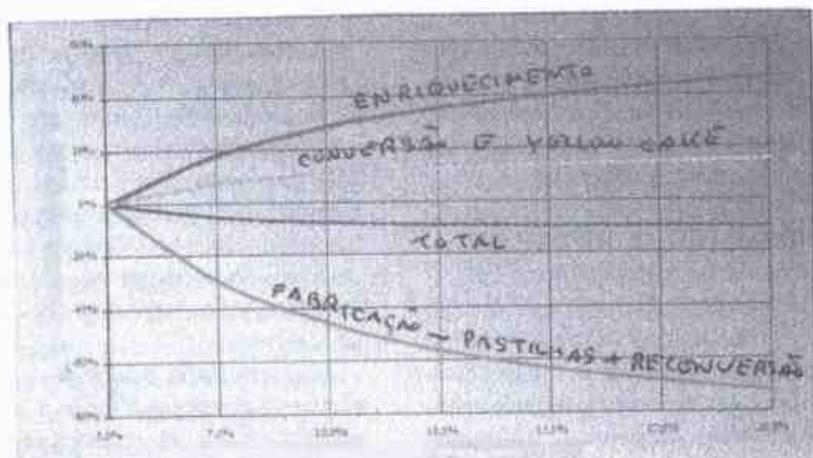
O aumento do enriquecimento tem como principal efeito o aumento do período entre recargas do reator. Ressalta-se que, além dos efeitos sobre o ciclo do combustível, isto implica um significativo aumento na disponibilidade dos SNA e uma redução dos custos de manutenção dos reatores, dado que as operações de troca de combustível seriam feitas com menor frequência. Estes dois efeitos específicos não são quantificados pelas análises que se seguem.

O aumento do enriquecimento implica ainda uma redução da capacidade mínima de produção anual requerida para as usinas de reconversão e de pastilha, para a fábrica de elementos combustíveis e para a armazenagem e transporte de elementos combustíveis, tanto novos como usados (e irradiados). Conseqüentemente, os custos de investimento, de operação e de manutenção destas etapas do ciclo seriam menores.

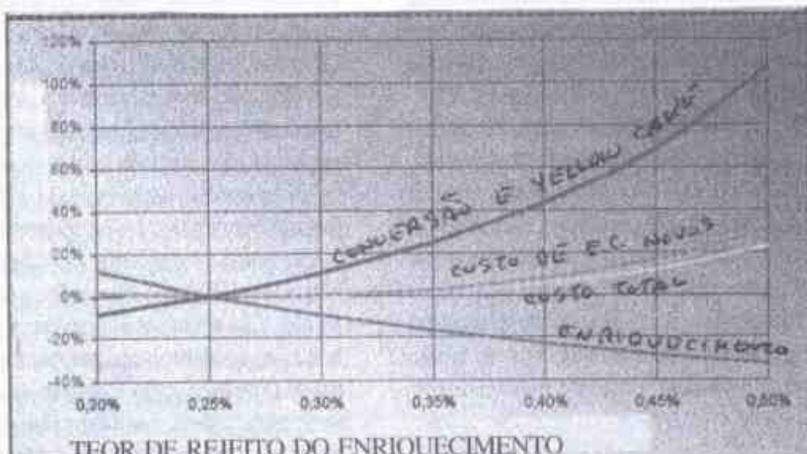
Por outro lado, o aumento do grau de enriquecimento requer um aumento na capacidade da usina de enriquecimento, o que implica na instalação de um número maior de máquinas ultracentrífugas, e portanto um aumento dos custos de investimento, de operação e de manutenção desta etapa do ciclo. A capacidade mínima de produção anual requerida para as usinas de conversão e de beneficiamento, assim como para a mineração, são pouco afetadas pelo aumento do grau de enriquecimento, ou seja, os custos associados a estas etapas permanecem aproximadamente constantes.

Se fosse adotado um grau de enriquecimento de 10%, por exemplo, a capacidade mínima de armazenagem, transporte e fabricação de elementos combustíveis novos, assim como de armazenagem de combustíveis irradiados, reconversão e pastilha, poderiam ser reduzidas em cerca de 50%. Em contrapartida, a capacidade de produção da usina de enriquecimento e, conseqüentemente, o número de ultracentrífugas instaladas teria que ser aumentado em cerca de 20%. As capacidades requeridas de mineração, beneficiamento e conversão seriam pouco alteradas.

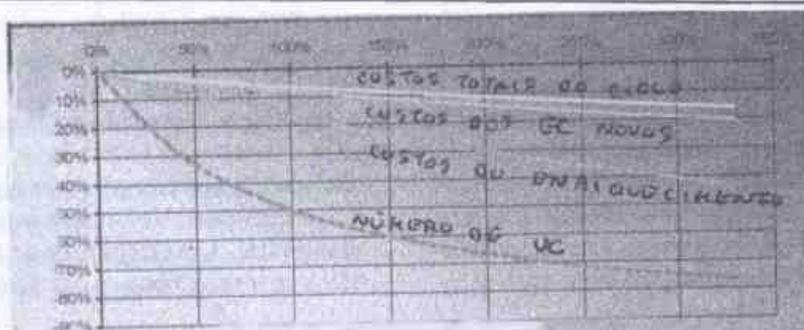
O aumento do grau de enriquecimento tende a tornar mais econômico o ciclo do combustível: por exemplo, para o grau de enriquecimento de 20%, estima-se reduções no custo total do ciclo da ordem de 10% em relação ao enriquecimento de referência. A



TEOR DE ENRIQUECIMENTO



TEOR DE REJEITO DO ENRIQUECIMENTO



AUMENTO DA CAPACIDADE UNITÁRIA DA UC "PADRÃO"

partir deste valor, os ganhos não são significativos. Note-se que a contribuição relativa de cada etapa do ciclo também varia, crescendo a parcela devido ao enriquecimento: para 20%, a contribuição do enriquecimento se eleva a 53% do custo total.

Da análise pode-se depreender que, do ponto de vista econômico, o grau de enriquecimento ótimo estaria entre 10-15%.

Variação do teor de empobrecimento do rejeito

Conforme já foi apresentado, os custos de investimento para implantação de usinas de enriquecimento por ultracentrifugação têm um peso preponderante nos investimentos totais para a produção do combustível nuclear. Uma estratégia para redução destes custos seria buscar alternativas para a redução do número mínimo de centrífugas requeridas para atender as necessidades de combustível do esquadrão de SNA.

A maneira mais simples e imediata de obter uma tal redução seria aumentar o teor de empobrecimento do rejeito. O maior teor dos rejeitos implica um pior aproveitamento do UF_6 , ou seja, para obter a mesma quantidade de produto (UF_6 enriquecido), é necessária uma maior quantidade de alimentação (UF_6 natural). Maior quantidade de UF_6 natural implica maior consumo de torta amarela (e, portanto, de minério) e maior capacidade da usina de conversão.

Se o teor de U-235 no rejeito do enriquecimento for dobrado, o número de ultracentrífugas requerido é reduzido em cerca de 30%, mas a alimentação (UF_6 natural) e o rejeito (UF_6 empobrecido) aumentam em mais de 100%. Sob o aspecto de custos, nota-se que o valor de referência representa um ótimo econômico: uma redução implica ligeiro aumento dos custos totais do combustível (mas uma redução no consumo de UF_6). O aumento do teor do rejeito até 0,35%

tem um efeito pequeno sobre os custos totais. A partir deste valor, o aumento de custos passa a ser mais pronunciado, chegando próximo a 30% para o teor de 0,5%. Para este valor extremo, os custos do enriquecimento são reduzidos em quase 40%, porém os custos de conversão e torta amarela aumentam cerca de 110%.

Conclui-se então que o valor ótimo econômico é efetivamente aquele assumido por hipótese.

A vantagem que pode apresentar o aumento do teor de rejeito prende-se à diminuição dos custos de investimentos iniciais. A usina de enriquecimento seria menor e a usina de conversão seria maior, o que teria um efeito líquido de menor imobilização inicial de capital. Esta redução de capital inicial seria entretanto cancelada a longo prazo pela necessidade de aquisição de maiores quantidades de torta amarela durante a vida útil das instalações. Entretanto, depreende-se da análise que aumentos no teor de rejeito até 0,35% não teriam impacto significativo sobre os custos totais.

Este valor poderia então ser considerado com o objetivo de reduzir os investimentos iniciais na base industrial de produção do combustível para o hipotético esquadrão de SNA. Acrescente-se ainda o fato de que este rejeito relativamente "rico" poderia vir a ser reaproveitado em uma usina de enriquecimento comercial de maior porte, tal como a que deverá ser desenvolvida pela INB.

Variação na capacidade separativa unitária

O aumento da capacidade unitária das máquinas tem como efeito a redução do custo da UTS produzida, pois o aumento dos custos de investimento na fabricação de máquinas de melhor desempenho é proporcionalmente menor que os aumentos da capacidade passíveis de serem obtidos.

Para uma máquina com o dobro de uma capacidade "padrão", tem-se reduções da ordem de 6% para o custo total do combustível, de 8% para o custo dos elementos combustíveis novos (total menos gerenciamento de combustível usado) e de 17% para o custo do enriquecimento. Para uma máquina com o quádruplo da capacidade "padrão", tem-se reduções da ordem de 16% para o custo total do combustível, de 20% para o custo dos elementos combustíveis novos (total menos gerenciamento de combustível usado) e 43% para o custo do enriquecimento.

Evidentemente existe um limite tecnológico para o aumento da capacidade separativa unitária das ultracentrifugas. A experiência industrial internacional, entretanto, tem demonstrado que o desenvolvimento de máquinas com capacidade superior a 10 UTS/ano é viável e econômico [5].

CONCLUSÕES

A capacidade de produção mínima da base industrial requerida para o atendi-

to das necessidades de combustível para um esquadrão de SNA composto por quatro unidades e para o protótipo em terra da instalação propulsora destes navios é apresentada pela Tabela 2, em números arredondados. Para as instalações de armazenagem de produtos intermediários, considera-se a necessidade de manter-se permanentemente um estoque estratégico correspondente ao consumo de dois anos, visando compensar eventuais "quebras" de produção. Para as instalações de estocagem de rejeitos, considera-se um período total de 30 anos de operação simultânea dos cinco reatores.

Esta produção anual teria custos da ordem de US\$ 11.800.000, distribuídos da forma apresentada pela Tabela 3. Estes valores são, entretanto, baseados num teor de enriquecimento de 5%, num teor de rejeitos da usina de enriquecimento de 0,25% e numa capacidade separativa unitária "padrão". A análise de sensibilidade a estas três hipóteses leva a conclusão que estes valores podem ser otimizados, visando a redução dos custos do ciclo ou a redução dos investimentos iniciais na base industrial requerida.

REFERÊNCIAS

1. DOROS, A. Future Enrichment Technologies, in *Nuclear Engineering International* nº 514, Reed Business Publishing, Londres, GB, maio de 1997.
2. GUIMARÃES, L.S., "Introdução às Instalações Propulsoras Nucleares Navais", *Revista Marítima Brasileira*, vol. 117, nº 1/3, Serviço de Documentação da Marinha, 1997.
3. GUIMARÃES, L.S., "Protótipos em Terra de Instalações Propulsoras Nucleares", *Revista Marítima Brasileira*, vol. 118, nº 7/9, Serviço de Documentação da Marinha, 1997.
4. ORGANIZAÇÃO PARA COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICOS (OCDE). *Prévision de Coûts de l'Électricité Produites par des Centrales Nucléaires Mises en Service en 1995-2000*, Agência da OCDE para a Energia Nuclear AEN, Paris, França, 1989.
5. PEREIRA, M.C.R. *Política de Defesa Nacional: A Marinha do Brasil*, Serviço de Relações Públicas, Brasília, 1997.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES> / Logística da produção de combustível nuclear / ; Submarinos nucleares ;

TABELA 2

CAPACIDADE DA BASE INDUSTRIAL DE PRODUÇÃO DE COMBUSTÍVEL NUCLEAR PARA UM ESQUADRÃO COMPOSTO POR 4 SNA E UM PROTÓTIPO EM TERRA

mina de urânio	: 54.000 t/ano
usina de beneficiamento	: 65 t/ano
armazenagem de torta amarela	: 130 t
transporte de torta amarela	: 11 t/mês
usina de conversão	: 68 t/ano
armazenagem de UF ₆ natural	: 136 t
transporte de UF ₆ natural	: 5.700 kg/mês
usina de enriquecimento	: 35 t UTS/ano
armazenagem de UF ₆ enriquecido	: 13 t
transporte de UF ₆ enriquecido	: 1.100 kg/mês
usina de reconversão e pastilha	: 5 t/ano
armazenagem de pastilhas	: 10 t
transporte de pastilhas	: 420 kg/mês
fábrica de elementos combustíveis	: 34 elementos/ano
transporte de elementos novos	: 3 elementos/mês
armazenagem de elementos novos	: 68 elementos
armazenagem de UF ₆ empobrecido	: 1.800 t
armazenagem elementos irradiados	: 1.024 elementos

TABELA 3

COMPOSIÇÃO DE CUSTOS DO COMBUSTÍVEL NUCLEAR PARA UM ESQUADRÃO COMPOSTO POR 4 SNA E UM PROTÓTIPO EM TERRA

Torta amarela:	30,63%
Conversão:	2,38%
Enriquecimento:	36,54%
Reconversão, pastilhas e fabricação de EC.:	9,17%
Gerenciamento de combustível usado:	21,28%

visite o

Museu do Corpo de Fuzileiros Navais

Localizado na Ilha das Cobras (RJ), o Museu do Corpo de Fuzileiros Navais está integrado ao sítio histórico da Fortaleza de São José, onde, em 1809, instalou-se a Brigada Real da Marinha, origem do Corpo de Fuzileiros Navais.

O Museu está instalado em túneis que foram construídos para servir de ligação segura entre as fortalezas erguidas pelos portugueses, a partir do século XVII, naquela ilha. A curiosa ambientação, pouco comum em museus tradicionais, provoca uma proximidade do visitante com as peças expostas.

Na primeira galeria, estão reunidas peças de



uniformes, medalhas, documentos, prataria e material arqueológico, além da maquete das fortificações que formavam o complexo de onde se originou a atual Fortaleza de São José. Ao longo do segundo túnel, ficam dispostos antigos armamentos, sobressaindo-se uma espingarda de

chumbeira, do ano de 1859.

São destaques do circuito expositivo, uma motocicleta Harley-Davidson, modelo 1953, e a escavação arqueológica na qual o visitante pode observar parte do contraforte da muralha da Fortaleza, construída no século XVIII.

Visitas podem ser marcadas pelo telefone
(021) 2291-4441, ramal 224.

O museu está aberto de Segunda a Sexta-feira,
de 12:00 às 16:15h.

Entrada Franca

UMA PROPOSTA DE FORMULAÇÃO DA FUNÇÃO DE DECISÃO

CARLOS FRANCISCO SIMÕES GOMES¹
Capitão-de-Corveta

SUMÁRIO

Considerações sobre a decisão
Atores do processo de decisão
Auxílio Multicritério à Decisão
<i>Fundamentos do Auxílio Multicritério à Decisão</i>
<i>Constituição do Auxílio Multicritério à Decisão</i>
<i>Distinção do Auxílio Multicritério à Decisão</i>
<i>O princípio do Auxílio Multicritério à Decisão</i>
Estruturação e modelagem multicritério
Proposta da função de decisão
Conclusões

CONSIDERAÇÕES SOBRE A DECISÃO

A palavra *decisão* é formada pelo prefixo *de* (prefixo latino aqui com o significado

de parar, extrair, interromper), que se antepõe à palavra *caedere* (que significa cindir, cortar). Tomada ao pé da letra, a palavra *decisão* significa "parar de cortar" ou "deixar fluir".

¹ N. R.: O autor é habilitado e aperfeiçoado em Eletrônica, Analista de Sistemas formado pelo Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (CEPUERJ), Mestre de Produção pela Universidade Federal Fluminense (UFF) e Doutor em Engenharia de Produção pela Coordenadoria de Projetos de Pesquisas na Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppe-UFRJ).

Uma decisão precisa ser tomada sempre que estamos diante de um problema que possui alternativas para a sua solução. Mesmo quando, para solucionar um problema, temos uma única ação a tomar, temos as alternativas de tomar ou não esta ação.

Em sua dimensão mais básica, um processo de tomada de decisão pode conceber-se como a eleição por parte de um centro decisor (um indivíduo ou um grupo de indivíduos) da melhor alternativa entre as possíveis. O problema analítico está em definir o melhor e o possível em um processo de decisão (Romero, 1996).

Podemos classificar as decisões de várias formas, tais como:

- a) simples ou complexas; ou
- b) específicas ou estratégicas etc.

As conseqüências advindas das decisões podem apresentar-se da seguinte forma:

- a) imediata;
- b) curto prazo;
- c) longo prazo; e
- d) combinação das formas anteriores (impacto multidimensional).

As decisões podem acarretar uma abrangência bem diversa. Segundo Milan Zeleny (Zeleny, 1994), a tomada de decisão é um esforço para tentar resolver problema(s) de objetivos conflitantes, cuja presença impede a existência da solução ótima e conduz à procura do "melhor compromisso".

O processo de decisão requer a existência de um conjunto de alternativas factíveis para sua composição, onde cada decisão (escolha de uma alternativa factível) tem associados um ganho e uma perda.

Alguns autores afirmam que decidir é posicionar-se em relação ao futuro.

Decidir também pode ser definido como:

a) processo de colher informações, atribuir importância a estas, posteriormente buscar possíveis alternativas de solução e depois fazer a escolha dentre as alternativas.

b) dar solução, deliberar e tomar decisão. Pode-se afirmar que o problema da "escolha" é:

a) selecionar um conjunto de opções válidas, onde a alternativa adequada é aquela que é ótima para um conjunto de valores; e

b) ordenar estas alternativas.

A tomada de decisão pode ser evidenciada nas mais simples atitudes diárias, tais como o que fazer para divertir-se: assistir à televisão, ouvir rádio, ouvir um CD, ler um livro. Uma primeira decisão poderá acarretar outras, por exemplo, ao se decidir assistir à televisão acarreta a necessidade de nova definição, que seria a qual canal (ou programa) assistir?

O ser humano deverá também escolher em qual instituição de ensino irá estudar, e dentro da instituição de ensino, quais cursos irá fazer, e, como conseqüência, onde comprar livros etc.

Algumas decisões, quando realizadas, seguem um único parâmetro para escolha; sendo assim, procede-se a uma mensuração deste parâmetro.

Escolhendo-se comprar, por exemplo, um carro sob o único parâmetro de custo, verificaremos qual é o carro menos oneroso, por meio de uma mensuração monetária, e o compraremos; logo, decidir é escolher uma alternativa dentre um conjunto de alternativas possíveis sob a influência de pelo menos dois parâmetros.

Tomar decisões complexas é, de um modo geral, uma das mais difíceis tarefas enfrentadas individualmente ou por grupos de indivíduos, pois quase sempre tais decisões devem atender a múltiplos objetivos, e freqüentemente seus impactos não podem ser corretamente identificados.

Os grupos envolvidos em decisões complexas, ou não, realizam processos sociais que transformam uma coleção de decisões individuais em uma ação conjunta (Frech, 1988).

Algumas decisões serão feitas pelo uso de parâmetros não-mensuráveis quantitativamente, porém, medidos qualitativamente, como é o caso do parâmetro beleza.

O ser humano vê-se assim obrigado a tomar decisões, ora usando parâmetros quantitativos, ora usando parâmetros de mensuração qualitativa, com forte característica subjetiva.

Os parâmetros quantitativos normalmente são de mensuração mais fácil que os parâmetros qualitativos.

Este mesmo decisor ou tomador de decisão ou agente de decisão, tradução do inglês *decision maker* (DM), é o responsável por realizar (executar) a decisão. Pode ser uma pessoa, um grupo, um comitê, uma companhia etc. e tem de vislumbrar as consequências das decisões em um meio ambiente mutável, sujeito a condições que o decisor não pode controlar, com incertezas, imprecisão e/ou ambigüidade.

Em muitas situações do mundo real em que o decisor se envolve com vários critérios de decisão, os valores a serem atribuídos para classificação das alternativas nos critérios ou mesmo a importância desses critérios podem ser efetuados com números inexatos (Miettinen, 1999).

De acordo com Hopwood (Hopwood, 1980), as incertezas têm efeito direto sobre a maneira pela qual o processo de decisão na organização é realizado.

A tomada de decisão, usando parâmetros quantitativos e qualitativos, é utilizada por grupos empresariais, pequenas e médias empresas, por governos, militares etc.

Pode-se exemplificar tudo o que foi apresentado anteriormente por meio da seguinte situação-problema: deseja-se resolver o problema da fome em uma comunidade, e as alternativas para solucionar o problema poderiam ser:

a) subsidiar os alimentos para que todos pudessem adquiri-los por meio dos seus salários;

b) criar um "salário de ajuda" (extra) para os necessitados.

As duas propostas acima resolveriam o problema. A mensuração dos custos no subsídio e no valor do salário é quantitativa, porém o impacto social das medidas terá uma avaliação qualitativa diversa.

Da mesma forma, outro grupo poderia argüir que nada adianta alimentar um povo doente, e nesse caso o dinheiro deveria ser prioritariamente enviado para a saúde; da mesma forma, outro(s) especialista(s) poderia(m) argüir que nada adianta tratar um "doente que morre de fome". Tratando-se de recursos escassos, acarretaria que apenas uma alternativa poderia ser implantada, e a escolha teria um caráter técnico e subjetivo.

Pode-se também exemplificar a subjetividade envolvida no processo de decisão por meio das seguintes situações: uma empresa que necessite priorizar fornecedores, ou escolher o local ideal para uma nova filial, ou mesmo selecionar empregados, o fará sob parâmetros qualitativos e quantitativos.

Deduzimos que no mundo atual (real), particularmente no ambiente empresarial, em um mercado globalizado e cada vez mais competitivo, busca-se tomar decisões mais rápidas, corretas e abrangentes. As decisões, normalmente, buscarão minimizar perdas, maximizar ganhos e criar uma situação em que, comparativamente, o decisor julgue que houve uma elevação (houve ganho) entre o estado da natureza que se encontrava e o estado que irá se encontrar (irá advir) após implementar a decisão.

ATORES DO PROCESSO DE DECISÃO

Freqüentemente, os termos **decisor**, **facilitador** e **analista** são usados como sinônimos. Este fato decorre de normalmen-

te ser o mesmo indivíduo, ou grupo de indivíduos, encarregado de executar as três funções. À guisa de sermos corretos nas definições, temos:

(a) **Decisor** (ou decisores): influencia no processo de decisão de acordo com o juízo de valor que representa e/ou relações que se estabeleceram. Estas relações devem possuir caráter dinâmico, pois poderão ser modificadas durante o processo de decisão devido ao enriquecimento de informações e/ou interferência de facilitadores.

O decisor pode ser uma pessoa ou um grupo de pessoas, em nome do qual é tomada a decisão (Vanderpooten, 1995). O decisor nesta situação não participa do processo de decisão, porém irá influenciá-lo se possuir o poder de veto. Haverá um grupo que tomará a decisão e irá oficializá-la por meio da "assinatura" do decisor.

Nem todos os decisores têm o poder de decisão. Sendo assim, é importante ainda distinguir o grau de influência dos decisores no processo de decisão. Este grau de influência faz a distinção entre os decisores envolvidos com o processo de decisão, que são colocados em dois grupos, denominados de **agidos** e **intervenientes** (Bana e Costa, 1993).

O decisor pode-se definir como aquele (ou aqueles) a quem o processo decisório se destina, e que tem o poder e a responsabilidade em ratificar uma decisão e assumir suas conseqüências.

Observação: Os **agidos** são pessoas às quais o programa é imposto, ou são as pessoas que são afetadas por ele, de uma maneira direta ou indireta. Os **agidos** não tomam decisão sobre o programa, apenas participam. São aqueles que, apesar de sofrerem conseqüências das decisões, têm limitada ou nenhuma capacidade de, por vontade própria, ver seus valores e preferências contemplados nos modelos de ava-

liação. Entretanto, dependendo da sua força e importância, podem exercer uma pressão mais ou menos intensa para que isto ocorra, porém sempre de forma indireta (Bana e Costa, 1994).

Os **intervenientes** são pessoas que tomam a decisão sobre os programas e têm ação direta sobre a mudança.

Ambos os tipos de atores são importantes, embora eles tenham regras diferentes.

Os **agidos** não são pessoas passivas durante todo o processo de decisão, da mesma forma como os **intervenientes** também não são pessoas ativas durante todo o processo (Bana e Costa, 1993).

(b) **Facilitador** (ou facilitadores): é um líder experiente que deve focalizar a sua atenção na resolução do problema, coordenando os pontos de vista do decisor, mantendo o decisor motivado e destacando o aprendizado no processo de decisão.

Tem como papel esclarecer e modelar o processo de avaliação e/ou negociação conducente à tomada de decisão.

Deve manter uma postura neutra no processo decisório, para não intervir nos julgamentos dos decisores.

Deve propiciar o aprendizado.

O **facilitador** (Roy, 1985) é um ator particular, cujo grau de ingerência na atividade de apoio à decisão deveria ser contínuo, adotando uma postura empática.

No entanto, o **facilitador** deve tentar abstrair-se de seu sistema de valor, a fim de não vir a influenciar os demais **intervenientes**.

(c) **Analista** (ou analistas): é o que faz a análise, auxilia o **facilitador** e o **decisor** na estruturação do problema e identificação dos fatores do meio ambiente que influenciam na evolução, solução e configuração do problema.

A maior parte do trabalho do **analista** consiste na formulação do problema, e em ajudar as pessoas a visualizar o problema.

AUXÍLIO (OU APOIO) MULTICRITÉRIO À DECISÃO E PESQUISA OPERACIONAL SOFT

Existe um conjunto de métodos aplicados aos problemas de gestão que constituem o enfoque da denominada Pesquisa Operacional, de onde surgiu um campo denominado:

a) Em inglês: *Multiple Attribute* (ou *Multi-Attribute*) *Decision Making* (MADM); *Multiple Criteria* (ou *Multi-Criteria*) *Decision Making* (MCDM); *Multiple Objective* (ou *Multi-Objective*) *Decision Making* (MODM), *Multiple Objective Decision Aiding* (MODA) e *Multiple Criteria Decision Aiding* (ou *Aid*) (MCDA);

b) Em português: *Análise de Decisões com Múltiplos Critérios* (ADMC) e *Auxílio* (ou *Apoio*) *Multicritério à Decisão* (AMD);

c) Em francês: *Aide Multicritère à la Décision* ou *Analyse Multicritère*. Acordo o dicionário Larousse, traduz-se para o português como "ajuda"; a palavra portuguesa "apoio" seria traduzida para o francês como "appui".

d) Em espanhol: *Análisis de Las Decisiones Multicritério*.

Observação: Alguns autores (Yoon, 1995) não consideram MADM, MCDM, MODM, MODA e MCDA como sinônimos; consideram como MADM o campo dentro do MCDM (ou seu sinônimo MCDA) responsável pela avaliação, priorização e seleção de alternativas em um ambiente multicritério/atributo com critérios/atributos conflitantes e o MODM (ou seu sinônimo MODA) um campo do MCDM que estuda a escolha da melhor alternativa em um ambiente de objetivos conflitantes.

Estes autores agrupariam a Teoria da Utilidade Multiatributo e os métodos de subordinação no MADM e os métodos iterativos no MODM. Estes mesmos au-

tores não diferenciam os termos atributo e critério.

Fundamentos do AMD

O AMD é fundamentado na precisa identificação da situação de decisão onde existem critérios conflitantes, nos atores da decisão (decisão em grupo) e nos problemas deste atores.

Os métodos multicritério têm sido desenvolvidos para apoiar e conduzir os decisores na avaliação e escolha das alternativas/solução em diferentes espaços.

O espaço das variáveis de decisão, em particular, consiste no conjunto de decisões factíveis e não-factíveis para um determinado problema.

Nas decisões em grupo, as preferências individuais podem ser combinadas de modo a resultar em uma decisão do grupo (Zapoundis, 2000).

As variáveis de decisão são as ações detalhadas, que devem ser decididas e comunicadas. A decisão do grupo é, assim, conseqüência de um intercâmbio de decisões entre os membros do grupo do qual emana a negociação das propostas aceitáveis.

Se o compromisso é obtido, elas são automaticamente acordadas (Gomes, 1998a).

Constituição do AMD

O AMD consiste em um conjunto de métodos e técnicas para auxiliar ou apoiar pessoas e organizações a tomarem decisões, sob a influência de uma multiplicidade de critérios.

A aplicação de qualquer método de análise multicritério pressupõe a necessidade de especificação anterior, do objetivo que o decisor pretende alcançar, quando se propõe comparar entre si várias alternativas

de decisão recorrendo ao uso múltiplos critérios (Bana e Costa, 1990).

Distinção do AMD

A distinção entre o AMD (Gershons, 1994) e as metodologias tradicionais de avaliação é o grau de incorporação dos valores do decisor nos modelos de avaliação.

O AMD pressupõe ser necessário aceitar que a subjetividade está sempre presente nos processos de decisão, permitindo iniciar o entendimento que será encontrado em diferentes juízos de valor nos diversos atores da decisão. Nesse sentido, busca-se construir modelos que legitimem a elaboração de juízos de valor, juízos estes necessariamente subjetivos, onde no AMD (Yu, 1985) a estrutura de valores dos decisores é associada aos critérios existentes, e busca permitir que as alternativas sejam examinadas, avaliadas e, caso seja possível, priorizadas.

Observação:

As metodologias da Pesquisa Operacional *Soft* (PO *Soft*) também levam em consideração alguns dos aspectos acima.

A PO *Soft* é composta de uma geração de métodos e metodologias, pensados e elaborados para um mundo coberto por um clima de complexidade, conflitos e situações não determinísticas (incerteza, imprecisão e situações dúbias), que auxiliam os que praticam funções de análise de problemas e gerenciamento na vida real a enfrentar os problemas de planejamento e tomada de decisão, além de ajudar os estudantes de sistemas de gerenciamento e de PO a entender esta nova perspectiva.

A principal função destes métodos e metodologias é estruturar problemas antes de tentar resolvê-los; por isso foram chamados de métodos *Soft*. Sua importância deve ser compreendida porque a maior parte deles surge de uma evolução da PO –

ferramentas de otimização e algoritmos. Elas também constituem uma contribuição britânica na arte da estruturação de problemas, sem que haja necessidade de as pessoas que vão utilizá-las adquirirem um conhecimento matemático de alto nível.

Enquanto os métodos tradicionais, na tentativa de representar a complexidade de situações desestruturadas, muitas vezes empregam técnicas baseadas na teoria das probabilidades, os métodos *Soft*, ao contrário, adotam o conceito de cálculo de possibilidades. Eles estruturam eventos ou resultados que os participantes declaram como relevantes, o que torna possível identificá-los, sem a obrigatoriedade de associar números sobre seus significados.

O principal ingrediente das metodologias denominadas *Soft* é a agregação da subjetividade do comportamento humano, que, por senso comum e experiência, pode ser representado por métodos gráficos ou diagramas que representam de forma esquemática redes de interações, demonstrando entre os diversos elementos das situações analisadas as influências, causalidades, similaridades ou compatibilidades existentes. Fornecer elementos que visem a estruturar situações problemáticas consideradas estratégicas é a característica mais comum encontrada nas metodologias ditas *Soft*. Um detalhamento maior da PO *SOFT* é encontrado em (Rosenhead, 1989) e (Soares, 1997).

O princípio do AMD

O AMD tem como princípio buscar o estabelecimento de uma relação de preferências (subjetivas) entre as alternativas que estão sendo avaliadas/priorizadas/ordenadas sob a influência de vários critérios, no processo de decisão.

A abordagem multicritério tem como característica considerar que:

a) processos decisórios são complexos e existem vários atores envolvidos, e em

que estes atores definem os aspectos relevantes do processo de decisão;

b) cada ator tem a sua subjetividade (juízo de valores);

c) devem ser reconhecidos os limites da objetividade e consideradas as subjetividades dos atores;

d) o problema não está claramente definido e nem bem estruturado.

O ser humano, como foi descrito anteriormente, tem presente em sua existência a constante necessidade de tomar decisões, e o faz por meio de comparações, classificações e ordenação de alternativas.

O AMD pode ser usado em diversas áreas de atuação, que podemos exemplificar com (Stewart, 1992):

a) gestão tecnológica;

b) critérios em conflito;

c) Engenharia de Sistemas, que vem a ser o campo da Engenharia diretamente relacionado com as atividades de concepção, melhoramentos e implantação de sistemas integrados, sendo esta alicerçada em conhecimentos e habilidades das ciências matemáticas, físicas e sociais;

d) Engenharia de Produção, concernente à tomada de decisão que atue em processos produtivos, visando à sua otimização e controle;

e) qualidade.

Diferentes decisores freqüentemente escolhem diferentes caminhos de solução para um problema idêntico; o mesmo equipamento poderá não ser comprado por duas firmas que existam na mesma cidade e enfrentem problemas semelhantes. Cada decisor aloca uma importância relativa, diferente, para cada critério (Mousseau, 1992) no processo de decisão.

Observação: Multicritério não significa que seja multidimensional; algumas decisões poderão não ser multicritério, porém têm avaliação multidimensional. Se analisarmos o critério custo (monocritério) de

forma individual, teremos custo de curto, médio e longo prazos e, ainda, custos fixos e custos variáveis (multidimensional).

Os sistemas de suporte (ou apoio) à decisão agilizam sugestões baseadas em algoritmos implementados via programação, em computadores. Porém, toda esta tecnologia seria de pouca validade quando se esquece a subjetividade inerente ao processo humano de tomada de decisão, que, como vimos, é o objeto de estudo do AMD.

Para conseguirmos um bom resultado, será importante buscarmos um conhecimento perfeito, ou o mais perfeito possível dentro das restrições (tempo, custo etc.), das conseqüências de nossas alternativas. Estas conseqüências deverão ser medidas a curto, a médio e a longo prazos.

A busca da solução de um problema freqüentemente ocorre em ambientes onde os critérios são conflitantes, onde o ganho de um critério (Mousseau, 1997) poderá causar uma perda em outro. Teremos de escolher a solução final, levando-se em conta o compromisso das diversas relações de troca intermediárias dos procedimentos adotados.

Observação: Uma alternativa é considerada dominada quando existe uma outra alternativa que a supera em um ou mais critérios e se iguala nos demais critérios. O princípio da dominância é usado para eliminar uma alternativa que seja claramente inferior a outra alternativa.

Definições:

(a) **Superioridade de Pareto:** o bem-estar social associado a um Estado A é superior ao de outro Estado B, se e somente se existe em A, pelo menos, um indivíduo com bem-estar maior que em B e não existe em B um outro indivíduo que possua um bem-estar superior que em A; um Estado é superior a outro se é possível aumentar o bem-estar de pelo menos um indivíduo sem prejudicar os demais.

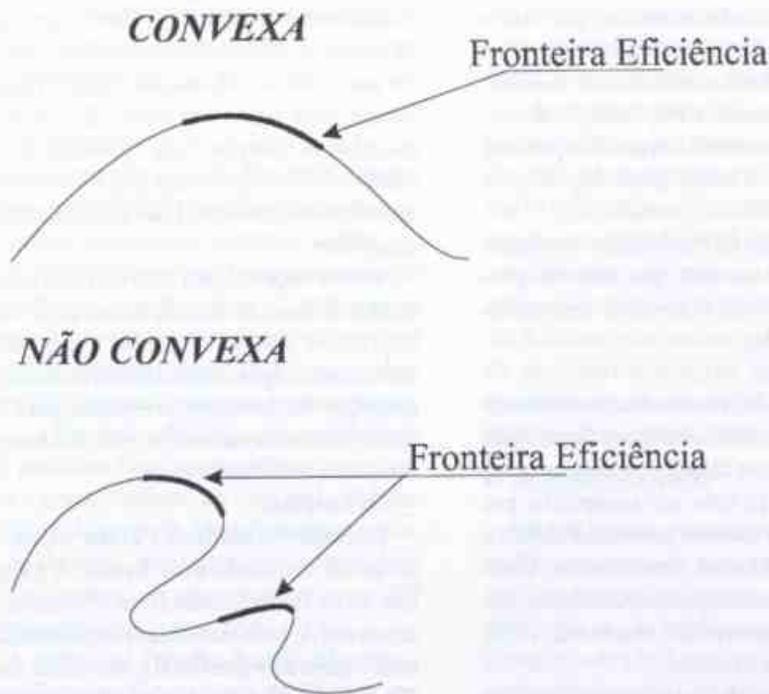
(b) **Ótimo de Pareto:** o bem-estar de uma sociedade é máximo se não existe outro Estado em que seja possível aumentar o bem-estar de um indivíduo sem diminuir o bem-estar dos demais indivíduos desta sociedade; não existe como melhorar o bem-estar de um indivíduo sem prejudicar o bem-estar de pelo menos um outro indivíduo.

A "solução eficiente", "não-inferior", "não-dominada", "fronteira", "fronteira de eficiência", "eficiência de Pareto", ou "ótimo de Pareto" (Pareto, 1996) será aquela que puder ser obtida de forma que a alternativa escolhida atinja um valor amplo em todos os critérios e não possua um decréscimo simultâneo (um valor dominado

por outra alternativa) em nível inaceitável em qualquer dos demais critérios que estão sendo utilizados no processo de avaliação das alternativas.

O decisor pode não estar interessado somente em identificar a melhor alternativa, mas também interessado em saber o quanto a melhor alternativa tem um valor global suficientemente bom para ser tomada como decisão.

Observação: Em uma curva convexa encontra-se uma fronteira de eficiência; em uma curva não-convexa, pode encontrar-se mais de uma fronteira de eficiência (FRENCH, 1988).



Tomar uma decisão é fazer uma escolha dentro do conjunto de alternativas factíveis, ou seja, alternativas que atendam ao objetivo e superem a restrição do problema; a eficiência na tomada de decisão consiste na escolha da alternativa que, tanto quanto possível, ofereça o melhor resultado; na impossibilidade de escolher-se a melhor alternativa, devemos buscar o conjunto de alternativas não-dominadas (ótimo de Pareto), sendo que essas alternativas são comparadas em função dos critérios identificados no processo de decisão, sob a influência dos atributos definidos e dentro de riscos aceitáveis, que farão o decisor posicionar-se para um futuro possível (no singular ou plural).

ESTRUTURAÇÃO E MODELAGEM MULTICRITÉRIO

Assumindo que a estruturação do modelo é fundamental em um processo de apoio à decisão (apoiar ou auxiliar a decisão é diferente de tomar a decisão), e considerando que a estruturação tem um caráter misto entre a ciência e a arte (este caráter provém da ausência de métodos puramente matemáticos para conduzir a estruturação), isto implica que é impossível conceber um procedimento genérico de estruturação cuja aplicação possa garantir a unidade e validade do modelo concebido (Bana e Costa, 1992).

O trabalho de estruturação visa à construção de um modelo mais ou menos formalizado, capaz de ser aceite pelos decisores como um esquema de representação e organização dos elementos primários de avaliação, e que possa servir de base à aprendizagem, à investigação, à comunicação e à discussão interativa com e entre os decisores.

Uma boa metodologia não explora só as soluções, mas também explora o decisor, e o faz à medida que o auxilia na busca da decisão explicitando as suas preferências (Buchanan, 1994).

Os métodos e metodologias do AMD auxiliam os decisores a compreender e explicitar suas preferências junto às alternativas (Easley, 2000).

Observação: Devemos ter sempre em mente as definições de Sistemas e Modelos.

Sistemas: Conjunto de elementos que interagem, trocando informações e controles, que se destinam a uma finalidade específica; ou conjunto de partes que interagem de modo a atingir um determinado fim, de acordo com um plano ou princípio.

Modelos: representação abstrata de um sistema real. É uma imitação simplificada que permite sua manipulação e entendimento quando o sistema real não está disponível para estudo, ou a condução de experimentos é muito cara ou perigosa.

Durante a modelagem de um problema utilizando o AMD, é necessário considerar quatro aspectos básicos (Mousseau, 1998):

- a) escolha – separar as alternativas selecionadas das rejeitadas;
- b) construção dos critérios e agregação das informações;
- c) classificação – separar as alternativas em grupos, onde seja possível identificar a dominância dos grupos;

Uma boa metodologia não explora só as soluções, mas também explora o decisor

d) ordenação – identificar uma hierarquia ou uma pré-ordem (preordenação) de classificação entre as alternativas.

*
* *

O ator do processo de decisão, desde que julgue conveniente usar a metodologia multicritério para auxiliá-lo a estruturar o seu problema e posteriormente priorizar/escolher as alternativas factíveis, deverá (Munda, 1997): (no singular e no plural)

- definir e estruturar o problema;
- definir o conjunto de critérios e/ou atributos que serão utilizados para classificar as alternativas;
- escolher se utilizarão métodos discretos ou contínuos. Se optar por métodos discretos (concebidos para trabalhar-se com um número finito de alternativas), deverá optar entre a Escola Francesa e a Escola Americana;
- identificar o sistema de preferências do decisor;
- escolher o procedimento de agregação.

*
* *

Para identificar o sistema de preferências do decisor, é necessário:

- considerar a subjetividade dos atores de decisão, as percepções individuais e vislumbrar em quais aspectos do problema o decisor encontra maior dificuldade de explicitar as suas percepções individuais;
- estruturar o problema de acordo com a visão compartilhada;
- identificar os pontos de vista comuns;

d) saber onde o decisor é inconsistente;
e) verificar o que pode ser mudado e por quê.

Temos de ter o cuidado para não criarmos um modelo que nos leve à uma irrealidade, pois, do contrário, obteremos uma solução sem nenhum resultado prático. A simulação é essencialmente um trabalho com analogias; é uma modalidade experimental de pesquisa que procura tirar conclusões com modelos que representam a realidade; é a imitação da realidade por meio de modelos.

No processo de decisão deve-se buscar o **nível mínimo de informação**, tais como:

a) os objetivos dos atores de decisão são conhecidos ?

b) as direções em que estes objetivos devem ser otimizados são conhecidas ?

c) os atores de decisão não irão selecionar uma alternativa dominada ?

Os modelos de tomada de decisões por meio de múltiplos cri-

térios são indicados para problemas onde existam vários critérios (Mousseau, 1995) de avaliação, normalmente critérios conflitantes, e algumas situações de monocritério, porém de caráter multidimensional.

Os problemas de multicritério não podem ser assim resolvidos sob análise matemática ou econômica.

Para solução do problema, podemos propor dois caminhos filosoficamente distintos (Brans, 1994):

(1) Identificar para cada alternativa a sua **utilidade**, agregando todos os valores advindos da classificação das alternativas nos critérios em **uma única função de utilidade**, sem identificar a importância relativa dos critérios.

Porém, este caminho é falho se considerarmos, por exemplo, a seguinte situação: uma empresa decide contratar um engenheiro com conhecimentos de eletricidade e mecânica; dois candidatos aparecem, um com média global 8, sendo a média de eletricidade 6 e a média de mecânica 10; o segundo também com média global 8, teve média em eletricidade de 10 e em mecânica 6, a função utilidade que simplesmente realize uma média aritmética entre as duas avaliações de cada candidato, sem atribuir importância diferenciada para eletricidade e mecânica, irá gerar um resultado igual para os dois candidatos.

(2) Utilizar-se de uma metodologia que leve em conta a importância relativa que o decisor atribui a cada critério, no caso, **conhecimentos em mecânica, conhecimentos em eletricidade e média global** dos conhecimentos em mecânica e eletricidade. Este caminho parece o mais adequado e será abordado. E o faremos assumindo, por hipótese, que não é possível dizer que uma decisão é boa ou ruim, utilizando-se para tal um único modelo matemático, e que a subjetividade no processo de decisão deverá ser considerada, e a sensibilidade da decisão poderá ser estudada comparando-se as sugestões de decisão advindas de dois ou mais algoritmos diferentes.

O AMD propõe-se a ter **visão prescritiva** (ou prescritivista) e **construtiva** (ou construtivista) ou **aproximação criativa** (Roy, 1977 e 1985) dos problemas. Esta visão seria uma fusão da **visão descritiva**, que é a visão do mundo como este se apresenta, não emitindo julgamento sobre a realidade descrita; com a **visão normativa**, sendo esta uma visão do mundo por meio de processos idealizados, defendendo o uso de fórmulas matemáticas. Esta visão apresenta receitas antecipadas.

Na **visão prescritiva**, fazem-se modelos que são apresentados ao decisor, e este decide se os aceita ou não.

A **visão construtiva** consiste em construir modelos por meio do processo decisório; a estruturação avança de forma interativa de modo coerente com os objetivos e valores do decisor.

A diferença entre os modelos **construtivistas** e **prescritivistas** são:

Modelo construtivista:

a) O facilitador ajuda a construir o modelo de preferências dos decisores, para o momento e a situação em estudo, com o objetivo de fazer recomendações.

b) O envolvimento dos atores do processo de decisão dá-se durante todas as fases do processo de apoio à decisão; as decisões são tradução dos valores dos decisores. Os atores aprendem juntos sobre o problema focado.

c) Permite levar em conta os aspectos subjetivos do grupo de decisores.

Modelo prescritivista:

a) O facilitador descreve primeiramente um modelo de preferências para depois fazer prescrições com base em hipóteses normativas que serão validadas pela realidade descrita.

b) O envolvimento dos atores do processo de decisão se restringe à estruturação do problema.

O decisor precisará entender suas próprias preferências, e o AMD deverá possuir algoritmos e metodologias que tornem confortável ao decisor explicitar essas preferências.

Todos estamos interessados em tomar boas decisões ao longo de nossas vidas; os grandes decisores empresariais e governamentais estão interessados nas soluções que obtenham os melhores resultados para suas empresas e seus países.

Assumindo que tomar decisões é uma tarefa difícil tanto para grupos como para indivíduos isolados, e que normalmente a decisão deverá atender a objetivos e a critérios conflitantes, e que as conseqüências das decisões nem sempre são facilmente identificáveis, e algumas alternativas e/ou objetivos estão interligados, a não-aceitação da subjetividade pode tornar-se uma dificuldade para a solução do problema. É neste mérito que enquadrámos o AMD.

O princípio de aprendizagem auxilia na construção de preferências.

*
* *

A metodologia tem sido baseada em operacionalidade e num julgamento pessoal. Suas vantagens são:

a) uso fácil por não-especialistas, preferencialmente transformada em um programa de computador que seja o mais amigável possível com o usuário, dispondo de recursos gráficos-visuais;

b) um método lógico e transparente;

c) liberdade de ambigüidade para interpretações dos dados de entrada;

d) a metodologia pode englobar tanto critérios quantitativos como qualitativos;

e) os julgamentos de valor também podem ser exercidos em escalas cardinais ou verbais;

f) permite ao decisor dispor de algoritmos que permitam a utilização de critérios independentes uns dos outros, como algoritmos que auxiliem na busca da solução de problemas onde os critérios de avaliação são dependentes; bem como, analogamente, poder lidar com alternativas que são independentes umas das outras, ou quando são dependentes;

g) incorpora questões do comportamento humano nos processos de decisão.

Segundo Philippe Vincke (Vincke, 1992), o AMD não consiste somente em cons-

truir uma família com técnicas de agregação de preferências, dadas em um conjunto de dados. O decisor deverá ter conhecimento dos métodos que pode utilizar e verificar o que mais se adequa à situação.

Sempre que fizermos uma análise, deveremos atentar para os seguintes princípios:

a) ao estudarmos uma situação multiatributo (e/ou multicritério), deverá haver sempre uma compensação entre os atributos (e/ou critérios), ou seja, um grande ganho num atributo (e/ou critério) de menor importância irá compensar uma pequena perda em um atributo (e/ou critério) de grande importância;

b) deve existir uma ordenação possível para as alternativas e, portanto, deve existir uma melhor alternativa, que precisamos descobrir.

A escolha dos métodos/algoritmos freqüentemente é feita assumindo-se ser impossível, para um analista, em situações de decisão complexa, a fim de ter uma visão precisa do mundo real. Sendo assim, não é possível representar todos os estados da natureza de forma precisa.

O analista/especialista deverá estar ciente de que as preferências não são constantes; elas mudam com o tempo, e algumas vezes são ambíguas e não podem ser vistas de forma independente em um processo de análise. Mesmo que consigamos uma resposta para a modelagem de preferências e/ou função de utilidade por meio de funções ou programas, deveremos sempre revisar o processo com o objetivo de verificar se alguma preferência não foi alterada.

O estudo da **Informação das Preferências** (tradução do termo inglês *Preference Information*) divide-se em Preferência das Informações Intracritérios (tradução do termo inglês *Intra-Criterion Preference Information*) e Preferência das Informações Intercritérios (tradução do termo inglês *Inter-Criteria Preference Information*).

(A) **Preferência das Informações Intracritérios:** é necessária para construir preferências parciais em um critério particular, na avaliação de alternativas neste critério (classificação de alternativas neste critério).

(B) **Preferência das Informações Intercritérios:** é utilizada para definir a importância de cada critério dentro do agregado de preferências formado pelos critérios (esta informação define o peso de cada critério).

A decisão multicritério ocorre quando, tendo um conjunto A de alternativas ou ações avaliadas em uma família de critérios, desejamos (Vincke, 1992):

a) determinar um conjunto de ações ou alternativas (conjunto A) que são consideradas as melhores para resolver um determinado problema;

b) dividir o conjunto A em subconjuntos que atendam a normas preestabelecidas;

c) ordenar as alternativas de forma crescente ou decrescente, considerando a sua "capacidade" de solucionar um determinado problema.

O importante é que, na Análise Multicritério, sempre haverá um fator humano. Nunca poderá ser uma situação em que a decisão seja totalmente concebida por meio de algoritmos. *O objetivo é trazer um apoio ou auxílio à tomada de decisão* e, obviamente, escolher a(s) melhor(es) alternativa(s), dentro das várias possíveis. O AMD assume que é freqüentemente impossível prever se uma situação é boa ou má apenas por métodos matemáticos, bem como a modelagem dos critérios envolvidos no processo de decisão não é meramente objetivo, a subjetividade não está sempre presente (Vanderpooten, 1995).

Freqüentemente o AMD utiliza-se de procedimentos da Psicologia e da Matemática, como, por exemplo, escalonamento multidimensional.

Muitos debates têm sido feitos neste sentido sobre as preferências do decisor na Análise Multicritério. Ela permite ao decisor fazer a sua busca com consistência, na medida em que o alerta para tal, porém nunca poderá impor uma estrutura injustificável ao decisor (Stewart, 1992).

As decisões econômicas, industriais, políticas ou sociais, por exemplo, são decisões de multicritério. Uma firma/empresa nunca irá comprar um equipamento apenas baseado no preço (ou custo); a qualidade e outros critérios deverão ser considerados.

O AMD se propõe a indicar o caminho da decisão, ou pelo menos diminuir a confusão para podermos alcançar a direção que, posteriormente, indicará o caminho a ser seguido. Para cumprir o pressuposto anteriormente, o AMD utilizar-se-á dos mais variados algoritmos para realizar as aproximações em busca da solução.

A diferenciação mais freqüente que ocorre no AMD está no fato de, algumas vezes, A ser definido explicitamente com uma lista finita de alternativas (métodos discretos); outras vezes, A está implícito e definido de forma matemática (métodos contínuos).

Ao modelarmos ou formularmos o problema, os critérios são importantes. Os critérios poderão ser desenvolvidos por meio de um método hierárquico ou não, a partir de uma meta-padrão, que será redimensionada em submetas.

O AMD poderá ser usado em dois contextos:

(a) um indivíduo, ou mesmo um grupo, cujo resultado da sua decisão não causa um impacto em outros grupos; nesse caso, os métodos utilizados não requerem uma substancial documentação.

(b) uma pessoa, porém normalmente um grupo, cuja decisão acarreta uma forte consequência em outros grupos; neste caso, a lista de alternativas será considerável. Isto, normalmente, ocorre em grupos empresari-

ais ou em decisões de organismos públicos. Este tipo de decisão deverá ser baseado em forte documentação, assim como os critérios analisados deverão levar em conta os diversos elementos da comunidade.

O AMD é um enfoque utilizado como elemento central da análise de decisões. Como tal, lança mão de informações sobre o problema, tendo como característica principal a análise de várias alternativas ou ações, sob vários pontos de vista ou critérios.

Para fazer esta análise, os decisores freqüentemente têm que comparar as alternativas presentes no processo decisório.

Assim sendo, com o AMD propõe-se a clarificação do problema e a tentativa de fornecer respostas para as questões levantadas em um processo decisório, por meio de modelos definidos e claros. À medida que a complexidade dos problemas vai aumentando, a análise sob o ponto de vista de um único critério de julgamento das alternativas – também chamada análise monocritério – não faz sentido e faz-se a abordagem de problemas envolvendo vários pontos de vista por meio da abordagem mais rica que constitui o AMD.

Por meio da análise das formulações básicas nos problemas de AMD, objetiva-se a clarificação da decisão por meio da escolha de um subconjunto, tão restrito quanto possível, para a escolha final de uma alternativa, obtendo-se como resultado uma tal escolha.

PROPOSTA DA FUNÇÃO DE DECISÃO

Em face do anteriormente exposto, a função multicritério de decisão (FD) pode ser assim descrita (Gomes, 1999a):

G = objetivo e/ou objetivos a serem alcançados;

Conjunto $A = \{a_1, a_2, \dots\}$, conjunto de alternativas que deverão ser avaliadas,

comparadas ou analisadas, e se possível e necessário priorizadas, pelo decisor.

Cada caminho $a \in A$ representa uma performance escolhida por nós, e que trará as conseqüências de sua implementação, porém tudo veio de uma decisão particular. Esta metodologia de aproximação cria para cada qual (caminho a) um vetor de critérios/atributos que chamaremos de Z , com n critérios/atributos, onde para cada caminho a de escolha teremos um resultado diferente. Ao definirmos todos os pontos de um vetor, poderemos definir o nosso Z_a máximo e o Z_a mínimo e, assim, definiremos padrões.

Conjunto $C = \{c_i$, onde i varia de 1 até $n\}$, conjunto de critérios a serem usados para avaliação das alternativas.

Conjunto $K =$ onde K_i representa o número de participantes do processo de decisão (Kim, 1999).

Conjunto $U =$ onde u_i representa a informação individual. (Kim, 1999).

Conjunto $O = \{o_j$, onde j varia de 1 até $m\}$, conjunto de atributos.

Conjunto $W = \{w_1, w_2, \dots, w_k\}$, conjunto de pesos atribuídos aos critérios e/ou atributos, onde W_k é função da preferência do decisor por c_i ou o_j .

R = restrições a serem observadas.

Ω = possíveis estados da natureza ou possíveis eventos.

$p(\Omega)$ é a probabilidade, na ausência desta possibilidade, associada a um evento específico W .

$H(A, \Omega, p(\Omega))$ = benefícios esperados da alternativa.

Vamos definir G como um conjunto que representa o(s) nosso(s) objetivo(s) e A como o conjunto composto pelas alternativas possíveis de decisão e em que o decisor escolherá (fará) sua decisão. Definiremos a uma alternativa (a) qualquer, onde $a \in A$, G não representam objetivos triviais e não estão facilmente definidos.

$FD = G \otimes [A \otimes R] \otimes [W \otimes C \otimes O] \otimes [\Omega \otimes H \otimes p(\Omega)] \otimes [K \otimes U]$, onde o símbolo \otimes significa "associado e/ou sob influência de".

Observação:

A relação $A \otimes R$ busca eliminar as alternativas que não superam as restrições. A relação $W \otimes C \otimes O$ associa os critérios e atributos com os respectivos pesos, modela as preferências do decisor. A relação $[\Omega \otimes H \otimes p(\Omega)]$ quantifica a incerteza e/ou a imprecisão do processo de decisão, e a agregação de valor das alternativas. O valor de $a \in A$, $c_i \in C$ e $o_j \in O$ é função de $\sum a_i \times w_k + \sum a_o_j \times w_k$. A interação $[K \otimes U]$ gera um "valor" maior que as simples somas das partes, uma vez que ocorre a interação do grupo.

CONCLUSÕES

Ao analisarmos os métodos de Pesquisa Operacional classificados como Auxílio

Multicritério à Decisão (AMD), concluímos que a chave da filosofia dos métodos AMD está na maneira de realizar a aproximação do problema, seja para resolvê-lo ou reduzir sua "confusão". O AMD tem seu foco na modelagem de preferências dos decisores.

O decisor/facilitador/analista identificará qual dessas teorias melhor se aplica ao problema em estudo, necessariamente com alternativas e critério/atributos discretos e finitos.

Caberá ao decisor/facilitador/analista utilizar-se de outras diferentes teorias, quando julgar necessário, de forma associada, buscando sempre melhor compreensão do problema, explicitação das alternativas e posterior escolha do resultado ótimo de Pareto.

A proposta da função de decisão multicritério objetiva ajudar os decisores a não permitirem que parte alguma da decisão seja esquecida, e que o problema, ao ser analisado, enfoque os aspectos de lógica e quantificação.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO> / Decisão / ; Auxílio Multicritério à Decisão: AMD; Pesquisa Operacional;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. AZONDEKON, Sebastien H. & MARTEL, Jean Marc. "Value" of additional information in multicriterion analysis under uncertainty. *European Journal of Operational Research*, 117, p. 45-62. 1999.
2. BANA e COSTA, Carlos Antonio. *Structuration, Construction et Exploitation d'un Modèle Multicritère d'Aide à la Decision*. Thèse de doctorat pour l'obtention du titre de Docteur en Ingénierie de Systèmes, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior Técnico, Lisboa, Portugal, 1992.
2. BANA e COSTA, Carlos Antonio, 1993, "Processo de Apoio à Decisão: Problemáticas, atores e ações". Palestra proferida no Curso Ambiente: Fundamentalismos e Pragmatismos, Seminário Pedro Nunes, Convento da Arrábida, Porto, Portugal, Agosto.

3. BANA e COSTA, Carlos Antonio, ALMEIDA, Manuel Campos de. "Mensor - Método Multicritério Para Segmentação Ordenada". *Revista Investigação Operacional*, v. 10, n. 1 (Junho), pp. 19-28, 1990.
4. BANA e COSTA, Carlos Antonio, SILVA, F. N. "Concepção de uma "Boa" Alternativa de Ligação Ferroviária ao Porto de Lisboa: uma aplicação da metodologia multicritério de apoio à decisão e à negociação". *Revista Investigação Operacional*, v. 14, pp. 115-131, 1994.
5. BRANS, Jean-Pierre, MARESCHAL, Bertrand, "The Promethee-Gaia Decision Support Systems for Multicriteria Investigations". In: *Proceedings of the XIth International Conference on Multiple Criteria Decision Making*, Coimbra, Portugal, 1994.
6. BUCHANAN, John T., HENIG, Modechai I., "Decision Making by Multiple Criteria: A Concept of Solution". In: *Proceedings of the XIth International Conference on Multiple Criteria Decision Making*, Coimbra, Portugal, 1994.
7. EASLEY, Robert F. & VALACICH, Joseph S. & VENKATARAMANAN, M.A. "Capturing group preferences in a multicriteria decision". *European Journal of Operational Research* 125, p. 73-83, 2000.
8. FRENCH, Simon. *An Introduction the Mathematics of Rationality*. Ellis Horwood Limited.
9. GERSHON, Mark & GRANDZOL, John. "Multiple Criteria Decision Making". *Quality Progress*, January, p. 69-73, 1988.
9. GOMES, Carlos F. Simões. "Teoria da Utilidade Multiatributo: Principais Características. e Análise Comparativa com a Teoria da Modelagem de Preferências". In: *Anais do XXIX Simpósio Brasileiro de Pesquisa Operacional*, p. 46, Salvador, BH, Outubro, 1997a.
10. GOMES, Carlos Francisco Simões & MONTEIRO, Luiz Flavio Autran. Auxílio Multicritério à Decisão na Logística Naval; Parte I: Abastecimento e Dotação de Sobressalentes. *Revista Pesquisa Naval*, número 10, outubro, páginas 83 a 102, 1997b.
11. GOMES, Carlos Francisco Simões & ROCHA, Maria Angélica Lumbrêras. "Teoria da Utilidade Multiatributo e Teoria da Modelagem de Preferências: Principais Características, e Análise Comparativa". *Revista Marítima Brasileira*, v. 117, nº 10/12, outubro/dezembro, páginas 181 a 197, 1997c.
12. GOMES, Luiz Flávio Autran Monteiro & MOREIRA, Antonio Manuel Machado. "Da Informação à Tomada de Decisão: Agregando Valor Por meio dos métodos Multicritério". *COMDEX SUCESU - RIO' 98*, Riocentro, Rio de Janeiro, RJ, Abril, 1998a.
13. GOMES, Carlos Francisco Simões & GOMES, Luiz Flávio Autran Monteiro. Apoio Multicritério à Decisão na Logística Naval; Parte II: Priorização de Fornecedores. *Revista Pesquisa Naval*, número 11 - outubro, páginas 299 a 306, 1998b.
14. GOMES, Carlos Francisco Simões. *THOR - Um Algoritmo Híbrido de Apoio Multicritério à Decisão para Processos Decisórios com Alternativas Discretas*. Tese de Doutorado em Engenharia de Produção, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 1999a.
15. GOMES, Carlos Francisco Simões, SOARES, Virginia Maria Salerno & COSENZA, Orlando Nunes, 1999b, Uma proposta de alinhamento do enfoque sistêmico da SSM (Soft SYSTEMS METHODOLOGY) Com Técnicas Qualitativas Para Melhoria do Processo de Tomada de Decisões nas Organizações. *Revista Marítima Brasileira*, v. 119, n. 1/3 jan/mar, páginas 191 a 204.
16. GOMES, CARLOS FRANCISCO SIMÕES, GOMES, Luiz Flavio Autran Monteiro, 1999c. Uma aplicação de Conjuntos Aproximativos ao apoio Multicritério à Negociação, *Revista Pesquisa Naval*, número 12, outubro, páginas 263 a 270.
17. GOMES, CARLOS FRANCISCO SIMÕES, SOARES, Virginia Maria Salerno, 2000, "Apoio Multicritério à Decisão (AMD) e Pesquisa Operacional SOFT - Principais Características, Métodos e Análise comparativa, na Atribuição do Coeficiente de Importância (Peso) a Critérios no Processo de Decisão", *Revista Marítima Brasileira*, v. 120, n. 7/9 jul/set, páginas 205 a 226.

18. GOUMAS, M. & LYGEROU, V., 2000, Na extension of the Promethee method for decision making in fuzzy environment: Ranking of alternatives energy exploitation projects, *European journal of Operational Research* 123, 606-613. - MÉTODOS COM FUZZY.
19. HOPWOOD, A. G., 1980, "The organisational and behavioural aspects of budgeting and control, in topics in management accounting". *Philip Allen, Deddington*, pp. 221-240.
20. KIM, SOUNG HIE & CHOI, SANG HYUN & KIM, JAE KYEONG, 1999, An interactive procedure for multiple attribute group decision making with incomplete information: Range-based approach, *European Journal of Operational Research* 118, pp. 139-152 - decisão em grupo.
21. MIETTINEN, KAISA & SALMINEN, PEKKA, 1999, Decision-aid for discrete multiple criteria decision making problems with imprecise data, *European Journal of Operational Research* 119, pp. 50-60
22. MOUSSEAU, VINCENT, 1992, "Are Judgment About Relative Importance of Criteria Dependent or Independent of the Set of Alternatives? An experimental Approach", *Cahier du Lamsade*, n. 111, Université Paris-Dauphine, Paris, France, May.
23. MOUSSEAU, VINCENT, 1995, "Eliciting Information Concerning the Relative Importance of Criteria", *Cahier du Lamsade*, n. 126, Université Paris-Dauphine, Paris, France, January
24. MOUSSEAU, VINCENT, 1997, "Compensatoriness of preferences in matching and choice", *Foundations of computing and decision sciences*, v. 22, n. 1, pp. 3-19.
25. MOUSSEAU, VINCENT, SLOWINSKI, ROMAN, 1998, "Inferring an ELECTRE TRI Model from Assignment Examples", *Journal of Global Optimization*, n 12, pp. 157-174, Kluwer Academic Publishers.
26. MUNDA, GIUSEPPE, 1997, "Multicriteria Evaluation Theory: a Concise Overview". In: *Primer Encuentro Iberoamericano sobre Evaluación Y Decisión Multicriterio*, R. E. D. - M 97, pp. 55-88, Santiago, Chile, Julio.
27. PARETO, VILFREDO, 1996, *Manual de Economia Política*. Título original: *Manual d'Economia Política*, tradução para o português, Editora Nova Cultural, São Paulo, SP, Brasil.
28. ROMERO, CARLOS, 1996, *Análises de Las Decisiones Multicriterio*, Isdefe, Madrid, España
29. ROSENHEAD, J., 1989, *Rational Analysis for a Problematic World: problem-structuring methods for complexity, uncertainty and conflict*, New York: John Wiley & Sons
30. ROY, BERNARD, 1977, "A Conceptual Framework for a Prescriptive Theory of Decision Aid", *Studies the Management Sciences*, vol. 6, pp. 179-210.
31. ROY, BERNARD, 1985, *Methodologie Multicritière d'Aide à la Décision*. Paris, Editora Econômica, France.
32. ROY, BERNARD, BOUYSSON, DENIS, 1993a, *Aide à la décision fondée sur une PAMC de type ELECTRE*. Editora Econômica, pp. 270-271 et 414-433, France.
33. ROY, BERNARD, BOUYSSON, DENIS, 1993b, *Aide Multiple a la Decision: Methods et cas (in English "Multiple Criteria Decision Aid: Methods and Case Studies")*. Editora Econômica, France.
34. ROY, BERNARD, VANDERPOOTEN, DANIEL, 1995, "The European School of MCDA: A Historical Review". In: *EURO XIVth Conference*, Lamsade, Université Paris-Dauphine, Paris, France.
35. ROY, BERNARD, VANDERPOOTEN, DANIEL, 1996, "The European School of MCDA: Emergence, Basic Features and Current Works", *Journal of Multi-Criteria Decision Analysis*, v. 5, pp. 22-38.
36. SOARES, VIRGINIA M. S., 1997, *Aplicação da metodologia de análise dos sistemas complexos em uma empresa operadora de transporte público urbano, dissertação de Mestrado em Engenharia de Transporte*, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
37. STEWART, T. J., 1992, "A Critical Survey on the Status of Multiple Criteria decision Making Theory and Practice", *Omega International Journal of Management Science*, v. 20, n. 5/6, pp. 569-586.

38. VALLS, AIDA & TORRA, VICENC, 2000, Using classification as an aggregation tool in MCDM. *Fuzzy Sets and Systems* 115, pp. 159-168.
39. VANDERPOOTEN, DANIEL, 1995, "The European School of MCDA: Emergence, Basic Features and Current Works", *Cahier du Lamsade, Laboratoire d'Analyse et Modélisation de Systèmes pour l'Aide à Décision*, n. 825, Université Paris-Dauphine, Unité de Recherche Associée au CNRS, Paris, France.
40. VINCKE, PHILIPPE, 1992, *Multicriteria Decision-Aid*. Ed. John Wiley & Sons, Inc.
41. YOON, K. PAUL, HWANG, CHIANG-LAI, 1995, "Multiple Attribute Decision Making - An Introduction", *Series: Quantitative Applications in The Social Sciences*, Sage Publications.
42. YU, PO-LUNG, 1985, *Multiple Criteria Decision Making concepts, Techniques, and Extensions*. Plenum Press, New York, USA.
43. ZAPOUNDIS, CONSTANTIN & DOUMPOS, MICHAEL, 2000, PREFDIS: a multicriteria decision support system for sorting decision problems. *computers & Operations research* 27, pp. 779-797.
44. ZELENY, MILAN, 1994, "Six Concepts of Optimality". In: *TIM/ORSA Joint Meeting*, Boston, USA, April.

A vida é um dever: Assuma-o.

Madre Tereza de Calcutá

(Do BIT-46 de junho de 2001)

CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E *ACCOUNTABILITY*

MARCOS INOI DE OLIVEIRA
Capitão-de-Corveta (IM)

RESUMO

A reforma do aparelho do Estado brasileiro objetiva introduzir, na Administração Pública, a cultura gerencial, centrada no alcance de resultados. Faz-se necessário, portanto, o emprego de critérios de avaliação de políticas públicas e que os administradores passem a ser *accountable* pelos resultados obtidos.

Inserido neste contexto, o propósito deste artigo é descrever os critérios - eficiência, eficácia, efetividade e economicidade - e o conceito de *accountability*.

SUMÁRIO

Introdução

Critérios de avaliação e orçamento público

Eficácia

Efetividade

Economicidade

Critérios e Método para o planejamento da Ação Política

Definições na Administração Pública brasileira

Dificuldades no emprego dos critérios

O conceito de *accountability*

Avaliação de programas

Avaliação no Brasil

Comentários finais

INTRODUÇÃO

O atual movimento de reforma da Administração Pública brasileira é substancialmente diverso dos movimentos anteriores, posto que não pressupõe apenas a racionalização de procedimentos: fundamenta-se na implantação de um novo modelo de gestão pública, em que a relação sociedade-Estado assume papel preponderante. É um movimento amplo, por meio do qual se almeja introduzir a chamada cultura gerencial, caracterizada pela supremacia da busca de resultados (fins) sobre o controle de processos (meios).

O Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado¹ (PDRAE) é o marco institucional do movimento, contextualizando-o e estabelecendo-lhe as diretrizes básicas, a saber: cidadão como foco de toda a ação do Estado, descentralização, planejamento estratégico integrado à gestão, avaliação de resultados, participação social e transparência na gestão pública e sistemas administrativos flexíveis.

É importante salientar que o documento em tela trata da reforma do aparelho do Estado, e não do Estado. A necessidade de reforma deste está relacionada ao conceito de governabilidade, que é a "capacidade política de governar"², enquanto a reforma do aparelho do Estado visa ao aumento da governança, que é a "capacidade administrativo-financeira, em sentido amplo, de uma organização implementar as

suas políticas"³. Em uma democracia, o aparelho do Estado é a organização administrativa que permite ao Estado realizar o papel a ele determinado pela sociedade.

Cumpra-se a distinção entre Governo e Estado.

Este é constituído por três elementos: povo, território e soberania, podendo ser definido como o "ordenamento jurídico destinado a exercer o poder soberano sobre um dado território, ao qual estão necessariamente subordinados os sujeitos a ele pertencentes"⁴.

O Estado é permanente e é o sistema maior no qual está inserto o Governo, que é a cúpula político-administrativa do Estado⁵ e é transitório. Em face disto, há que se ter uma permanente postura crítica, uma vez que objetivos do Estado e objetivos do Governo não são expressões necessariamente sinônimas, embora devessem-no ser, para o bem da sociedade.

Um dos objetivos globais do PDRAE é "aumentar a governança do Estado, ou seja, sua capacidade administrativa de governar com eficiência e efetividade, voltando a ação dos serviços do Estado para o atendimento dos cidadãos".⁶ O governo federal permanece firme no propósito de alcançá-lo, como se pode deduzir da nova sistemática de planejamento e orçamentação federal, contidas na proposta da Lei do Plano Plurianual 2000-2003 ("Avanço Brasil") e da Lei Orçamentária Anual para o exercício de 2000. Estes documentos con-

1 BRASIL. Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado. *Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado*. Brasília: Imprensa Nacional, novembro de 1995. Plano aprovado pela Câmara de Reforma do Estado da Presidência da República em setembro de 1995.

2 PEREIRA, Luis Carlos Bresser. *A Reforma do Estado dos anos 90: lógica e mecanismos de controle*. Brasília: MARE, 1997, p. 45.

3 *Ibidem, idem*.

4 Segundo Mortari, *apud* BOBBIO, Norberto. *Estado, governo e sociedade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p. 94.

5 PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. *Estado, aparelho do Estado e sociedade civil. Texto para discussão n.º 4*. Brasília: ENAP, 1995.

6 BRASIL. MARE. *Op. cit.*, item 6.1.

sagram a **gestão empreendedora**, cujos pressupostos são a cobrança de resultados e a realidade problematizada. Segundo este pressuposto, o planejamento das ações a serem executadas deve ser iniciado a partir da identificação correta dos problemas enfrentados pela sociedade.

Para a Marinha, os pressupostos da gestão empreendedora não constituem inovação, isto é, uma mudança qualitativa: todos sabemos a importância de **cumprir a missão**. A sistemática das Organizações

Militares Prestadores de Serviço (OMPS) e os contratos de autonomia de gestão são exemplos de como a Administração Naval já pratica a cultura gerencial. Não obstante, é oportuno, a fim de propiciar o "acompanhamento contínuo do estado da arte no campo da administração"⁷, perscrutar alguns conceitos relacionados ao tema reforma gerencial e necessários à cobrança de resultados, tais como critérios de avaliação e *accountability*.

CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO E ORÇAMENTO PÚBLICO

Por meio do orçamento público é que as políticas públicas, detalhadas em progra-

mas governamentais, adquirem concretude. A decisão sobre o quanto alocar a cada programa governamental pressupõe aspectos técnicos e aspectos políticos. Caso o processo decisório fosse informado somente por aspectos técnicos, ao serem analisados os diferentes programas, provavelmente chegar-se-ia a uma opinião unânime sobre o dispêndio governamental, uma vez que a análise seria efetuada tendo por base critérios que são puramente objetivos: "Duas pessoas confrontadas com as mes-

mas alternativas, os mesmos valores, o mesmo conhecimento, só podem tomar racionalmente a mesma decisão."⁸

A defesa de diferentes pontos de vista é inerente ao processo político, em que diferentes segmentos sociais têm a oportunidade de apresentar suas propostas, muitas vezes antagônicas entre si. O conflito, desta forma, faz parte do processo orçamentário: a proposta inicial do

Governo é (ou deveria ser) analisada, debatida, emendada e aprovada pelo Poder Legislativo, consolidando a intenção de ação do Estado. Segundo Wildavsky⁹, uma teoria orçamentária orientada por critérios exclusivamente técnicos, que estipule o que deve ser incluído no orçamento é utópica:

Uma teoria orçamentária orientada por critérios exclusivamente técnicos, que estipule o que deve ser incluído no orçamento é utópica: dizer o que deve estar no orçamento público significa dizer o que o Estado deve fazer e isto é matéria de teoria política
Wildavsky

⁷ BRASIL, Ministério da Marinha, Estado-Maior da Armada. *Doutrina da Gestão Contemporânea - EMA-131*, 1998, item 2.1.

⁸ SIMON, Herbert Alexander. *Comportamento administrativo: estudo dos processos decisórios nas organizações administrativas*. 3a ed. Rio de Janeiro: Ed. da Fundação Getúlio Vargas, 1979, p. 253.

⁹ WILDAVSKY, Aaron. *The new politics of the budgetary process*. California: University of California, Scott, Foresman and Company, 1988.

dizer o que deve estar no orçamento público significa dizer o que o Estado deve fazer e isto é matéria de teoria política. Entretanto, para haver o aperfeiçoamento do processo de planejamento e orçamento, é essencial a busca de critérios que permitam as decisões políticas serem tomadas em bases mais acuradas.

Ao longo do tempo, novos critérios informativos da decisão orçamentária foram criados. Apenas utilizar os tradicionais conceitos de eficiência e eficácia não mais é adequado para prover a orientação das

atividades da Administração Pública (e também as da iniciativa privada), no propósito de desenvolver capacidades de resposta às modificações da ambiência: "(...) uma organização pode ser econômica, eficaz e eficiente, ainda que para realizar tarefas ou obter produtos que correspondam aos objetivos e à sociedade de dez ou vinte anos atrás!"¹⁰. Hoje, a avaliação dos resultados das políticas públicas utiliza, em conjunto, os critérios de eficiência, de eficácia, de efetividade e de economicidade, cada um com propósitos específicos.



Eficiência

No início do século, por influência da Teoria da Administração Científica, estava em vigência o critério da eficiência na orientação da gestão da Administração Pública.

Herbert Simon¹¹, ao analisar o processo decisório, conclui que o critério da eficiência é o ideal para nortear as decisões administrativas.

A decisão, na visão simoniana, é composta por elementos de fato e de valor, e

10 PRATS i CATALÀ, Joan. La modernización administrativa en las democracias avanzadas: las políticas dos años 80. *Modernización de la administración pública: dilemas y desafíos* - CLAD. vol 9(2): 55-107, dic./1992. p. 75.

11 SIMON, Herbert Alexander. *Op. cit.*

sobre estes últimos não há controle possível. É racionalmente impossível comparar elementos éticos, devendo o administrador limitar-se a avaliar os elementos de fato, que são objetivamente mensuráveis e comparáveis. A avaliação de uma decisão não busca verificar se o fim da ação escolhida é bom ou mau elemento ético, e sim verificar se a estratégia escolhida para atingir o fim foi a melhor entre as alternativas possíveis. A avaliação dos meios permite um julgamento empírico, objetivo e deve ser realizado tendo por base o critério da eficiência, que é neutro em relação às metas: "O critério da eficiência determina a escolha de alternativas que conduzem à maximização de resultados na aplicação de determinados recursos."¹²

Simon entendia ser secundário o critério da adequação (eficácia), posto que os recursos disponíveis para a sociedade são insuficientes para satisfazer as suas necessidades ilimitadas, cabendo ao administrador maximizar a aplicação dos recursos. O fim, em que aplicar os recursos, não seria objeto da ciência administrativa, seria objeto da ciência política.

Entretanto, a utilização isolada do critério da eficiência, tal como o concebido pela teoria da racionalidade administrativa, demonstrou ser insuficiente para atender às crescentes pressões sociais. O processo orçamentário eficiente também era perverso, pois sob a falsa premissa de separar a política da administração, a alocação de recursos era pautada na otimização dos

meios, maquiando as intenções finalísticas das ações do Estado, que atendiam apenas à parcela da sociedade dominadora do cenário político.

Eficácia

Enquanto a eficiência procura "fazer certo a coisa", o critério da eficácia visa a nortear a ação pública para "fazer a coisa certa". Motta¹³ assinala que a eficiência preocupa-se com fatos e processos, com o cumprimento de normas e com a redução de custos, buscando maximizar a relação custo/produto. Eficácia, por seu turno, diz

respeito ao alcance das metas traçadas, na quantidade e qualidade previamente estabelecidas. Com estas definições, mesmo a utilização conjunta de ambos os critérios é insuficiente para informar corretamente o processo orçamentário, assumindo que este tem por fim alocar recursos às ações do Estado, cuja execução possa contribuir para o desenvolvimento sócio-econômico e para solucionar os problemas que afligem à sociedade: "Almejar apenas metas de eficiência e eficácia significa, geralmente, criar instituições fortes e estáveis, mas que não promovem, com maior ênfase, os objetivos de desenvolvimento econômico-social."¹⁴

O critério da eficiência é o ideal para nortear as decisões administrativas

Herbert Simon

mente o processo orçamentário, assumindo que este tem por fim alocar recursos às ações do Estado, cuja execução possa contribuir para o desenvolvimento sócio-econômico e para solucionar os problemas que afligem à sociedade: "Almejar apenas metas de eficiência e eficácia significa, geralmente, criar instituições fortes e estáveis, mas que não promovem, com maior ênfase, os objetivos de desenvolvimento econômico-social."¹⁴

Efetividade

A fim de permitir uma melhor avaliação das políticas públicas e a orientação do

¹² *Ibidem*, p. 188.

¹³ MOTTA, Paulo Roberto. *Avaliação na Administração Pública*. Mimeo.

¹⁴ ———. "Administração para o desenvolvimento: A disciplina em busca da relevância". *Revista de Administração Pública*. Rio de Janeiro, 6(3): 39-53, jul./set. 1972, p. 42.

processo orçamentário, foi desenvolvido o conceito de efetividade, que acarreta a utilização de elementos objetivos e subjetivos na avaliação do impacto das ações públicas, verificando o quanto estas alteraram a realidade e se a alteração é congruente com os valores da sociedade, sendo, em razão disto, "um dos elementos básicos para alimentar o processo de formulação e avaliação das políticas públicas"¹⁵. A ênfase é "fazer certo a coisa certa".

A efetividade possui três dimensões básicas:

1. **adequação**, para saber se os resultados satisfazem as necessidades que deram origem à política;

2. **equidade**, para saber se a política resultou em uma distribuição mais justa de recursos públicos, benefícios diversos e riqueza na sociedade; e

3. **propriedade política**, para saber se a política pública satisfaz as demandas expressas na comunidade."¹⁶

Economicidade

O critério da economicidade possui por propósito avaliar a relação entre impactos na realidade, decorrentes do alcance dos objetivos de um determinado programa, e os custos envolvidos. Difere do critério da eficiência, pois este "consiste no alcance do objetivo no custo mínimo ou na maximização do objetivo para uma determinada quantidade de recursos"¹⁷.

A economicidade, tal como a efetividade, tem como um de seus elementos

de avaliação a estimação de como os impactos alteram a realidade.

Outro ponto em comum entre os critérios da efetividade e da economicidade é o fato de ambos, para serem avaliados, necessitarem de informações que estão distribuídas nos ambientes interno e externo da organização, o que acarreta possuírem uma maior complexidade de estimação, enquanto os critérios da eficiência e da eficácia tratam de informações inseridas somente no ambiente interno.

Crítérios e Método para o Planejamento da Ação Política

O Método para o Planejamento da Ação Política, desenvolvido pela Escola Superior de Guerra, também faz uso dos critérios em questão.

Inicialmente, cumpre diferenciar os conceitos de Política e Estratégia.

À política compete a determinação dos objetivos nacionais e à estratégia compete estabelecer o que fazer a fim de alcançá-los.

Desta forma, a estratégia deve ser precipuamente eficaz; em outras palavras, deve lograr atingir os objetivos determinados pela política, por meio do aperfeiçoamento e racionalização dos métodos de decisão e ação.

Entretanto, a busca da eficácia (o que fazer) não significa que não deva haver a preocupação com a eficiência (como fazer), com a otimização do emprego dos recursos.

15 CUNHA, Armando S. M.. "Os elementos básicos componentes de um sistema orçamentário". In: *Orçamento governamental - Programas e textos do curso intensivo de pós-graduação em Administração Pública*. Rio de Janeiro: Escola Brasileira de Administração Pública; Fundação Getúlio Vargas, 1997, p. 266.

16 MOTTA, Paulo Roberto. *Avaliação na Administração Pública*. Op. cit..

17 WILDAVSKY, Aaron. "The Political Economy of Efficiency: Cost-Benefit Analysis, Systems Analysis and Program Budgeting". In: DAVIS, James W. (ed.). *Politics, programs and budgets: a reader in government budgeting*. New Jersey: Prentice-Hall, 1969, p. 230.

Há, no método, uma hierarquia de objetivos: Objetivos Nacionais (ON), que são de duas espécies – Objetivos Nacionais Permanentes (ONP) e Objetivos Nacionais Atuais (ONA) - e Objetivos Governamentais (OG).

Os **Objetivos Nacionais** são a cristalização de necessidades, interesses e aspirações, vitais ou opcionais que, em determinada fase de sua evolução histórica-cultural, a Nação busca satisfazer¹⁸.

Os **Objetivos Nacionais Permanentes** constituem a parcela vital dos ON, que vige por um longo período de tempo.

Os **Objetivos Nacionais Atuais** são objetivos intermediários, estabelecidos em função de situações conjunturais que perdurem por mais de um período de Governo, e que contribuem para o alcance dos ONP.

Os **Objetivos Governamentais** diferenciam-se dos ONA por serem estabelecidos para um único período de governo.

O planejamento, na definição da Escola Superior de Guerra, "é a racionalização do processo de tomada de decisões"¹⁹, desenvolvendo-se pela sucessão integrada das fases política e estratégica.

O produto da fase política é o estabelecimento dos ONA e dos OG, que deverão ser atingidos por meio das ações desenvolvidas na fase estratégica. Esta desdobra-se nas seguintes etapas: concepção estratégica nacional, elaboração de planos, execução e controle.

A etapa de execução desenvolve-se por meio dos estágios de implantação e coordenação.

A **implantação** preocupa-se com a capacidade de as instituições porem em prática os planos governamentais.

A **coordenação** busca, utilizando a descentralização e a desconcentração ad-

ministrativa, e aplicando os critérios da eficiência, da eficácia e da efetividade, atingir o melhor desempenho possível.

A **eficiência**, no modelo esguiano, é o critério que visa a obter a melhor utilização possível dos recursos que constituem o Poder Nacional.

A **eficácia** avalia o alcance dos ONA e dos OG; o critério da efetividade, o atingimento dos ONP.

A última etapa da fase estratégica, **controle**, desdobra-se nas atividades de acompanhamento, avaliação e realimentação.

O **acompanhamento** tem por fim verificar, quanto à eficiência e à eficácia, a implementação dos projetos e das atividades estabelecidas nos planos.

A **avaliação** visa a verificar se os objetivos programados (ONA e OG), em termos de instrumentalidade, de relevância, de oportunidade e de legitimidade, realmente contribuem para a transformação da situação vigente (alcance dos ONP).

Definições na Administração Pública brasileira

A avaliação de políticas públicas no Brasil faz uso dos critérios acima descritos. O **Tribunal de Contas da União (TCU)** define-os da seguinte forma:

- **Eficácia:** grau de alcance das metas programadas em um determinado período de tempo, independentemente dos custos implicados;
- **Eficiência:** relação entre os produtos (bens e serviços) gerados por uma atividade e os custos dos insumos empregados em um determinado período de tempo. O resultado expressa o custo de uma unidade de produto final em um dado período de tempo.

¹⁸ *Ibidem*, p. 114.

¹⁹ ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA. *Fundamentos Doutrinários da Escola Superior de Guerra*. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 1997, p. 215.

Analogamente ao conceito de eficácia, pode-se estabelecer o grau de eficiência relativa de um programa, projeto ou atividade comparando-o com metas e custos programados ou com dados de outras iniciativas que perseguem os mesmos objetivos. Nesse caso, somente serão comparáveis iniciativas que, além dos objetivos, possuam as mesmas características de programação;

- **Efetividade:** relação entre os resultados (impactos observados) e os objetivos (impactos esperados); e

- **Economicidade:** minimização dos custos dos recursos utilizados na consecução de uma atividade, sem comprometimento dos padrões de qualidade.²⁰

*

* *

A Secretaria Federal de Controle (SFC), órgão pertencente ao Ministério da Fazenda e responsável pelo controle interno e pela avaliação das políticas públicas no âmbito do Poder Executivo, possui a seguinte definição para indicadores de desempenho, cuja apresentação é pertinente: "são medidas qualitativas e quantitativas que fornecem aos gestores do órgão/entidade indícios do grau de eficácia, eficiência, economicidade e efetividade com que estão sendo conduzidas as operações da Unidade. Os indicadores de desempenho, ou medidas de desempenho, podem ser expressos em termos monetários ou estatísticos"²¹.

Convém salientar que o emprego desses critérios pressupõe o dispêndio de recursos, em termos de tempo, capacitação de pessoal, dinheiro e desenvolvimento de

um sistema de informações adequado. Nas etapas que envolvam fatores subjetivos, há ainda a necessidade de os avaliadores agirem de forma isenta, sem permitir que idéias preconcebidas quanto à natureza da situação investigada influam no resultado da avaliação.

Dificuldades no emprego dos critérios

O estabelecimento de critérios não é uma tarefa trivial, sendo imperativo, para a construção de indicadores, a correta definição da situação-problema a ser avaliada.

É exemplo disto a situação ocorrida durante a Segunda Guerra Mundial, na qual os britânicos sofriam elevadas perdas de navios cargueiros, resultantes de ações de bombardeio empreendidas pela aviação alemã. A fim de procurar reduzir o afundamento de navios, decidiu-se dotá-los de armas antiaéreas. Após algum tempo, realizou-se a avaliação do desempenho da linha de ação implementada, empregando-se a taxa de aviões abatidos por ataque. Como esta era muito baixa, cerca de quatro por cento, optou-se por retirar o armamento dos navios mercantes. Antes que isto fosse feito, verificou-se que o critério era inadequado, uma vez que o problema era aumentar a quantidade de carga transportada, por meio da diminuição de afundamento de navios, o que realmente ocorreu após a introdução do armamento: antes a taxa de afundamento era de 25%, tendo caído para 10%, pois, em razão do armamento antiaéreo, os aviões eram obrigados a manter uma distância maior dos navios, diminuindo a taxa de acerto. Feita esta análise, decidiu-se manter o armamento nos navios mercantes²².

20 TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. *Manual de auditoria de desempenho*. Brasília: TCU, Secretaria de Auditoria e Inspeções, 1998, p. 67.

21 SECRETARIA FEDERAL DE CONTROLE. *Manual de Auditoria*, p. 120. [on line] Arquivo disponível na Internet via WWW. URL: <http://www.sfc.fazenda.gov.br>. Arquivo capturado em 12/11/1999.

22 NAVAL WAR COLLEGE. *Resource Allocation: the formal process*. Newport, R.I.: 1999.

O CONCEITO DE ACCOUNTABILITY

No entender de Campos²³, é reveladora a inexistência de uma palavra na língua portuguesa que permita a tradução do termo *accountability*. Sendo a palavra um código cultural e socialmente construído para a transmissão de idéias, a inexistência de uma palavra correspondente implica concluir que o sentido de *accountability* não é captado pela nossa cultura. Uma possível causa para esta situação é a ocorrência de diferenças relativas a aspectos culturais e políticos,

existentes entre as sociedades anglo-saxã e brasileira: "a *accountability* governamental tende a acompanhar o avanço de valores democráticos, tais como igualdade, dignidade humana, participação e representatividade"²⁴, revelando o tipo de relação existente entre o cidadão e o Estado.

A falta da noção de *accountability* em nosso idioma remonta à época do império²⁵. O exame de um processo orçamentário reflete as opções escolhidas para atender às demandas da sociedade. A análise do processo orçamentário vigente àquele período refletia as opções governamentais face às demandas das parcelas dominantes da sociedade, em detrimento das necessidades do Estado.

Segundo Carvalho, o orçamento do Império, cujo regime de governo era parlamentarista, indicava "o conflito interno de uma elite

política que hesitava entre as necessidades do governo, que ela dirigia, e os interesses dos proprietários que ela representava"²⁶.

No atual estágio da reforma administrativa, pode-se afirmar que se inicia a disseminação do conceito de *accountability* nas práticas governamentais e a sua incorporação a nossa cultura. Isto representa um significativo avanço em relação ao período em que Campos analisou esta questão.

O Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado (PDRAE) propõe a implementação da administração gerencial em substituição à

administração burocrática, a fim de priorizar o atendimento ao cidadão, objetivo principal da ação do Governo.

Pereira vê como essencial, para a gover-

nabilidade de um regime democrático, "a existência de mecanismos de responsabilização (*accountability*) dos políticos e burocratas perante a sociedade"²⁷.

O Manual de Auditoria da Secretaria Federal de Controle (SFC) contém a seguinte definição de *accountability*: "obrigação de responder por uma atribuição conferida. Presume a existência de pelo menos duas partes: uma que confere a atribuição e outra que a aceita, com o compromisso de prestar contas da forma como usou essa atribuição"²⁸.

No meio acadêmico, entretanto, não é unânime o posicionamento segundo o qual o esforço atual do governo federal para modernizar e aprimorar a máquina pública pro-

De nada vale seguir um processo se este não alcança um fim

23 CAMPOS, Ana Maria. "Accountability: quando poderemos traduzi-la para o português?". *Revista de Administração Pública*. Rio de Janeiro, FGV, 24(2): 30-50, fev/abr. 1990.

24 CAMPOS, Ana Maria. *Op. cit.*, p. 33.

25 Para Aaron Wildavsky (*The new politics of the budgetary process*, *Op. cit.*), a análise de um processo orçamentário requer, necessariamente, comparações efetuadas em diferentes momentos de sua história.

26 CARVALHO, José Murilo de. *Teatro das sombras: a política imperial*. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 1998, p. 23.

27 PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. *Op. cit.*, p. 46.

28 SECRETARIA FEDERAL DE CONTROLE. *Op. cit.*

piciaria o surgimento de *accountability* no Brasil.

Na visão de Lustosa, a reforma administrativa em curso "restringe-se a medidas para a melhoria da racionalidade interna do aparelho do Estado"²⁹.

Esta busca da racionalidade, em princípio, não se traduziria em um aumento da *accountability*, em seu sentido original, o que implicaria o incremento da democratização³⁰ das práticas governamentais.

O vocábulo *accountability* não pode ser entendido como a mera introdução de controles burocráticos nos processos administrativos governamentais, pressupondo a rígida separação entre política e administração. Esta concepção, proposta ao final do século passado por Woodrow Wilson, em que à política caberia a formulação dos objetivos do Estado e à administração restaria executar, de forma neutra e o mais eficiente e economicamente possível, as diretrizes traçadas pela política, não mais

atende às necessidades de uma sociedade que pretenda ser justa e democrática.

Accountability não é somente a avaliação da eficiência e da honestidade dos executores das políticas públicas.

Accountability assume o sentido de o governo possuir a capacidade de responder pelos seus atos aos políticos, aos cidadãos e ao mercado. Esta capacidade de resposta, para ser efetiva, deve ir além dos mecanismos tradicionais de *accountability*, baseados na subordinação hierárquica-legal, a fim de incluir o alcance de resultados e a aprendizagem contínua³¹.

O cumprimento dos aspectos processuais-legais permanece importante, todavia mais importante ainda é atingir os resultados finais, que é o motivo fundamental da criação das normas.

De nada vale seguir um processo se este não alcança um fim.

O papel da *accountability*, então, passa a ser de assegurar controle democrático,

Modelos de <i>accountability</i>		
Tradicional		Baseada no desempenho
ênfase em evitar condutas negativas	percepção	ênfase em estimular condutas corretas
inspeção	escopo	orientação
intermitente	tempo	contínuo
reativo	papel do controle	proativo
manutenção	objetivo	adaptação

Fonte: adaptado de GOÑI, Eduardo Zapico. *Issues and Perspectives: Performance-Based Accountability in Spain's Public Service*. OECD, 1997, p. 1.

29 COSTA, Frederico Lustosa da. "Estado, reforma do Estado e democracia da Nova República". *Revista de Administração Pública*. Rio de Janeiro, FGV, 32(4): 71-82, jul./ago, 1998, p. 80.

30 Segundo Frederico Lustosa da Costa ("Programa de Estudos e Pesquisas em Reforma do Estado e Governança". *Revista de Administração Pública*. Rio de Janeiro, FGV, 33(1): 157-63, jan./fev. 1999, p. 157), "a democratização compreende todas as iniciativas para garantir a ordem igualitária, ou seja, a presença do Estado como seu sustentáculo, o que implica a universalidade de atendimento, a qualidade de prestação de serviços e a facilidade de acesso aos mesmos, traduzindo-se em descentralização e participação".

31 PUMA. *Strategically oriented management and planning*. [on line]. Disponível na Internet via WWW. URL: <http://www.oecg.org/puma/management/strategic.htm>. Arquivo capturado em 10/01/1999.

transparência, criar confiança no Estado e incrementar o desempenho das atividades governamentais.

Accountability é uma via de mão dupla, desenvolvendo-se, inicialmente, com a sociedade estabelecendo quais são as suas prioridades, quais são os assuntos que o governo deverá tratar e que problemas deverão, por meio da gestão pública, ser solucionados. Implica a conscientização da sociedade quanto à construção de seu destino. *Accountability*, neste aspecto, implica uma visão comunitária da sociedade, constituindo um exercício de cidadania.

Traçado o rumo, faz-se necessária a fixação de padrões de desempenho que permitam avaliar as atividades executadas pelo governo e informar o processo decisório.

Em um sistema

accountable, implicitamente

há o que se denomina declaração de equidade. Por meio dela, as políticas públicas, ao serem propostas, fixam de forma transparente quais são os impactos pretendidos, que parte da sociedade irá se beneficiar destes resultados, quem arcará com os custos de sua implementação e de sua continuidade ao longo do tempo. Tal declaração permite à sociedade avaliar a tempestividade e a justiça dos programas governamentais.

Helgason³² reconhece que *accountability* pode assumir significados diversos para diferentes países, em virtude de fatores culturais e históricos.

Entretanto, algo é comum à questão da *accountability* em todos os países que re-

alizam reformas administrativas: o esforço empreendido para migrar de um sistema baseado na tradicional submissão processual-legal para um sistema cuja *accountability* é baseada no desempenho, de processos para resultados.

A *accountability* tradicional tem uma conotação negativa, de controle e punição, na qual as atividades dos administradores públicos são rigorosamente estabelecidas. A discricionariedade é pouca ou nenhuma. A orientação fundamental é não fazer algo diferente do prescrito, a forma é preponderante ao conteúdo, o meio ao fim.

O estabelecimento de propósitos, de forma genérica, não indica a existência de *accountability*. É importante a presença de indicadores de desempenho, que permitam avaliar os produtos das atividades e se os resultados

estão sendo atingidos de acordo com os objetivos estabelecidos.

Accountability não assume somente uma visão prospectiva: embora não possua intenção punitiva, implica aprender com os erros passados e atribuir responsabilidade àqueles que lhes deram causa.

AVALIAÇÃO DE PROGRAMAS

As reformas administrativas, ora em curso em diferentes países, são realizadas sob diferentes abordagens, "mas em todos os casos o esforço para avaliar os resultados e utilizar esses dados para servir de orien-

***Accountability*, embora não possua intenção punitiva, implica aprender com os erros passados e atribuir responsabilidade àqueles que lhes deram causa**

³² HELGASON, Sigurdur. *Towards performance-based accountability*. PUMA, OECD, 1997. [on line]. Disponível na Internet via WWW. URL: <http://www.oecd.org/puma/papers/perfbase.pdf>. Arquivo capturado em 05/02/199.

tação às decisões político-administrativas tem sido vital à revolução global da Administração Pública³³.

Caualcanti e Otero³⁴, em estudo descritivo sobre o processo reforma norte-americana (*Reinventing Government*), mostram a importância que a avaliação de programas possui na realimentação do processo decisório voltado para o alcance de resultados.

A avaliação é o meio pelo qual o Governo poderá obter informações a respeito da eficiência, eficácia, efetividade e desempenho de suas atividades. No ambiente sistêmico da gestão governamental, a avaliação tem por função fornecer a realimentação necessária à correção de rumos³⁵, buscando assegurar a desejável (e necessária) convergência entre objetivos do Governo e objetivos do Estado.

São os objetivos da avaliação: promover a *accountability*, incrementar o processo decisório e auxiliar a alocação de recursos (processo orçamentário).

Há a promoção da *accountability* no momento em que a avaliação evidencia os impactos das ações governamentais, tendo em vista que ao tornar claros os resultados para os cidadãos, estes verificam o que foi realizado com o dinheiro arrecado, podendo, então, legitimar ou não as atividades da Administração Pública.

A avaliação possibilita aos decisores públicos conhecerem o impacto das políticas públicas nos problemas que requerem a ação governamental. A informação obtida contribui para os decisores compreen-

derem o funcionamento dos programas e desenvolverem suas capacidades gerenciais, aperfeiçoando o processo decisório.

O processo orçamentário beneficia-se da avaliação na medida em que esta aponta os caminhos mais efetivos para se atingirem os objetivos desejados, facilitando a distribuição dos recursos orçamentários. Desta forma, é obtida uma melhor relação recursos *versus* impactos alcançados, que são os resultados finais almejados pela ação pública.

Avaliação no Brasil

A avaliação sistemática das atividades públicas, no Brasil, é uma das funções do Tribunal de Contas da União (TCU), recebendo a denominação de **auditoria de desempenho**, que "consiste na avaliação sistemática dos programas, projetos e atividades governamentais, assim como dos órgãos e entidades jurisdicionadas ao Tribunal"³⁶.

A auditoria de desempenho subdivide-se em dois ramos distintos: a auditoria operacional e a avaliação de programas.

A **auditoria operacional** enfatiza os aspectos processuais da gestão governamental, verificando o cumprimento das metas estabelecidas, a gestão dos recursos e a obediência às normas legais.

A **avaliação de programas** tem por fim verificar se um determinado programa possui efetividade, isto é, se ele foi capaz de contribuir para transformar a situação-problema motivadora do programa.

33 KETLL, Donald F. "A revolução global: reforma da administração no setor público". *Reforma do Estado e Administração Pública Gerencial*. BRESSER PEREIRA, Luis Carlos (org.). Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1998, p. 87.

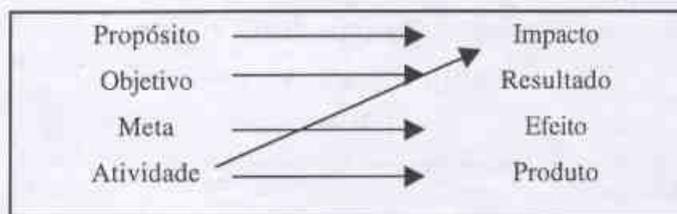
34 CAVALCANTI, Bianor Scelza e OTERO, Roberto Bevilaqua. "Novos padrões gerenciais no setor público: medidas do governo americano orientadas para o desempenho e resultados". *Cadernos EBAP*. Rio de Janeiro: FGV, dezembro 1997, nº 86.

35 OECD. *Improving evaluation practices - Best practices guidelines for evaluation*. OECD, PUMA/PAC(99)1. [on line] Disponível na Internet via WWW. URL: <http://www.oecd.org/puma/pac/evaluation.pdf>. Arquivo capturado em 29/01/1999.

36 TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. *Op. cit.*, p. 12.

Busca-se, por meio da auditoria de desempenho, avaliar a ação governamental quanto aos aspectos de economicidade, eficiência, eficácia (auditoria operacional) e quanto ao impacto das ações (avaliação de programas). As duas abordagens são complementares: "Enquanto a auditoria operacional verifica, além da eficiência operativa, o grau de cumprimento das metas, comparando metas previstas com metas realizadas, a avaliação de programas busca apurar em que medida as ações implementadas lograram produzir os efeitos pretendidos pela administração."³⁷

Conforme assinalam Castanhar & Costa³⁸, o processo de avaliação das atividades empreendidas pelo poder público é extremamente complexo, uma vez que muitas vezes é impossível isolar os agentes que modificam uma dada realidade. Não se trata apenas de estabelecer indicadores que mensurem o nível das atividades, mas que permitam avaliar o desempenho dos programas públicos na consecução de seus propósitos. Para atingir estes propósitos, os programas desenvolvem atividades que, ao final de sua execução, devem possuir um impacto sobre a realidade, modificando-a, conforme sintetiza o quadro em seqüência:



Fonte: CASTANHAR, José C. & COSTA, Frederico Lustosa da. Op. cit.

COMENTÁRIOS FINAIS

Delegação de competência, senso de cumprimento de missão, Processo de Planejamento Militar e critérios de adequabilidade, de exequibilidade e de aceitabilidade — inequivocamente, a Marinha possui práticas da gestão empreendedora.

Todavia, é imperativo frisar que há especificidades nas Forças Armadas, que as diferenciam de toda a Administração Pública.

A Administração Naval deve ser eficiente, deve procurar sempre buscar a maximização dos resultados alcançados, por meio do emprego dos recursos orçamentários postos a sua disposição pela sociedade brasileira; a Marinha, entretanto, tem que realizar a sua missão, pois destina-se "à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa destes, da lei e da ordem"³⁹.

³⁷ *Ibidem*, p. 14.

³⁸ CASTANHAR, José C. & COSTA, Frederico Lustosa da. *Avaliação social de projetos: limites e possibilidades*. Artigo, n. p.

³⁹ BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. 17. Ed., atual. e ampliada. São Paulo: Saraiva, 1999, p. 79

A Marinha "é o único sistema onde os sistemas de apoio, a atividade-fim, as bases, os meios flutuantes, tudo interage e se inter-relaciona para uma única saída: o cumprimento da missão!

Portanto, não é o fundamental que algumas partes deste sistema tenham grandes eficiências, e sim que todas sejam eficazes. (...) o que se espera da Marinha é que ela seja eficaz, se possível eficientemente⁴⁰.

O AMRJ, por exemplo, deve reparar o navio eficientemente (produtividade); porém, antes de tudo, deve repará-lo (qualidade) a fim de permitir seu emprego. Entretanto, há que se avaliar, também, o impacto da ação do AMRJ (efetividade), ou seja, em uma visão sistêmica, como as atividades executadas pelo AMRJ contribuem para o cumprimento da missão da Marinha.

Isto não significa dizer que o critério da eficiência não é relevante para a Administração Naval: é um alerta de que os assuntos ligados à Defesa Nacional são únicos, não podendo os critérios de avaliação ser aplicados sem a devida contextualização.

Em caso extremo, a Marinha alcança seu propósito vencendo a guerra e "com o sacrifício da própria vida". Embora o livro *A Arte da Guerra*, de Sun Tzu, tenha se tornado um *best-seller* entre os livros de Administração, fora da Administração Militar a guerra só existe em sentido figurado.

Adaptados à realidade da Administração Naval, os critérios de eficiência, de eficácia,

de economicidade e de efetividade, bem como o da noção moderna de *accountability*, são úteis à gestão da Marinha, haja vista sua utilização contribuir para o contínuo aprimoramento das atividades navais.

Não é o fundamental que algumas partes deste sistema tenham grandes eficiências, e sim que todas sejam eficazes. O que se espera da Marinha é que ela seja eficaz, se possível eficientemente

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ADMINISTRAÇÃO> / Critério de avaliação / *Accountability*;

40 AGUIAR, Carlos Alberto de. Monografia apresentada à ESG, 1986, p. 33.

CIAW

CURSOS DE APERFEIÇOAMENTO AVANÇADO



ClAW

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-3ºT/2001: (deixou de ser publicado no 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 algarismo 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 *Inhaúma* 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 APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS (CAp-A)

Resumos de trabalhos de fim de curso

ÁREA DE MÁQUINAS
MECÂNICA DE ESTRUTURA E ESTRUTURA ESPECIAIS

ELABORAÇÃO DE PROPOSTAS DE DIRETIVAS TÉCNICAS DE AVIAÇÃO
PARA A DETERMINAÇÃO DE CICLOS OPERATIVOS DAS AERONAVES H-3.

CT Hélio Luiz Rocha de Chades
CT Márcio Tadeu Francisco das Neves

O presente trabalho tem o propósito de rever a Diretiva Técnica de Aviação N° SH-3A/001/89, que trata da contagem de tempo do ciclo operativo das aeronaves H-3 e elaborar uma Diretiva Técnica de Aviação que apresente os procedimentos a serem adotados em uma inspeção de ajuste do período de serviço destas aeronaves, denominada inspeção ASPA (*Aircraft Service Period Adjustment*).

A primeira parte do trabalho visa adequar a metodologia de cômputo de tempo da vida operativa das aeronaves H-3 da Marinha americana à realidade da Marinha do Brasil, tendo em vista que as aeronaves brasileiras sofrem menores esforços cíclicos de fadiga, devido ao fato de apresentarem número de horas voadas consideravelmente reduzido.

A segunda parte atribui responsabilidades, define prazos e padroniza os procedimentos a serem adotados pelo pessoal envolvido na inspeção ASPA, proporcionando subsídios para que o Comando da Força Aeronaval possa decidir, com base em custos, disponibilidade e necessidades operativas, se a aeronave deverá ou não ter sua SDLM postergada.

ESTRUTURA MATRICIAL PARA O DEPARTAMENTO DE MANUTENÇÃO DA
BASE AÉREA NAVAL DE SÃO PEDRO D'ALDEIA

CT Alberto Duck
CT Paulo Peixoto Júnior

O trabalho teve como propósito avaliar uma reestruturação na organização do Departamento de Manutenção da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia através da implementação de uma estrutura matricial. Justificou-se o estudo pelo fato de se constatar que, com a atual estrutura, o referido departamento não tem conseguido atender a todos os serviços que lhe são solicitados. Para tal, iniciamos com uma breve revisão da teoria que cerca o tema, apresentando as estruturas organizacionais envolvidas no problema, com suas definições, possibilidades e limitações. Em seguida, tratamos da análise do tema proposto, fazendo uma comparação da estrutura matricial com a estrutura organizacional vigente, trazendo à tona as vantagens e desvantagens de cada uma. Finalizamos procurando demonstrar a tese que uma simples reestruturação parcial neste departamento trará um aumento de capacidade produtiva, mantendo-se as atuais despesas e sem a necessidade de aumentar o quadro de pessoal.

ESTUDO DOS PROCEDIMENTOS DE SELAGEM DE ESTRUTURAS METÁLICAS PRECONIZADAS PELAS DIVERSAS LINHAS DE MANUTENÇÃO ADOTADAS PELA AVIAÇÃO NAVAL

CT Adolpho da Silva Neto Pereira
CT Udelisses Guedes de Oliveira Júnior

O presente trabalho tem o propósito de verificar os procedimentos adotados pelos diversos esquadrões de aeronaves em operação na Marinha do Brasil, para selagem de estruturas metálicas. Considerando a multiplicidade de origens dos meios aeronavais, efetuar comparação entre os procedimentos e verificar a possibilidade do estabelecimento de um paradigma de manutenção a ser empregado em todas as aeronaves e esquadrões.

Para isto, o estudo foi dividido em três partes fundamentais. A primeira parte, introdutória, constitui uma fundamentação teórica necessária à compreensão das partes subsequentes. Na segunda parte, constitui um relato das atividades de selagem em desenvolvimento nos diversos esquadrões de aeronaves, considerando os procedimentos recomendados pelos diversos fabricantes. A terceira parte evidencia as semelhanças de procedimentos e conclui sobre a possibilidade de padronização.

AVALIAÇÃO DE CONDIÇÃO OPERATIVA DA AERONAVE UH-12

CT Cerqueira
CT Custódio

A determinação da real condição operativa de uma aeronave tem sido uma questão bastante discutida, pois sempre foi abordada com o enfoque da aeronave poder ou não voar, não existindo um limite preciso do grau de comprometimento da segurança, em função da missão a ser cumprida e dos equipamentos indisponíveis.

As publicações normativas existentes (ComOpNav 271 e ComOpNav 221) estabelecem os equipamentos mínimos e as condições necessárias para a realização de um determinado tipo de voo com segurança. Porém, em nenhuma destas normas é quantificada, em valores percentuais, a condição operativa da aeronave em função dos equipamentos inoperantes/inexistentes e da missão específica a ser cumprida.

Além disso, a condução de uma operação militar requer que o pessoal envolvido comprometa sua própria segurança em prol do efetivo cumprimento da missão.

Desta forma, para estabelecermos a condição operativa de uma aeronave militar, não podemos nos basear nos parâmetros estabelecidos para a aviação civil, pois as limitações impostas pelo fabricante têm que atender às exigências da operação civil. Portanto, as fontes de consulta de maior representação para o estabelecimento da condição operativa da aeronave UH-12 em operações militares são os próprios aviadores navais de nossa Marinha qualificados no modelo em questão.

Após a coleta dos dados necessários, através de questionário respondido por cinco aviadores navais da ativa, qualificados nesta aeronave, podemos obter, através do cálculo da média aritmética dos percentuais atribuídos, a capacidade operativa da aeronave com determinado equipamento inoperante/inexistente.

ÁREA DE MÁQUINAS
PROPULSÃO NAVAL

PROPULSÃO CODLAG – CARACTERÍSTICAS, VANTAGENS E DESVANTAGENS

CT Ítalo Gama Franco Monsores
CT Carlos Elton de Souza Silva
CT Marcos Fraga Delduque de Medeiros

Após ser largamente utilizada até o final da Segunda Guerra Mundial, a Propulsão Elétrica passou longo tempo restrita a poucos tipos de navios. Com a evolução dos sistemas de controle de velocidade dos motores elétricos nos últimos 30 anos, no entanto, este tipo de propulsão está voltando à primeira linha dos projetos de propulsão naval. A turbina a gás já é empregada com sucesso nas instalações propulsoras de navios desde o início da década de 60, sendo ela o grande destaque das mais recentes propulsões combinadas. Este trabalho enfoca o Sistema de Propulsão Combinada CODLAG (Combined Diesel-Electric and Gas), que reúne em um só sistema as características e vantagens do Sistema de Propulsão Elétrico, utilizando como máquina principal o motor diesel, e a Propulsão a Turbina a Gás. Serão abordadas diversas peculiaridades, vantagens e desvantagens de cada um destes sistemas de forma a, no final, compor-se a Propulsão CODLAG, expondo sua aplicação atual em uma classe de navios ingleses e os projetos para futuras instalações nas diversas Marinhas de Guerra.

COMPARAÇÃO DA PLANTA PROPULSORA DA FRAGATA CLASSE *NITERÓI* COM A DA FRAGATA CLASSE *GREENHALGH* EM TERMOS DE CONFIABILIDADE, DISPONIBILIDADE E MANUTENABILIDADE

CT Carlos Eduardo Pessôa Monteiro
CT Claudio Munis Jobim

A história da manutenção acompanha o desenvolvimento técnico industrial da humanidade. No fim do século XIX, com a mecanização das indústrias, surgia a necessidade dos primeiros reparos. A partir de 1980, com o desenvolvimento dos microcomputadores, a custos reduzidos e com linguagem simples, os órgãos de manutenção passaram a desenvolver e a processar seus próprios programas, eliminando os inconvenientes da dependência de disponibilidade humana e de equipamentos para o atendimento às suas prioridades de processamento das informações pelo computador central, bem como as dificuldades de comunicação na transmissão de suas necessidades para o analista de sistemas, nem sempre familiarizado com a área de manutenção. Todavia, é recomendável que esses microcomputadores sejam acoplados, como terminais inteligentes, ao computador central do centro de processamento de dados, para a composição de um banco de dados de manutenção, muito importante para os cálculos de porcentagem de confiabilidade, disponibilidade e manutenibilidade, possibilitando que as informações fiquem disponíveis para outros órgãos.

A conclusão do trabalho deveria estar montada sobre um banco de dados em que retrata-se a experiência de anos de manutenção, entretanto verifica-se que não foi montado sequer um histórico com dados que possam permitir uma análise comparativa entre as plantas propulsoras apresentadas neste trabalho, considerando sua confiabilidade, disponibilidade e manutenibilidade.

Nossos órgãos ligados à manutenção devem urgentemente iniciar uma adequada coleta de informações. A armazenagem e o tratamento das informações permitirão obter os relatórios que, por sua vez, devem ser práticos, concisos e objetivos, além de adequados ao nível de consulta.

ÁREA DE MÁQUINAS SISTEMA NAVIO

SISTEMAS DE CONTROLE CENTRALIZADO X DISTRIBUÍDO. PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS, VANTAGENS E DESVANTAGENS

CT Marconi Mota Brasil
CT Ednaldo Blum de O. Santos
CT Júlio César de Paula Bezerra

O bom senso e o conhecimento teórico, em muitas situações, podem induzir a falhas na avaliação de desempenho de sistemas de computadores. Este trabalho tem a intenção de apresentar conceitos e situações que hipoteticamente comparem os desempenhos de sistemas de controle centralizados e de sistemas de controle distribuídos. Os sistemas de controle de propulsão de navios de guerra utilizam atualmente o sistema de controle centralizado, e existe uma "inércia" para a adoção de mudanças nesses sistemas, devido à necessidade de alterarem-se também doutrinas, adestramentos e investimentos em *hardwares* que talvez tenham um desempenho inferior ao sistema centralizado.

ANÁLISE DA SUBSTITUIÇÃO DO AGENTE EXTINTOR DO SISTEMA DE EXTINÇÃO DE INCÊNDIO DAS CORVETAS CLASSE *INHAÚMA* DE HALON PARA CO₂

CT Fernando Augusto Teixeira Pinho

As corvetas classe *Inhaúma* possuem como agente extintor do seu Sistema de Extinção de Incêndio o Halon 1301, cuja produção foi descontinuada em 1995, devido a determinação do Protocolo de Montreal de 1987, elaborado pela UNEP. Este protocolo foi ratificado por diversos países, inclusive o Brasil, que, para a legislação nacional, promulgou o Decreto nº 2783 do presidente da República, que veda a aquisição de equipamentos que façam uso de produtos que destruam a camada de ozônio.

Em decorrência dessa decisão, é necessário a substituição do Halon 1301 por um agente extintor alternativo. O presente estudo analisa como agentes alternativos o CO₂ e o Inergen. Para tornar viável a substituição, ter-se-ão de ser implementadas modificações técnicas nos navios da classe sob estudo; estas serão particulares para cada agente a ser escolhido. Independente do agente, como não existe produto que substitua o Halon em proporção 1:1, ter-se-á de encontrar espaço a bordo para o armazenamento do novo agente extintor, o qual certamente ocupará um volume maior que o atualmente ocupado pelos cilindros de Halon.

Caso seja escolhido o CO₂, deverão ser substituídas todas as tubulações do sistema de Halon, pois esta é incompatível para a utilização com o dióxido de carbono. O volume necessário para o armazenamento dos 41 cilindros, os quais possuem individualmente volume maior que os cilindros de Halon, será muito maior que o atual. Mesmo apresentando essas dificuldades, a substituição se mostra aceitável, adequada e exequível.

Caso seja escolhido o Inergen, cerca de 90% da tubulação hoje existente poderá ser aproveitada. O volume necessário para o armazenamento dos 43 cilindros deste produto também requererá um maior volume de armazenamento, mas não tão grande quanto o de CO₂, devido ao volume do cilindro de Inergen ser menor que o de CO₂.

É importante no processo de escolha que se considere o impacto ambiental, os aspectos toxicológicos, o custo do sistema, a logística de operação e as restrições de longo prazo dos agentes.

TIPOS, DIFERENÇAS E EMPREGOS DE SISTEMAS DE TRATAMENTO DE ÁGUAS SERVIDAS EM NAVIOS DA MARINHA BRASILEIRA – APLICAÇÃO E COMPARAÇÃO

CT Guilherme Souza Dias

CT Telmo Luiz Pezzutti

A presente publicação tem como propósito identificar os diferentes tipos de sistemas de tratamento de águas servidas encontrados no mercado mundial, explicitando vantagens e desvantagens, e descrever os sistemas atualmente utilizados nos navios da Marinha do Brasil. Visa também compor um futuro banco de dados para utilidades diversas da instituição. No processo de elaboração, procurou-se compatibilizar o conhecimento teórico obtido por meio de pesquisa bibliográfica especializada com conceitos e conhecimentos práticos captados nas entrevistas realizadas com representantes comerciais dos principais fabri-

cantes encontrados no Brasil e chefes de máquinas de navios da própria Marinha. A monografia, desta forma, visa a contribuir para a melhora do processo de escolha e aquisição do método de tratamento mais apropriado a um determinado ambiente, por parte da Marinha, e alertar sobre os fatores teóricos e práticos principais que influenciam este processo.

ÁREA DE GUERRA ANFÍBIA PESQUISA OPERACIONAL
GUERRA ANFÍBIA

GERAÇÃO E UTILIZAÇÃO DE NÚMEROS PSEUDOALEATÓRIOS NA
CONSTRUÇÃO DE CIFRAS DE BLOCO E DE CIFRAS ADITIVAS

CT (FN) Fábio Carrancho da Silva Rocha
CT (FN) Gilberto Rodrigues Pimentel Júnior
CT (FN) Mauro Carrancho da Silva Rocha
CT (FN) Glauco Alves do Nascimento

O presente trabalho teve como propósito avaliar o grau de aleatoriedade de seqüências pseudo-aleatórias, obtidas por Geradores Lineares Congruentes, Geradores Quadráticos Congruentes e Geradores que combinam esses dois, utilizando o teste Qui-quadrado. Para tanto, foram estudados os modelos matemáticos/lógicos de cada gerador, de forma a se definir os parâmetros que seriam necessários ser introduzidos para se obter seqüências com períodos longos. A seguir foram implementadas rotinas no MatLab que simulassem a geração de seqüências pseudo-aleatórias, baseadas no modelo matemático/lógico de cada gerador. A partir daí, foi estudado o modelo estatístico/lógico do teste Qui-quadrado, tomando como base um vetor de freqüências da seqüência gerada. Então foram implementadas nas mesmas rotinas de cada gerador o referido teste, para que, de posse dos relatórios obtidos, pudessem ser feitas as análises de cada seqüência. A conclusão a que chegamos, dentre outras, é de que o teste do Qui-quadrado, por si só, não é suficiente para verificar-se a aleatoriedade de uma seqüência gerada, sendo necessária a realização de outros testes, como os apresentados nos softwares Diehard e ENT, por exemplo.

AValiação DA PRECISÃO DO MAGE DA AERONAVE SUPER-LYNX,
UMA ANÁLISE DE ERROS EM MARCAÇÃO

CT (FN) Jorge Luis de Araujo Mello
CT (FN) Guilherme César Stark de Almeida
CT (FN) Francisco de Assis Teixeira de Araujo

O presente trabalho teve como propósito avaliar os erros em marcação do equipamento MAGE MIR-2, instalado nas aeronaves Super-LYNX, no acompanhamento de alvos de superfície. A principal característica deste equipamento é a precisão em marcação de 10° RMS (média quadrática). Os dados foram separados em duas amostras (bombordo e boreste) e foi verificada a existência de pontos espúrios pelo traçado de gráficos lineares e de caixa. Após a retirada dos pontos espúrios, foi traçado um gráfico múltiplo para observarmos o comportamento conjunto das amostras dos dois bordos. Com isso, foi observado que, provavelmente, as amostras dos dois bordos pertenciam a populações diferentes, porém, para termos certeza, teríamos que realizar um teste de hipótese. Utilizamos para testar nossa hipótese testes paramétricos e não paramétricos e o resultado obtido em ambos foi que realmente as amostras não pertenciam à mesma população. A conclusão a que chegamos foi que o equipamento, apesar de apresentar um comportamento mais regular por bombordo, no geral se mantém dentro das margens de erro aceitáveis, obedecendo a suas características.

ANÁLISE DOS DADOS ENCONTRADOS DURANTE A 1ª FASE DA AVALIAÇÃO OPERACIONAL DO SISTEMA DE DEFESA ANTIAÉREA E CABEÇA-DE-PRAIA

CT Marcos José Florêncio

CT Perichsen de Jesus Peixoto

O trabalho tem como propósito analisar os conjuntos de medidas: de distâncias de detecção, aquisição e designação, medidas de tempo de designação e medidas de erro de marcação e percentual em distância, obtidos do Radar GIRAFFE. O trabalho possui uma apresentação do Sistema de Defesa Antiaérea e de Cabeça-de-Praia, uma análise dos dados fornecidos pelo Centro de Análise de Sistemas Navais (CASNAV), obtidos por ocasião da primeira fase de avaliação operacional do referido sistema e uma conclusão. Na análise das medidas de eficácia, verificamos a existência de pontos espúrios em algumas amostras e calculamos algumas medidas de posição, de variabilidade e intervalos de confiança para cada conjunto de dados. Concluímos que nas amostras de erro existe um viés de tal ordem que torna os valores mais positivos à medida que aumenta a distância sensor-alvo e mais negativos à medida que diminui a referida distância. A fim de minimizar este fato sugerimos a aplicação de um fator de correção. Com a análise feita neste trabalho e com os padrões de desempenho do sensor fornecidos pelo fabricante ao CASNAV, este Centro poderá realizar uma avaliação de desempenho do sistema em estudo.

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.

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

REVOLTA DO ENCOURAÇADO SÃO PAULO: A HISTÓRIA COMO ACONTECEU

RMB 4º trim.1999, pág. 55 e *RMB* 4º trim.2000, pág. 209

Recebemos do Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Francisco Carlos Pereira Cascardo colaboração que ilustra o desempenho, em terra, dos marinheiros do Encouraçado *São Paulo* participantes de Revolução de 1924.

São notícias de jornais argentinos e uruguaios, a seguir transcritas em tradução livre.

O Imparcial – 16 de dezembro de 1924

“Os tripulantes do *São Paulo*.

O comportamento dos homens que chegaram a Montevidéu sob o comando do Tenente Cascardo não poderia ser melhor no combate do dia 11. Um dia depois de chegarem, quando alguns deles não sabiam ainda como se posicionar, decidiram ocupar

o posto de maior perigo no combate. Grande parte das baixas causadas às tropas de Cunha se deve ao terrível fogo de fuzilaria destes. Afinal, com metralhadoras, varreram as trincheiras onde se protegiam os inimigos. Esse comportamento culminou com o sacrifício de 25 tripulantes. Oito foram degolados em território uruaio, dois desapareceram, cinco foram feitos prisioneiros e um está preso em Santa Ana, pois se apresentou às autoridades, arrependido de ter se incorporado à revolução – o único desertor da aventura homérica.

Os restantes, juntos com outros que vieram de Montevidéu, se alojaram em um galpão fora da cidade.

El Plata – Martes, 16 de dezembro de 1924

“Os mortos nos galpões.

Alberto Magalhães – brasileiro, natural do Rio de Janeiro, emérito sargento do *São Paulo*, 23 anos, morto com uma forte machadada na cabeça.

Aniceto Braga – brasileiro, 19 anos, marinheiro do *São Paulo*, degolado.

Oswaldo Moraes – brasileiro, 23 anos, marinheiro do *São Paulo*, morto a machadadas.

João Teodoro – brasileiro, 22 anos, marinheiro do *São Paulo*, idem.

Sabino Barbosa – brasileiro, 19 anos, marinheiro do *São Paulo*, degolado.

Francisco da Costa – brasileiro, 23 anos, marinheiro do *São Paulo*, morto a machadadas na cabeça.

O total de marinheiros do *São Paulo* mortos foi de nove, em sua maioria alistados em fileiras revolucionárias no dia anterior ao massacre.

Todos foram enterrados no lugar do acontecido.

Ovídio Fernandes, também marinheiro do *São Paulo*, foi feito prisioneiro.”

*
* *

Endereçada a Alberto Magalhães, encontrou-se a seguinte carta:

“Rio, 20 de setembro de 1924.

Alberto: Recebi tua amável cartinha e fico sabendo de tudo. Muito me alegro que te lembres de mim, pois pensei que em coração de marinheiro não houvesse amor e sempre lembrava de ti, ainda mais quando Caetano te acompanhava.

Não me esqueço de ti... Às vezes me entristecia ao pensar que estavas longe e não te lembrarias de mim... Agora, com alegria, te envio esta cartinha com grandes esperanças de voltar a vê-lo, para matar as saudades e relembrar o passado.

Peço que te divirtas bastante, pois és jovem, e a vida, nesta época, procura diversão, mas não ofendas nunca a amizade de dois corações que se amam, mesmo longe.

Tua Argentina.”

*
* *

Clemente Oliveira é o nome de um soldado integrante das forças brasileiras que se internaram em “Los Galpones” e esfaquearam os revolucionários atrasados de que já me ocupei telegraficamente. Foi preso por haver permanecido em território uruguaio e ser reconhecido como um dos que se introduziram no rancho de Enrique Alvarez, arrancando do mesmo o marinheiro Oswaldo Moraes, do *São Paulo*. Apesar de prometer que respeitariam sua vida, o balearam e depois enfiaram uma faca em sua garganta (sangria, segundo eles), atravessando-a.

O ALMIRANTE CASCARDO QUE CONHECI – UM TESTEMUNHO PESSOAL

Tendo lido, com vivo interesse, os artigos *Os militares e a Política na República* – Parte XXX (RMB 4º trim./199, pág. 39 a 62) e *A Revolta do Encouraçado São Paulo: História como aconteceu* (RMB, 4º trim./2000, pág. 209 a 230), vi-me inclinado

a divulgar, pela *Revista Marítima Brasileira*, o que presenciei a respeito do então Capitão-Tenente Herculino Cascardo, em 1934, até fevereiro de 1967, quando acompanhei o sepultamento do então Almirante Cascardo.

No livro de memórias do ex-Presidente da República João Café Filho (2ª vol., *Do Sindicato ao Catete*, Ed. José Olympio), lê-se às páginas 479 e 480:

“No Ministério da Marinha, o Almirantado pronunciava-se sobre os méritos profissionais e a personalidade dos candidatos habilitados.

Uns dos bons camaradas naquela corporação era o Comandante Herculino Cascardo. Fora interventor no Rio Grande do Norte e, embora não tivesse apoiado o seu governo, tinha por ele certa simpatia pessoal. Sua interventoria no meu Estado não ficou marcada por perseguições e faccionismos. Procurou, na medida do possível, compor-se bem com a oposição; ofereceu-me um lugar, que recusei, de diretor da Escola de Aprendizes de Artífices.

Cascardo compreendeu a minha recusa:

– “Minha intenção era nomeá-lo para uma das Secretarias do Estado. Você é um líder influente no Rio Grande do Norte e preciso do seu apoio político. Acontece que não posso nomeá-lo secretário, porque você tem fama de ser comunista...”

O Ministro Amorim do Vale conhecia a minha estima pessoal por Cascardo quando, certa vez, levou-me uma lista de promoções do Almirantado, e tinha ele próprio, o titular da Marinha, em boa conta a figura do Comandante:

– Pessoalmente, disse-me, “não faço restrições a essa promoção”. Mas ela foi vetada pela quase unanimidade dos almirantes, sob o argumento de que Cascardo é comunista... Promovendo-o, Presidente, o senhor não descontentaria a mim, mas vai descontentar o Almirantado.

– Neste caso, Ministro, acatemos o ponto de vista do Almirantado...

Deixei, assim, de promover Herculino Cascardo ao posto de almirante, na atividade militar, premido pelas mesmas ponderações que ele me fizera, há mais de 20 anos,

para não me nomear secretário de Estado do seu governo no Rio Grande do Norte. O curioso desta história é que nem ele nem eu nunca fomos comunistas”, escreveu o ex-Presidente Café Filho.

Li este livro de memórias em setembro de 1997 e fui remetido às minhas recordações tão longe quanto 1934, quando tive meu primeiro contato com o então Capitão-Tenente Herculino Cascardo.

Em maio de 1934, tendo eu sete anos incompletos, o Capitão-Tenente Cascardo, junto com meu pai, o Capitão-Tenente Vitorino Silva Maia, e suas famílias embarcaram em navio da Royal Mail com destino à Inglaterra, para uma comissão de dois anos na Marinha inglesa, complementando o Curso de Especialização de Submarinos que ambos haviam acabado de concluir. Embarcaram também no mesmo navio e com o mesmo destino os Capitães-Tenentes Bardi (Comunicações), Silvio Camargo (Fuzileiro Naval), Heitor Martins (Armamento) e outros cujos nomes e especialidades não me ocorrem.

Com relação a essa comissão, houve um fato do qual eu só vim a tomar conhecimento anos mais tarde, através de meu pai, quando já estava eu no último ano da Escola Naval (1946).

No Curso de Especialização de Submarino, recém-terminado em 1934, estavam os Capitães-Tenentes Herculino Cascardo e Vitorino Maia.

Era, então, Ministro da Marinha o Almirante Protógenes Guimarães, que havia sido, em 1924, como capitão-de-mar-e-guerra, o organizador do levante de várias unidades da Marinha, só não participando por ter sido preso pela polícia política na véspera da data marcada, o que lhe valeu uma condenação que o deixou fora da Marinha. Retornaria em 1930, no bojo da vitória da revolução de Getúlio Vargas. Cascardo também participou do levante de

1924 como primeiro-tenente, liderando seus segundos-tenentes embarcados no Encouraçado *São Paulo*. Tendo o levante sido abortado em todas as unidades, ele saiu barra afora em direção ao sul do País, onde esperava juntar-se aos revoltosos no Rio Grande do Sul. Como isso não ocorreu, seguiu para Montevidéu, onde se asilou junto com os demais revoltosos. Participou das rebeliões do Rio Grande do Sul que desaguaram na Revolução de 30, quando voltou à Marinha.

O Ministro, por razões políticas, quis indicar o Capitão-Tenente Cascardo para a já referida comissão na Inglaterra. Entretanto, Cascardo ponderou que quem devia ir era o Capitão-Tenente Vitorino Maia, que havia se classificado em 1º lugar, como já era a "marca". Resolveu, então, o Ministro que iriam os dois.

Em janeiro de 1935, todos os oficiais que foram estagiar na Inglaterra retornaram, a pedido, ao Brasil, decorridos apenas sete meses da comissão de dois anos, por terem sido reduzidos os vencimentos para um valor inviável para um oficial com família. Apesar disso, os oficiais que regressaram puderam realizar o sonho da casa própria devido aos elevados valores antes da drástica redução.

O Capitão-Tenente Camargo construiu sua casa em uma rua do Grajaú (na época, um novo bairro), vizinho, de fundos, da casa do Capitão-Tenente Cascardo, esta já construída em 1930 com o dinheiro ganho por ele na iniciativa privada nos seis anos em que passou o exílio no Uruguai. Meu pai construiu a sua em rua paralela, no mesmo bairro, duas ruas distante dessas duas ca-

sas. Deste modo, eu passei a conviver com eles o resto de minha infância e juventude, conhecendo e aprendendo a admirar o comportamento e o caráter desses dois oficiais.

Em seguida, o Capitão-Tenente Cascardo foi designado delegado, em São Francisco, da Capitania dos Portos de Santa Catarina, para onde seguiu com a família. Em princípio de novembro desse mesmo ano, retornou ao Rio, atendendo ordem do Ministro da Marinha, já então o Almirante Henrique Aristides Guilhem, que substituíra o Almirante Protógenes.

Ficou adido ao Gabinete do Ministro, tendo seus passos vigiados de perto pela polícia política.

Em fins de novembro de 1935, ocorreu o levante comunista, prontamente abortado. Entretanto, o Capitão-Tenente Cascardo, que havia deixado a presidência da Aliança Nacional Libertadora (ANL), exatamente em função da adesão de Prestes a esta entidade política,

foi preso, injustamente acusado de ter participado deste levante comunista, como veremos a seguir.

Esta prisão, que duraria cerca de um ano e meio, acrescida da demissão da Marinha em abril de 1936, trouxe muito sofrimento à sua família. Acompanhei de perto as dificuldades de sua esposa Etelvina, gaúcha, que Cascardo havia conhecido quando de seu exílio no Uruguai com incursões no território gaúcho. Nessa ocasião já tinham o terceiro filho, nascido em São Francisco, Santa Catarina. Este terceiro filho, Francisco Carlos, mais tarde entrou para a Escola Naval e hoje é capitão-de-mar-e-guerra da Reserva Remunerada. O mais velho,

Passei a conviver com eles o resto de minha infância e juventude, conhecendo e aprendendo a admirar o comportamento e o caráter desses dois oficiais

Isidoro, foi para a Força Aérea Brasileira e hoje é oficial-general da Reserva Remunerada. Ambos foram chefes políticos e revolucionários da época.

Processado Cascardo pelo Tribunal de Segurança Nacional (TSN), foi, em maio de 1937, condenado a dez meses e meio de prisão, sendo solto em seguida, pois já havia cumprido pena superior à condenação.

Em março de 1938, foi julgado em novo processo pelo TSN, sob acusação de comunista, e foi absolvido. Só em dezembro de 1943, vencendo ação contra a União, foi reintegrado à Marinha no seu devido posto. Entretanto, a Marinha só o reintegrou no início de 1946, tendo sido designado para cursar a Escola de Guerra Naval, onde novamente foi colega de turma de meu pai.

Após o curso da Escola de Guerra Naval, fez parte do seu corpo docente, tendo sido designado em março de 1948 para comandante do contratorpedeiro *Mariz e Barros*. Ele era então capitão-de-fragata.

Em julho de 1948, regressava eu da viagem de instrução de guardas-marinha no Navio-Escola *Almirante Saldanha*. Já segundo-tenente, passei para a Esquadra, sendo designado para a Força de Contratorpedeiros e daí para o Contratorpedeiro *Mariz e Barros*, via Primeira Flotilha de Contratorpedeiros. Assim, por força do destino, eu teria a grata oportunidade de conhecer de perto o Comandante Cascardo em atividades navais.

Nessa época, os contratorpedeiros classe M eram os navios de maior prestígio na Marinha e os mais disputados.

Naquele tempo, os navios da Esquadra passavam três meses por ano em Angra dos Reis em exercícios diversos e o resto do ano no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e em adestramento interno, cursos expeditos, pequenos reparos, em viagens em forças-tarefas, escalando em diversos portos da costa, especialmente em dezem-

bro, quando participavam dos festejos da Semana da Marinha. Quando atracados, aos sábados, tínhamos meio expediente consumido em inspeções e mostras, sendo licenciados após o almoço.

Naqueles sábados, o Comandante Cascardo almoçava na praça-d'armas em vez de em sua câmara.

Um dos tenentes, ainda vivo e portanto não nominado, de espírito crítico aguçado, decorrente de seu passado de chargista da revista *A Galera*, passava toda a semana estudando um determinado assunto para, no sábado, testar o conhecimento do Comandante naquele assunto específico, já que era notória a extensão e profundidade da sua cultura. Dos mais variados tópicos discutidos nesses almoços, os dois únicos assuntos em que ele não foi perfeito foram futebol e boxe.

Seu conhecimento naval não era menor, quer em extensão como em profundidade, do que a sua cultura geral. Este fato (bem mais notável, se considerarmos que de 1924 (primeiro-tenente) a 1948 (capitão-de-fragata) Cascardo passou em atividade na Marinha apenas cinco anos) seria fartamente comprovado pelas ações exercidas durante o seu comando do Contratorpedeiro *Mariz e Barros*, até abril de 1949.

Nesse período, realizamos todos os tipos de exercícios de artilharia, do tiro para seleção de apontador até tiros em alvo, tanto para canhão de 127 mm, individualmente, como para os canhões em bateria dirigidos pela alça diretora, além de lançamento de torpedos.

Foram também realizados exercícios de manobras, evoluções táticas, tática anti-submarina, grupos-tarefas, transferência de pessoas e cargas no mar etc.

Todos os exercícios eram precedidos de instrução detalhada de todos os aspectos pertinentes, dada pelo comandante a todos os oficiais, os quais transmitiam às

suas divisões. Em casos de operações mais complexas, eram realizadas simulações para a verificação de possíveis falhas.

Quando da preparação para o lançamento de torpedos, houve uma ocorrência que me parece pertinente.

Eu e meu sargento torpedista fomos designados para receber os quatro torpedos no Centro de Armamento da Marinha, localizado na Ponta da Areia, Niterói.

Antes da minha saída, o Comandante Cascardo me chamou para as recomendações finais. Entre elas, recomendou-me que me mantivesse sereno no caso de haver qualquer manifestação menos cordial por parte do diretor do Centro de Armamento da Marinha (CAM), Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Penna Botto, pois elas seriam apenas reações negativas a ele, Cascardo, a mim, e não a seu oficial.

Na ocasião, não entendi o porquê da recomendação, mas cumpri-a com todo rigor.

Entretanto, para minha surpresa, fui recebido pelo Comandante Penna Botto pessoalmente com o maior cavalheirismo, partindo dele, inclusive, a permissão para ir a paisana durante a permanência no CAM, que incluía um curso expedito sobre o torpedo que eu ia receber.

Era, na época, como o foi durante vários anos, instrutor deste curso o então Capitão-Tenente Paulo Bonoso Duarte Pinho, meu contemporâneo na Escola Naval e meu saudoso amigo por todo o resto de sua vida.

Na ocasião, não consegui saber a razão por trás da recomendação do Comandante Cascardo. Só vim a entender quando, anos mais tarde, soube que Penna Botto era o comandante de uma torre do Encouraçado *São Paulo* em 1924 e que, por ocasião do levante, Cascardo o havia prendido e desembarcado antes de suspender com o navio para o exílio em Montevidéu.

O mais importante fato, demonstrativo da capacidade de comando de Hercolino

Cascardo, ocorreu poucos meses antes do término de seu comando.

Na segunda quinzena de outubro de 1948, os Contratorpedeiros *Marcelino Dias e Mariz e Barros* receberam uma Ordem de Operação, de quase 5 centímetros de espessura, para o que foi a primeira operação conjunta com o Cruzador *Huntington* e o Destróier *Fox*, navios da US Navy, entre 14 e a 26 dezembro de 1948, de um ponto próximo à barra do Rio Grande, até a barra de Recife, com uma estada no Rio de Janeiro de seis dias (dados da minha caderneta subsidiária).

O Comandante Cascardo estudou detalhadamente a Ordem de Operações, instruiu todos os oficiais em torno do DRT (Traçador de Derrota), um quadro de informações e um quadro com rosa de manobra. Todas as operações foram dissecadas e estabelecidos os procedimentos adequados.

Assim, quando, na véspera de nossa partida do Rio, o Comandante Cascardo foi hospitalizado para operar de emergência a vesícula, o navio, mesmo sem seu comandante, pôde participar com perfeição da operação, confirmando a correção da preparação dada por ele.

Restabelecido, continuou o seu comando do *Mariz e Barros* até abril de 1949, deixando em todos seus oficiais a melhor impressão.

Continuei acompanhando a carreira de Hercolino Cascardo na Marinha, que incluiu o Conselho de Segurança Nacional, com o então Comandante Victorino Maia, Estado-Maior das Forças Armadas, Chefia do Estado-Maior do Comando do 4º Distrito Naval, Comandante do 1º Esquadrão de Contratorpedeiros, e vice-diretor do Armamento. Nesta última função foi graduado em outubro de 1954 no posto de contra-almirante, ficando então à frente daquela diretoria, ocorrendo em 1955 o episódio da sua não promoção pelo Presidente Café Filho, como exposto no início deste artigo.

Nesta ocasião, pediu sua passagem para a reserva.

Deixando o serviço ativo, dedicou-se à família, vivendo entre sua biblioteca e seu orquidário.

Continuei a conviver com o Almirante Cascardo até a época de sua morte, em fevereiro de 1967, tendo acompanhado seu enterro com grande pesar.

Durante todo esse convívio, nunca presenciei qualquer fato ou ato ou qualquer palavra que indicasse ser o Almirante Cascardo comunista. De alguns oficiais ouvi a referência de ele ser comunista unicamente pelo fato de ter sido presidente da Aliança Nacional Libertadora. Entretanto, Cascardo o foi só por três meses, afastando-se, inclusive, quando Prestes aderiu à ANL, conforme já exposto. É interessante registrar que quem defendeu, com sucesso, a entrada de Prestes na ANL foi um ardoroso acadêmico de direito, Carlos Lacerda, que, anos mais tarde, teria sucesso político, ironicamente, como anticomunista veemente.

Até aqui meu testemunho acerca de Hercolino Cascardo baseou-se no conhecimento obtido em convívio direto e em diálogo com contemporâneos seus, incluindo meu pai. Meu conhecimento foi confirmado e em vários pontos completado com leitura de biografias (e autobiografias) que, nos anos posteriores, foram publicadas sobre diversos personagens de nossa história atuantes no período de 1920 até nossos dias. Livros e artigos de historiadores deste período também enriqueceram o meu acervo, especialmente *Marinha Brasileira (1918-1942)*, do Almirante Hélio Leoncio Martins.

Assim sendo, soube que, após asilar-se no Uruguai em 1924, Cascardo viveu em constante contato com correntes políticas do Rio Grande do Sul, que já conspiravam contra o governo federal em conjunto com

militares revoltosos provenientes de diversos levantes derrotados entre 1922 e 1926, sendo os mais importantes o de 1922 do Forte de Copacabana, o de 1924 do Encouraçado *São Paulo* e a Coluna Prestes. Esses levantes militares não aconteceram somente no Rio Grande do Sul, mas se estendiam por São Paulo, Minas Gerais e nas regiões Norte e Nordeste. Os principais conspiradores eram Eduardo Gomes, Siqueira Campos, João Alberto, Juraci Magalhães, Juarez Távora, Estillac Leal, Agildo Ribeiro, Cordeiro de Farias, Miguel Costa e, da Marinha, Hercolino Cascardo e Ari Parreiras, liderados por Luiz Carlos Prestes, de Buenos Aires, onde se exilara após o episódio da Coluna, em 1926.

Com a declaração de fé comunista de Prestes, ele é afastado da direção militar da conspiração, assumindo João Alberto, que seria substituído pelo ex-legalista Tenente-Coronel Aurélio Góes Monteiro, recém-cooptado pelo movimento revolucionário.

Embora Getúlio Vargas, presidente da Província do Rio Grande do Sul, fosse o chefe nominal do movimento, o líder principal era o seu secretário de Interior, Oswaldo Aranha. Estava assim montada a Aliança Libertadora, que iria deflagrar a Revolução de 30, vencedora por aliar uma parte do componente político que havia faltado aos movimentos militares do correr da década de 20.

Durante minha vida, tanto na ativa como na reserva e reformado, ouvi de vários oficiais da Marinha o comentário de que Hercolino Cascardo seria comunista. Sempre que com estes oficiais eu tive a oportunidade de comentar os fatos referidos neste testemunho, consegui que revissem a sua opinião.

Em resumo, Hercolino Cascardo nunca foi comunista, mas sim um revolucionário na década de 20, com a companhia de brasileiros ilustres e acima de qualquer sus-

peita como Eduardo Gomes, Juarez Távora, Juraci Magalhães, Cordeiro de Faria, Estillac Leal e João Alberto, no Exército, e, na Marinha, Ari Parreiras, Protógenes Guimarães e Amaral Peixoto, entre outros. O objetivo de todos estes revolucionários era depor governos eleitos num viciado sistema eleitoral, modificação de hábitos políticos, eliminação das oligarquias etc. Pres-tes, que participou de várias das conspirações e levantes, foi afastado sumariamente desses movimentos quando se conver-

teu ao comunismo, inclusive da revolução de 1930, tendo sido substituído no comando militar dessa revolução pelo então Tenente-Coronel Pedro Aurélio Góes Monteiro, com todo um passado de legalidade e que veio mais tarde a ser ministro da Guerra no governo Getúlio Vargas.

Parodiando Café Filho, nem ele nem Hercolino Cascardo nunca foram comunistas.

GERALDO NUNES DA SILVA MAIA
Contra-Almirante (EN-Ref^o)

✉ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES> / Cascardo, Hercolino (Almirante) /; Cartas dos Leitores; Aliança Nacional Libertadora (ALN); Tenentismo;

QUOSQUE TANDEM...? QUO JURE? – A invasão do Brasil

RMB, 4^o trim/2000, p. 51-91 e

Cartas dos Leitores RMB, 1^o trim/2001, p. 251-254

Recebemos do nosso colaborador Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o) Lauro Nogueira Furtado de Mendonça a carta a seguir transcrita:

“A respeito da carta do Almirante Helio Leoncio Martins, publicada na RMB, em seu número do 1^o trimestre de 2001, relativamente ao artigo *Quosque tandem...? Quo jure? – A Invasão do Brasil*, querem-me parecer totalmente válidos os comentários

do ilustre almirante a respeito do *Rubber Plan*, à vista da época em que teria este sido delineado.

Entretanto, as mesmas benévolas considerações não me parecem estender-se ao plano *Pot of Gold*, ao qual fiz referência na revista *Mar – Boletim do Clube Naval*, em seu número de março de 1972, referente à atuação dos submarinos de Mussolini no Brasil.¹

1 N.R.: Do artigo de dez páginas mencionado transcrevemos três períodos:

“Afinal, a insistência norte-americana, iniciada com a minuta elaborada em janeiro de 1940 pela Comissão Conjunta de Planejamento do Exército e da Armada daquele país, a qual aconselhava o envio de forças à América do Sul, a ser planejada com antecedência e executada com rapidez, e continuada com o plano “Pot of Gold” de 27 de maio de 1940, o qual considerava o transporte de 10.000 homens via aérea e 100.000 por via marítima, escoltados por quatro encouraçados, dois navios-aeródromos, nove cruzadores e três esquadrões de contratorpedeiros, a fim de “apoiar” o Governo brasileiro contra um eventual golpe de mão dos tripulantes dos navios mercantes do eixo, concluídos com uma suposta 5^a coluna, teria de produzir seus frutos.”

“É bem verdade que já a 11 de dezembro de 1941, apenas quatro dias após Pearl Harbor, chegaram a Natal os primeiros *Catalinas* da Marinha norte-americana e que, a 19 do mesmo mês, aterraram no Brasil, “sem conhecimento antecipado da autoridade militar brasileira do Nordeste”, três Companhias de Fuzileiros Navais norte-americanos: a 17^a, em Belém; a 18^a, em Natal e a 19^a, em Recife.”

“As operações bélicas eram pois previsíveis e, disso consciente, declarava Vargas a 13 de janeiro, na ABI, que o Brasil deixara de ser neutro.”

Cabe assinalar que este plano, muito anterior ao *Rubber Plan*, tinha a data de 27 de maio de 1940. Esta data praticamente coincide com alguns acontecimentos históricos, de caráter extremamente grave, então ocorridos, que foram os seguintes: a 1^a de junho, a Declaração de Guerra da Itália, à França e à Grã-Bretanha e, a 13 de junho, a Queda de Paris, que arrastaria a França a solicitar a suspensão das hostilidades, deixando unicamente à sua aliada o ônus de prosseguir a luta, fator decisivo na resolução do Presidente Roosevelt de alinhar as forças dos Estados Unidos da América à Mãe-Pátria.

Enquanto isto se passava ao longe, no Brasil, dois discursos de importante conotação política eram pronunciados pelo então presidente da República, Getúlio Dornelles Vargas. O primeiro a 1^a de maio, no Estádio do Clube de Regatas Vasco da Gama, dirigido aos trabalhadores do Brasil e o segundo a bordo do Encouraçado *Minas Gerais*, perante o Almirantado brasileiro, ambos com conteúdo que parecia nitidamente afinado às idéias então preconizadas pelos países europeus então em luta contra aqueles que defendiam os ideais das autodenominadas Democracias Ocidentais.

Assim, a 11 de junho de 1940 e não 1941, como consta da carta em referência, o relacionamento entre o Brasil e nosso vizinho americano do norte não apresentava, de forma alguma, a materialização das medidas de aproximação e de colaboração que viriam a apresentar no ano seguinte.

Cabe ainda assinalar que nenhuma das grandes potências apresentava sinal algum de respeito aos interesses daquelas menos poderosas, como demonstram sobejamente o ataque à Noruega, em que, tanto a Inglaterra e a França como a Alemanha empenharam-se em lançar ao mar, simultaneamente, suas forças militares e navais, para

invadir este pequeno e pacífico país, ganhando, simplesmente, quem chegou primeiro, ainda nos começos de 1940.

O mesmo ocorreria com o Reino da Pérsia (Irã), cuja Esquadra, em 25 de agosto de 1941, sem quaisquer pré-avisos, foi destruída pelas forças navais de Sua Majestade britânica e cujo território foi invadido e ocupado, não só pelos Exércitos stalinistas, como pelos ingleses, sendo seu único crime o de estar situado na rota de abastecimento da URSS, então em luta com a Alemanha.

Cabe ainda registrar que a informação de que a "presença em Natal, Recife e Belém de 150 fuzileiros navais norte-americanos teria sido permitida pelo Presidente Vargas, a 13 de dezembro de 1941, persuadido que fora pelo subsecretário de Estado, Sr. Sumner Wells", como referido pelo Almirante José Maria do Amaral Oliveira, e que chegaram no dia 19 seguinte, encontra-se em desacordo com o texto da obra *Dias de Guerra no Atlântico Sul*, da lavra do General Paulo de Queiroz Duarte, o qual declara que a "chegada desses contingentes" (eram as 17^a, 18^a e 19^a Companhias), "sem conhecimento da autoridade brasileira no Nordeste, causou certa confusão, que o Departamento de Estado norte-americano se apressou em elucidar, com o concurso de seu embaixador no Rio de Janeiro".

"Ao Embaixador foi encarecido tomar a si a tarefa de uma pronta solução", sendo advertido "de que o Presidente Vargas devia ser completamente informado de que tal medida e outras seriam de vital importância para a segurança dos Estados Unidos e a salvaguarda do Hemisfério".

À vista dos termos acima expressos, que chegam às raias do *ultimatum*, e das circunstâncias predominantes, não seria possível ao Presidente senão ceder ao fato consumado que se lhe apresentava, não

obstante a natural relutância a que se refere o Almirante Amaral.

Aparentemente, pois, a data apontada, de 13 de dezembro, teria sido apenas uma data diplomaticamente implantada, a fim de oficializar uma evolução imprevista e dar-lhe aparência aceitável, à dignidade nacional.

Assim, cremos que, embora sobejem razões ao Almirante Leoncio quanto ao *Rubber Plan*, permanece de pé o ressentimento nacional quanto ao *Pot of Gold*, não só pelas circunstâncias que o cercam, como pela extrema violência de que se revestiria,

à vista do poderio das forças a serem envolvidas, ou sejam, 100.000 homens, quatro encouraçados e outros tantos navios-aeródromos, lançados sobre uma nação praticamente desarmada, como era o Brasil de então.

É verdade que seriam apenas planos de estados-maiores, porém cabe a pergunta: Trata-se de mero diletantismo? Para quê?

É-nos lícito crer que planos idênticos, concebidos pelos estados-maiores das forças do chamado Eixo, teriam severo tratamento no Tribunal de Nuremberg.

✉ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS> / Invasão do Brasil /; Segunda Guerra Mundial; Cartas dos Leitores;

RECORDAÇÕES E REFLEXÕES POLÍTICAS DE UM MILITAR APOLÍTICO

RMB, 1^a trim./2001, págs. 73 a 95

Recebemos do Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o) Carlos Balthazar da Silveira a carta que a seguir transcrevemos:

A DIFICULDADE DE ETIQUETAR

Ao ler o exemplar da *Revista Marítima Brasileira* do 1^o trimestre do corrente, deparei-me com o excelente artigo do Almirante João Carlos Gonçalves Caminha, divulgando e esclarecendo, com a verdade, as circunstâncias e fatos que levaram à deposição do Presidente da República, João Goulart, pela Revolução de 1964.

Era, e é, preciso que os mais jovens conhecessem o ambiente de total desordem que tomou conta do Brasil nos idos de 1963 e 1964, em contraposição à falsa verdade criada pela mídia e pelos políticos atuais, em grande parte os agitadores de então.

E, incrível como pareça, desordem comandada pela mais alta autoridade do País, o Presidente da República!

Entretanto, não posso deixar de lamentar minha discordância com o articulista

quanto aos seus conceitos “politizados” e “apolíticos”, assim etiquetando vários chefes de outrora, pois, de outra forma, estaria, inclusive, negando minhas origens.

Sou neto de um almirante, que durante cinco anos ininterruptos lutou nas barrancas do Rio Paraguai, na defesa da nossa Pátria; comandou onze navios. Como capitão-de-fragata, foi membro da Comissão de Melhoramentos de Guerra, presidida pelo Conde D’Eu e composta de almirantes e generais e onde travava substancial debate com Custódio de Melo, cujos conhecimentos técnicos sempre mereceram respeito. Tratava-se de optar entre o torpedo inglês e o austríaco para ser adotado pela nossa Esquadra – meu avô apreciava o inglês.

Nessa Comissão permaneceu até a implantação da República, quando viu os

áulicos do momento recusarem sua proposta de um voto de aplauso e agradecimento ao Conde D'Eu pela sua sábia condução dos trabalhos.

Em maio de 1887, o Barão de Ladário submete Custódio a um Conselho de Investigação composto pelo Barão de Corumbá, Foster Vidal e Calos Balthazar da Silveira¹, que, como relator, sugeriu o arquivamento por ausência de qualquer ilícito ou contravenção disciplinar. Tratava-se, na realidade, de um relatório sobre construção e reparos de nossos navios no exterior, onde Custódio expandia conceitos de ordem técnica. Observe-se bem o entrevero entre Custódio e Balthazar, sempre no terreno da técnica, do profissionalismo.

Em maio de 1890, atinge o Almirantado e, em julho, segue para os Estados Unidos comandando uma Força Naval, que tinha como comandantes dos navios os irmãos Carlos e Júlio de Noronha, seus colegas de turma, fraternais amigos.

Oficialmente, tratava-se de agradecimento pelo reconhecimento por parte dos Estados Unidos do novo regime político brasileiro. Na realidade, procurava-se evitar a excessiva influência do imperialismo vitoriano. Bom conhecedor de política internacional, o Presidente norte-americano Harrison, em entrevista de caráter sigiloso, sugeriu, após uma exposição muita bem articulada, que todos os empréstimos em vigor, então juntos aos bancos ingleses, passassem para Wall Street. O almirante brasileiro lembrou-lhe que "desde 1822 o Brasil tinha proclamado sua independência".

A elegância não dispensa a firmeza nem a subserviência encanta os poderosos.

Essa rivalidade, então flagrante, entre norte-americanos e ingleses iria aflorar em 1893, transformando a Baía de Guanabara em um palco onde o ribombar dos canhões, bem como o trânsito naval, obedeciam horários preestabelecidos com espectadores assistindo ao vivo uma comédia de erros, com sangue de irmãos tingindo as águas da baía.

E, realmente, o vencedor desta peleja foi Floriano, que, ao final do episódio, obteve um belo empréstimo de Wall Street sobre a City londrina. Desde então, a influência econômica norte-americana sobre nossos negócios não parou de crescer.

A elegância não dispensa a firmeza nem a subserviência encanta os poderosos

Alte. Balthazar

Mas como etiquetar Balthazar: político/apolítico, legalista/revoltoso?... Ele não se cingiu à leitura da OGSA (Organização Geral do Serviço da Armada) e

aos manuais profissionais. Era chefe de classe, número 1 da turma que contava com Jaceguai e os Noronha, entre outros.

Como homem, não podia se submeter ao maniqueísmo político/apolítico. Era um cidadão fardado.

Em trajes civis assumiu o governo da velha Província Fluminense e, em trajes civis, depois de promulgada a nova Constituição do Estado, recusou a sua direção, pois ali estivera para promover o bem-estar do povo e não para se locupletar na política partidária (será que ele escrevera para o Almirante Faria Lima em 1979?).

Em trajes militares só apreciava usar o Hábito da Rosa, obtido em Cuevas, quan-

¹ N. R.: Para os mais jovens conhecerem os nomes citados, ver Anexo A, onde constam informações prestadas pelo autor da carta, a pedido da RMB. Esta acrescentou outras informações colhidas na *Enciclopédia Delta Larousse*.

do, sob a chuva da metralha, dirigia o setor naval no desembarque brasileiro em território adversário², apoiando o bravo Osório à frente de todos, e a Cruz de cinco anos ininterruptos de campanha, que poucos cabrestantes podiam ostentar.

Ao regressar à Marinha, após ter sanado as finanças fluminenses e ter podido implementar ousadas políticas no âmbito da saúde e da educação, encontra o cenário nacional assaz conturbado. Floriano convoca o Congresso Nacional, que “aprova todos os seus atos e concede ao Executivo todos os poderes para conservar a ordem e a paz na República”. (os grifos são meus)

Essa carta branca outorgada pelo Congresso foi entendida por vários setores da opinião pública como a entronização da ditadura. Na verdade, não se pode argüir vício legal nesse documento emitido por quem de direito: o Poder Legislativo. Se este poder abdicou indevidamente de suas prerrogativas, só ao Supremo Tribunal Federal – o pretório excelso – caberia esse julgamento.

O que se viu em seguida foi uma série de pronunciamentos: a manifestação dos 13 Generais (nove do Exército e quatro da Marinha); depois a revolta do Sargento Silvino na Fortaleza de Santa Cruz; e a, *last but not least*, a revolta de 1893. Não se pode denominar esta revolução “da Armada”, uma vez que só um almirante dela participou e, depois, quando tudo estava consumado, outro se apresentou. Certamente foi a revolta na Armada e não da Armada.

O Almirante Wandenkolk, um dos signatários do Manifesto dos 13 Generais, é submetido a um Conselho de Investigação e o Almirante Balthazar, relator do Conselho, conclui pela incompetência do mesmo, visto que, como Senador, não poderia

ser processado sem prévia licença dos seus pares. Esse respeito à lei – perante a qual somos todos escravos (Rui Barbosa) – não era monopólio do Almirante Balthazar: a grande escola do 2º Reinado havia lhe dado essa saudável postura e, entre outros, a Jaceguai, Teffé, Guillobel, os Noronha, Foster Vidal e Saldanha. Esses almirantes, expoentes da classe, eram de opinião que ao Supremo Tribunal Federal caberia a última palavra.

E o Almirante Saldanha? O que se passou com este chefe naval? Usemos suas próprias palavras, recolhidas do livro do seu querido e incondicional discípulo, o Almirante Souza e Silva:

“Impelido pela força dos acontecimentos só se imiscuiria na política quando a minha personalidade se tornar verdadeiramente indispensável”. (Resposta a Silveira Martins, negando-se a apoiar Custódio.)

Dois dias após a redação dessa carta, em 7 de dezembro de 1893, lança o célebre manifesto:

“A lógica... autorizaria que se procurasse à força das armas repor o Governo do Brasil onde estava a 15 de novembro de 1889, quando foi conquistado por uma sedição militar...” (os grifos são meus)

Então como etiquetar Saldanha: político/apolítico? Por que foi esquecido pelo autor do artigo nessa comparação de poderes combatentes? Simpatia/antipatia/apatia?

Nos pródomos da campanha “Lopes-guaia”, Tamandaré discordou da atuação de Francisco Otaviano de Almeida Rosa, então ministro responsável pela condução da política internacional do Império no Prata. E também dispensou, discordou e combateu a experiência e as idéias do Visconde do Rio Branco e de Mauá, figuras exemplares na história do 2º Reinado. Qual seria a etiqueta a ornar o herói Tamandaré?

2 N.A.: Essa, possivelmente, foi a primeira operação combinada Marinha/Exército.

Mas, enfim, convenhamos que a simpatia³ tem a constatação básica, na maioria dos dicionários, de “inclinação instintiva”, e, dessa forma, dispensando justificativas calcadas em fatos e na razão.

Na última conversa com o Almirante Helió Leoncio, veio à baila a figura do Almirante Jorge Leite, sob cujas ordens servimos no Estado-Maior da Armada. Sempre muito rigoroso na redação de qualquer documento, seu apreço pela peça substantiva encarecia o cuidado em evitar a adjetivação. Qual a necessidade de qualificar a parcela de uma sociedade como “amorfa”, “apolítica”, “acomodada”, “Policarpós Quaresmas”? Constate-se a sua existência, o seu volume; na verdade, contra fatos não há resistência.

Indaguemos das pessoas que nos cercam quais os políticos que mereceram o seu voto nas últimas eleições; qual o acompanhamento que fazem do desempenho dos escolhidos; realmente só nos momentos de crise, às mais das vezes guiadas pela mídia, embarcam para serem levadas ao sabor das ondas. Essa parcela é maior.

Presenciei, após a missa de 7^a dia do Major Vaz, a massa virar carros de reportagem do jornal *Última Hora* e se dirigir furiosa para a Avenida Presidente Vargas; cerca de dez dias depois, com o suicídio de Vargas, o mesmo povo queria incendiar a *Tribuna da Imprensa*. *La donna é móbile*. E, em outubro, menos de dois meses do suicídio de Vargas, seu filho Lutero é derrotado por Afonso Arinos, passageiro do “Caminhão do Povo” (projeto de Lacerda) na disputa do Senado Federal.

Agora eu sou obrigado também, contra a vontade, a empregar a primeira pessoa.

Até aqui procurei explicar a minha componente marinheira, transmitida de meu avô por intermédio de meu pai.

O meu pai sempre teve dois numes a nortear sua vida: o Almirante Balthazar e Rui Barbosa. Ainda freqüentando os bancos da Faculdade de Direito, era um dos meninos de Rui junto com Baptista Pereira, Nazareth Menezes e João Mangabeira, considerado discípulo amado. Não abandonava as torrinhos do Senado, vibrando com as aulas de português de Rui ao truculento Pinheiro Machado: “enquanto eu me manter nesta Tribuna...”, dizia Pinheiro Machado; ao que retrucava Rui: “V. Exa. quer dizer enquanto eu me mantiver...”. Entretanto, as aulas de civismo de Rui, onde quer que estivesse, foram as que marcaram mais indelevelmente a personalidade de meu pai. (os grifos são meus)

Daí seu horror ao predomínio da força sobre o direito, e a razão, e seu justificado apreço pelo cidadão militar tão bem explicitado na *Lição das Esquadras* e nas *Cartas da Inglaterra*.

Naturalmente, pois, desde a Escola Naval não escondia, camuflava meu pensamento: repudiava o primarismo do Estado Novo e não me inseri no sufocante e caricato integralismo.

Em 1945, no meu último comboio, o meu caça-pau, onde fizera toda a guerra, entrou no porto de Vitória. Depois da baldeação com água doce no “caça”, tínhamos – o Comandante José Benchinol e eu, seu imediato – o reconfortante direito de, após cinco dias, tomar um repousante banho.

Anoitecia em Vitória, quando chegamos ao centro da cidade, nas proximidades do Parque-Jardim Moscoso. Havia um razoá-

3 N. R.: Da página 75 da *RMB* do 1^o trim./2001: “Na comparação entre almirantes e generais politizados e apolíticos, devo dizer que entre um Tamandaré e um Custódio de Melo, entre um Frontin e um Alexandrino, entre um Mascarenhas de Moraes e um Góes Monteiro, entre um Câmara e um Penna Botto, entre um Castello Branco e um Geisel, as minhas simpatias ficam com os citados em primeiro lugar.

vel número de pessoas barulhentas e bastante foguetório: tratava-se do primeiro comércio do Partido Comunista do Brasil!

Um espanto para nós; Prestes ainda estava preso e Getúlio ainda era o presidente.

Benchinol alegre, inteligente, perspicaz, de olhos fixos na massa, diz-me muito sério: "não acabou uma e ... já outra está à vista ...".

Era, certamente, impossível àqueles que lutaram de fato contra o nazismo sustentar o Estado Novo. O liberal incubado, certo do livre arbítrio, não quis se alinhar nem com a direita decadente nem com a esquerda revanchista, enriquecida com empreiteiros de sucesso espantoso e com fiéis crentes manipulados por uma elite de formação internacionalista, de onde deriva até hoje a globalização que subjuga a nossa indústria, a nossa economia, aos interesses do senhor do mundo.

O homem à procura do equilíbrio.

Em 1948 – ainda sentindo a solidão dos quartos de zero às quatro, vendo a amplidão dos mares, as silhuetas dos comboios, a minúscula área de meu caça-pau e nem sempre o cintilar das estrelas no céu –, eu procurava algo mais que justificasse minha vida. E, assim, ao subir numa tarde a ladeira do Mosteiro de São Bento, eu me senti tão leve quanto Paulo, séculos atrás, no caminho de Damasco. Os monges sugeriram que, para dirimir certas dúvidas, procurasse o Mestre Gustavo Corção – Mestre na acepção mais ampla da palavra.

Nos encontros com o Mestre Corção nasceu meu conhecimento com um promissor jornalista. Nada sabia do seu passado. Testemunhei, por certo, sua (ou nossa?) ansiedade ou angústia pela verdade. Nasceu de meu conhecimento com Carlos Lacerda uma amizade recíproca, respeitosa e bem fundamentada, que se prolongou até a sua morte e por isso sinto-me levado a discordar, mais uma vez, do articulista⁴. Ninguém na Marinha teve o privilégio de ter chegado tão perto desse homem público. Tão perto que um almirante, por meu intermédio, pediu uma audiência ao governador da Guanabara

em seu apartamento na Praia do Flamengo, no dia 2 ou 3 de abril de 1964. Pedia esse almirante que Lacerda apadrinhasse junto ao Marechal Castelo sua indicação para a Pasta da Marinha. Habilmente, Lacerda se escu-

sou: a situação era militar, não cabia a um civil intrometer-se em assunto que não lhe dizia respeito; além do mais uma Pasta não se pede, faz-se por merecer.

Pouco tempo depois de despedir-me do Serviço Ativo (nunca, jamais, se deixa a Marinha), a convite do fraterno colega Faria Lima, ingressei na Petrobras, onde, orgulhoso, revivi os anos sonhadores de 1950, ao lado do General Horta Barbosa, presidente do Conselho Nacional do Petróleo. Vi a Fronape duplicar a sua tonelagem; vi os esforços dos componentes do Dexprom (Departamento de Exploração e Produção) não desanimarem e, com

4 N. R.: Da página 79, *RMB* 1^o trim./2001: "Deixara eu de admirar Carlos Lacerda desde que o vira atacar de forma leviana e aética o Ministro da Marinha..."; "E, com o passar dos anos, concluí 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." "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".

toda a garra e competência, reiniciarem, sem solução de continuidade, os testes ao longo da costa; vi a auto-suficiência do refino; e vi a disposição séria, inteligente e honesta do General Geisel, quando presidente da estatal, animando toda a equipe e não negando recursos para que a Petrobras cumprisse o seu propósito de abastecer o país com derivados de petróleo (nacional ou importado) a tempo e custo aceitáveis. Judiciosamente.

É óbvio que a auto-suficiência de petróleo é mais que desejável; não pode, contudo, ser uma psicose. A grande questão é não deixar de abastecer adequadamente, a tempo e a custo aceitáveis, o povo, a sociedade com essa fonte de energia térmica. Geisel e Faria Lima repetiram e trabalharam as lapidares frases de Camões – “não perdôo o capitão que diz não previ” – e Augusto Comte – “prever para prover”.

Como sempre ocorre, o sucesso não surge para quem o prepara. Os perfis geológicos da Bacia de Campos indicavam claramente a existência de vastos campos petrolíferos; entretanto, os testemunhos não eram animadores; Geisel deixa a Petrobras em 1973 e Faria Lima prossegue, não regateando os recursos para o prosseguimento de tão empolgante campanha. Em princípios de 1975, às vésperas de assumir e concretizar a fusão dos Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, Faria Lima recebe a notícia da existência de petróleo.

Enfim, o petróleo é nosso!

Hoje, contudo, já se questiona: até quando?

A respeito de Lacerda, eu gostaria de contar, entre tantas, duas conversas que mantivemos; uma a respeito da Petrobras:

Lacerda: – Vocês têm dinheiro?

Eu: – Não.

Lacerda: – Vocês têm *know-how*?

Eu: – Não.

Lacerda: – E então?

Eu: – Temos fé; muito semelhante à que levou você ao Corção. Aquela é a graça de Deus; essa é a de acreditar no Brasil, nos seus homens.

Outro diálogo, agora a respeito da “Frente Ampla” – a mão estendida para os adversários de ontem: Juscelino Kubitschek (JK), João Goulart (Jango), na cadência do

colega Renato Archer:

Eu: – Mas, Carlos, nessa frente você será fatalmente trago por JK, eleitoralmente muito mais forte do que você.

Ele: – É a única saída do túnel.

O Brasil vale mais

É a única saída do túnel. O Brasil vale mais que todos nós. Temos de evitar a mixórdia, a desenfreada corrida dos aproveitadores de sempre

Carlos Lacerda (na década de 80, durante o governo Figueiredo)

que todos nós. Temos de evitar a mixórdia, a desenfreada corrida dos aproveitadores de sempre.

Onde está o odiento, o ambicioso homem público?

Gostaria, também, de me referir ao episódio do atentado da Rua Tonelero. O oficial da Aeronáutica tinha um nome: Rubens Vaz – a simplicidade em pessoa e um caráter sem jaça. Grande parte da Marinha o conhecia, pois era o representante de sua Força no Centro de Tática Anti-Submarina (Citas), que depois tomou o nome de Almirante Marques Leão (CAAMLéão). O Almirante Caminha escreve: “Morreu... a serviço de

Lacerda". Seria de bom alvitre especificar se esse serviço era ou não remunerado.

Na realidade, sem qualquer arremetimento – como amigos e acompanhados das respectivas esposas –, queríamos dar a Lacerda o testemunho físico, a nossa solidariedade, o nosso empenho para que sua voz não fosse tolhida. O grupo não era grande e bem sabia do desagrado e inveja que despertava em certos círculos oficiais.

Da Aeronáutica, entre outros, Gustavo Eugênio Borges de Oliveira e Moacyr del Tedesco; do Exército, o Linhares; da Marinha, eu; e civis, como o ex-pracinha Paulo e sua mulher Marita, o advogado Fernando Veloso e o eficiente Tanay.

Mal sabíamos que tantas vezes estivemos sob a mira das armas dos sicários aleitados no Palácio do Catete.

O idealismo simplório *versus* o crime compensador a *outrance*.

Rubens Vaz, mais que nome de túnel, é o símbolo saudoso desse idealismo sadio que acreditava no sagrado direito de expressão. Morreu sem portar uma arma.

Na verdade, a hierarquia não foi desmanchada pela "República do Galeão", como disse o articulista. Ela já estava sendo corroída pelo "mar de lama" que circundava o Palácio do Catete. Ninguém se conformava com o fato de o chefe da guarda pessoal do Presidente dar audiências a parlamentares e com as mais altas autoridades do País.

Duas semanas após o atentado da Rua Tonelero, o inquérito que se processava na delegacia de polícia admitia a hipótese absurda – e sobre essa hipótese trabalhava – que Lacerda é que teria atirado no Major Vaz!!! O número de um táxi, segundo a polícia, que trafegava pela Rua Tonelero indicava que seu ponto de estacionamento era na Rua Silveira Martins, em frente ao Palácio do Catete.

Era o fio da meada. Era pesquisa feita à revelia de quem amava o "engavetamento".

Não havia confiança nos canais competentes.

E, de degrau em degrau, o nosso grupo chegou à figura de Gregório Fortunato, chefe da guarda pessoal de Getúlio Vargas.

Os obstáculos legais que se nos deparavam eram ultrapassados sem a menor cerimônia.

Não há como sustentar uma firma em estado pré-falimentar nem um governo podre.

Não foi a voz dos canhões que levou o Presidente Washington Luís para a prisão no Forte de Copacabana em 1930. Foi possivelmente o judicioso apelo de Dom Sebastião Leme, com a sua costumeira habilidade, apelando para a paz nacional.

Não foi a voz dos canhões que levou o Presidente Vargas para São Borja em 1945 e 1954. Foi o vazio, o abandono total dos "amigos incondicionais". Só, terrivelmente só, não teve ninguém, mas ninguém mesmo, para trocar idéias.

Não foi a voz dos canhões que levou o Presidente João Goulart para as suas estâncias no Uruguai. Foram possivelmente a modéstia de sua cultura e o delírio do poder dos causadores da baderna autorizada nos quadros da alta administração pública. Impossível reunir na mesma mesa o Professor Santiago Dantas e os líderes sindicais Hércules Corrêa e Dante Pelacaine.

Em todos esses episódios os militares, cidadãos fardados, interpretando os anseios populares, assinaram o atestado de óbito.

Quanto aos ataques ao Almirante Sylvio de Noronha por Carlos Lacerda, citados no texto do articulista, devemos convir que um ministro é um homem público, seus atos são públicos, seu julgamento é público.

O Ministro Noronha assumiu a indeclinável responsabilidade por atos de um subordinado seu, que, talvez, tenha exorbitado. Atos exorbitantes, críticas exorbitantes. Lastimável, tão somente lastimável⁵.

*
* *

Ao encerrar essa apreciação, quero deixar bem claro que ninguém é imune ao erro,

ao pecado: temos acertos – e somos considerados gênios, santos; temos erros – e somos considerados cretinos, demônios.

Um único instante, qualquer que seja a medida de tempo, não basta para um julgamento.

Somos homens, nem anjos nem demônios; somos homens, vivemos à procura do equilíbrio, o que, como afirma Huxley, “é diabolicamente difícil”.

SENZA RANCORE.

ANEXO I

PERSONALIDADES CITADAS NA CARTA

(em ordem alfabética)

(Informações prestadas pelo autor da carta, com pequenos acréscimos feitos pela RMB baseados na *Enciclopédia Delta Larousse*)

Afonso Arinos de Melo Franco – Signatário do Manifesto dos Mineiros, onde era pregado o fim do Estado Novo. Deputado, senador, membro da Academia Brasileira de Letras.

Archer, Renato – Após receber os galões de segundo-tenente (em 1945), acompanhou seu pai, líder político no Maranhão. Foi congressista e ministro das Relações Exteriores. Pessoa da mais absoluta confiança de Juscelino Kubitschek e Ulisses Guimarães.

Baptista Pereira, juntamente com Nazareth Menezes e João Mangabeira – Jovens bacharelandos de Direito, entre tantos outros, que respeitavam judiciosamente Rui Barbosa.

Benchimol, José – Almirante – Comandante do Caça-Submarinos *Jaguaribe* durante a Segunda Guerra Mundial.

Corção Braga, Gustavo (★RJ 1896 †RJ 1978) – Mestre em Eletrônica, Teologia, Matemática e Filosofia. Romancista, jornalista e líder católico.

Corumbá, Barão de – Almirante João Mendes Salgado, chefe do Estado-Maior do Barão de Ladário. Fez a campanha contra Oribe e a contra Rosas (1851-52). Serviu durante três anos na esquadra em operações contra o Paraguai.

Custódio José de Mello (★BA 1840 †RJ 1902) – Ministro da Marinha (11/1891 a 4/1893) dos governos Deodoro e Floriano. Almirante, político e revolucionário. Participou da Guerra do Paraguai durante todo o seu transcurso, quando foi sobrevivente do Encouraçado *Rio de Janeiro*, posto a pique por duas minas inimigas em Curuzu (2/6/1866). No comando do Monitor *Pará*, forçou, sob fogo inimigo, a passagem das baterias de Curupaiti e Humaitá (1868). Como revolucionário, comandou a esquadra no levante contra o Golpe de Estado do Marechal Deodoro (23/1/1889), levando-o a renunciar. Mais tarde, comandou a Esquadra contra o Presidente Floriano (1893-94).

d’Eu, Conde – Luís Filipe Maria Fernando Gastão de Orleans (★França 1842 †1922) – Genro de D. Pedro II, esposo da Princesa Isabel – Comandou as forças brasileiras na última fase da Guerra do Paraguai, até 1º de março de 1870.

Faria Lima, Floriano – Almirante, chefe de classe. Comandou o Caça-Submarinos *Javari* durante a Segunda Guerra Mundial. Foi presidente da Petrobras e da Unipar. Governador do Estado da Guanabara, executor da fusão com o Estado do Rio de Janeiro.

Foster Vidal, Fortunato – Almirante – Ministro da Marinha (1/1891 a 11/1891) de Deodoro.

5 N. R.: Atos do Diretor da Escola Naval, Almirante Armando Pinto Lima, que resultaram nos graves problemas lá ocorridos em 1948.

Francisco Otaviano – Senador do Império, assinou, pelo Brasil, o Tratado da Tríplice Aliança na Guerra do Paraguai.

Guillobel, José Cândido (★RJ 1843 †RJ1925) – Almirante – Secretário do Barão de Teffé. Participou da campanha (1842) pelo estabelecimento de linha de fronteira entre o Peru e o Brasil, com assento do marco que indica o ponto mais ocidental de nosso território. Prestou assessoria técnica ao Barão do Rio Branco na questão do Território das Missões (Tratado de Petrópolis), trabalho de invulgar relevância. Foi chefe do Estado-Maior da Armada e ministro do Superior Tribunal Militar.

Harrison, Benjamin – Presidente dos Estados Unidos (1891/92)

Horta Barbosa – General – Presidente do Conselho Nacional do Petróleo e comandante da campanha “O petróleo é nosso”.

Huxley, Aldous Leonard (★1894 †1963) – Escritor inglês do século XX, autor de *Ponto e Contraponto*, *Admirável Mundo Novo*, *La fin et les moyens*, etc. Teve como seu tradutor, no Brasil, o Almirante Paulo Moreira da Silva.

Jaceguai, Barão de (★SP 1843 †RJ 1914) – Seu nome, Arthur Silveira da Motta, foi alterado para Arthur de Jaceguai após a vitória brasileira em Humaitá (Guerra do Paraguai), quando lhe foi conferido o título de barão. Tomou parte ativa na Campanha Oriental (1864). Durante a Guerra do Paraguai, permaneceu na esquadra em operações durante quatro anos e cinco meses.

Ladário, Barão de – Almirante José da Costa Azevedo (★RJ 1823 †RJ 1904) – Último ministro da Marinha do Império (Gabinete Ouro Preto – 6/1889 a 11/1889). Oficial de Marinha e político. Serviu, a seu pedido, na Guerra do Paraguai, quando comandou o Encouraçado *Silvado*, tendo forçado, várias vezes, as baterias inimigas da Ponta do Chaco. Sob o comando de Tamandaré, a bordo do *Dom Affonso*, participou do salvamento dos passageiros do transporte americano *Ocean Monarch* e posteriormente prestou socorro à nau portuguesa *Vasco da Gama*, desarvorada fora da barra do Rio de Janeiro. Foi a única baixa (ferido) na proclamação da República.

Leite, Jorge – Almirante, chefe do Estado-Maior da Armada durante todo o período da presidência de Juscelino Kubistchek.

Leôncio Martins, Hélio – Almirante – Foi comandante de caça-pau durante a Segunda Guerra Mundial e o primeiro do Navio-Aeródromo *Minas Gerais*. É historiador e assíduo colaborador do Serviço de Documentação da Marinha, bem como da *Revista Marítima Brasileira*. Chefe de classe.

Lutero Vargas – Médico ortopedista, político, filho do presidente Getúlio Vargas.

Mauá, Visconde de – Irineu Evangelista de Souza (★RS 1813 †RJ 1889) – Político e empresário que, com a maior inteligência e coragem, lutou pelo progresso do Brasil. Ingressou no comércio aos 11 anos de idade. Fundou o Estaleiro da Ponta da Areia em 1850, no ano seguinte a Companhia de Iluminação a Gás do Rio de Janeiro e, em 1852, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a Companhia Fluminense de Transportes. Em 1854, inaugurou a primeira estrada de ferro no Brasil, ligando o Rio de Janeiro a Petrópolis. (Veja *RMB* 2^a trim/1997-66 e sua biografia por Jorge Caldeira)

Nazareth Menezes – Jovem bacharelado de Direito (Veja Baptista Pereira).

Noronha, Júlio César de – Almirante e político – Ministro da Marinha (11/1902 a 11/1906) do governo Rodrigues Alves. Autor do plano de modernização da esquadra brasileira que tem o seu nome. Participou da Guerra do Paraguai.

Noronha, Sylvio de (★RJ 1884 †1957) – Almirante – Ministro da Marinha (10/1949 a 1/1951) do governo Dutra – Chefe de classe.

Osório, Manoel Luiz – Marquês de Herval – Marechal (★RS 1808 †RJ 1879) – Ministro da Guerra de 1878 até sua morte. Comandante dos exércitos na Guerra do Paraguai. Patrono da arma de cavalaria do Exército brasileiro. Sentou praça no Exército com 15 anos de idade. Esteve presente a todas as lutas ocorridas no sul do continente desde 1825. Distinguiu-se sucessivamente em Sarandi (1825), Passo do Roxário (1828), na Revolução Farroupilha (1835 a 45), na Batalha de Monte Caseros (1852), tendo comandado as tropas brasileiras que invadiram o Paraguai (16/4/1866). Teve novamente relevada atuação na Batalha de Tuiuti (24/5/1866) e nas tomadas da fortaleza de Humaitá e na Batalha de Avaí (ambas 1868).

Pinheiro Machado – Político, senador pelo Rio Grande do Sul. Apesar de ser pouco letrado, comandou a política brasileira nas duas primeiras décadas do século XX.

Rio Branco, Visconde de – José Maria da Silva Paranhos (★BA 1819 †1880) – Pai do Barão do Rio Branco (de mesmo nome). Professor da Escola Militar, jornalista, político. Foi uma das grandes figuras do Império, tendo sido ministro da Marinha e dos Negócios Estrangeiros no Gabinete do Marquês do Paraná, deputado por Sergipe (1861) e senador por Mato Grosso (1862). Presidiu o Conselho de Ministros de 1871 a 1875 (o mais longo da história), quando apresentou e fez aprovar a Lei do Ventre Livre.

Teffé, Barão de – Antônio Luiz von Hoonholtz (★RJ 1837 †RJ 1931) – Almirante – Hidrógrafo, cientista, diplomata e político. Demarcou 1.300 quilômetros das nossas fronteiras terrestres. Combateu na Guerra do Paraguai, quando, no comando do Cruzador *Bahia*, bateu-se várias vezes contra as baterias de Timbó e Tebiquari. Foi senador do Estado do Amazonas.

Wandenkolk, Eduardo (★RJ †1902) – Almirante – Primeiro ministro da Marinha do regime republicano (11/1889 a 1/1891). Participou da Guerra do Paraguai. Senador pelo Distrito Federal de então, em 1890 e novamente em 1895. Durante o governo Floriano, foi um dos signatários do Manifesto dos Treze Generais, documento que aconselhava o preenchimento da vaga de presidente da República por eleição, tendo sido, por isso, desterrado para Tabatinga. Posto em liberdade, participou da Campanha Federalista no Rio Grande do Sul, tendo sido então preso e conduzido à Fortaleza de Santa Cruz, no Rio de Janeiro.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

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

INFÂNCIA E ADOLESCÊNCIA DA AVIAÇÃO MILITAR NO MUNDO

RMB, 1º trim./2001 – pág. 225 a 229

Com relação à carta que deu origem ao título acima, recebemos e-mail datado de 21 de junho do corrente, do Coronel-Aviador Rômulo Peixoto Figueiredo, a seguir transcrita, com algumas pequenas alterações editoriais.

Como assinante da *Revista Marítima Brasileira*, tomei conhecimento do artigo publicado na seção Cartas dos Leitores, "Infância e Adolescência da Aviação Militar no Mundo", de autoria do Almirante Jayme Leal Costa Filho.

Ombreado-me na fascinação pelas coisas do ar, segui carreira na Força Aérea Brasileira, onde, ao passar dos anos, fui amalhando conhecimento sobre Doutrina Básica e especialmente Doutrina Operacional para o emprego do Poder Aéreo. Não me considero um especialista, mas vejo-me como um analista eventual e um usuário contumaz.

Assim, na dupla condição, teço alguns comentários sobre a matéria, certamente com a condescendência solicitada.

Limitarei minha observação ao trecho que cobre a Aviação Militar alemã, infelizmente restrito, no artigo apresentado, aos anos posteriores a 1933. Não incluí, portanto, a verdadeira infância daquela Arma, nascida nos biplanos entelados do início do século.

No meu modo de ver, a subordinação da *Luftwaffe* ao Exército alemão nunca houve, pois o *Reichswehr-Ministerium* era um Ministério da Defesa – palavra de fácil tradução –, sendo o *Generalfeldmarschall* Werner von Blomberg, já na reserva, o ministro da Defesa do nascituro III Reich, de 15 de maio de 1933 a 1º de junho de 1935, passando logo, logo, à condição de comandante-em-chefe das Forças Armadas até 26 de janeiro de 1938, quando foi demitido e novamente colocado na reserva. Portanto, a *Luftwaffe* estava na cadeia de comando natural, ao lado das também independentes irmãs de armas.

A partir dali, a *Wehrmacht* surgiria, continuando a englobar as três Forças Singu-

lares. O *Oberkommando der Wehrmacht (OKW)* (Comando Supremo das Forças Armadas, que competia ao *Führer* Adolf Hitler – que destino) enquadrava o *Oberkommando der Marine (OKM)*, a Marinha de Guerra, *Oberkommando des Heeres (OKH)*, o Exército, e o *Oberkommando der Luftwaffe (OKL)*, a Arma Aérea.

Bem está que Holywood, na monocromática visão do cinema americano, constantemente nos passa, de forma equivocada, a *Wehrmacht* como sendo a própria força terrestre, coisa fácil de se esclarecer por tradução e pesquisa. Para exemplificar a diferença, cito a figura constante do *Generalfeldmarschall* Wilhelm Keitel, muito conhecido por assinar a rendição alemã em 1945, o qual, apesar de ser um general do Exército, jamais atuou na Força de origem durante o conflito, pois foi o “eterno” Chefe do Estado-Maior da *Wehrmacht*, assessorando Hitler na condução da guerra, se é que podia.

Vale salientar que os cargos nem sempre eram ocupados pela natureza militar ou pela hierarquia esperada, já que a política nazista se intrometia em tudo. Observe-se o exemplo do *Oberbefehlshaber des Heeres*, o comandante-em-chefe do Exército, função exercida pelo *General feldmarschall* Walther von Brauchitsch de 1º de setembro de 1939 a 19 de dezembro de 1941, quando o próprio Hitler tomou a si a incumbência, acumulando-a com a Chefia do Gabinete e a Chefia da *Wehrmacht*. Pois é, realmente ele devia acreditar na supremacia da raça ariana...

Quanto à cooperação regional com as outras Forças Singulares, a *Luftwaffe* era essencialmente uma Força tática, e assim deveria agir. Vale assinalar que as *Luftkreise* eram divisões regionais de tempo de paz, portanto mais afetas às regiões nacionais da Alemanha. O emprego da Arma Aérea

se fez, de fato, a partir da reestruturação organizacional levada a cabo em 1º de setembro de 1939, transformando aquela estática estrutura inicial nas *Luftflotten*, com ação mista, administrativa e operacional, nos diversos Teatros-de-Operações.

Considerando a figura política do *Reichsluftfahrtministerium*, o Ministério do Ar e o seu braço armado, a *Luftwaffe*, a Força Aérea alemã, a estrutura germânica até que se parecia com a concepção adotada no Brasil à mesma época, onde as duas instituições, o Ministério da Aeronáutica e a Força Aérea brasileira, seguiram entrelaçadas. Hermann Göring comandava as duas estruturas – e não somente elas, razão pela qual é compreensível que exista certa confusão no entendimento.

Aliás, Göring fazia parte do *Cabinet*, colegiado máximo do Executivo nazista, exatamente como ministro e não como comandante militar.

Argumento ainda que Göring era o todopoderoso amigo do *Führer*, desde as primeiras ações políticas que levaram o nazismo ao poder, possuindo o posto único de *Reichsmarschall*, Marechal do Reich, o que o fazia livre para às vezes decidir e muitas vezes errar na condução do poder aéreo alemão. Tal condição permitiu sua presença no já referido *Cabinet* governamental de 1935 a 1945, enquanto Von Blomberg ali se fez apenas até 1938, data da sua demissão. Custa a crer que o *Reichsmarschall* se fizesse dependente de qualquer estrutura militar... dependia tão-somente de Hitler.

Se Douhet aprovaria? Creio que o General italiano sinceramente não concordaria com tanta interferência de políticos despreparados – incluindo Hermann Göring – no emprego do Poder Aéreo.

Finalizo, asseverando a minha completa concordância em que a Marinha do Brasil e o Exército Brasileiro disponham de meios

aéreos para cumprir suas missões, entretanto, devem fazê-lo de forma integrada com a Força Aérea Brasileira e sob a mes-

ma Doutrina Aeroespacial Básica, cabendo variações nos campos táticos e operacionais.

BIBLIOGRAFIA E REFERÊNCIAS

1. SMITH, J. R. e KAY, Antony. *German aircraft of the Second World War*. London. Putnam, 1985. 745 p.
2. PRICE, Alfred. *Luftwaffe, a arma aérea alemã*. Rio de Janeiro. Renes, 1974. 160 p.
3. WENDEL, Marcus. *Third Reich factbook*. Suécia. <http://www.skalmann.nu/third-reich>, Internet.
4. HORTA, Ruy. *Luftwaffe discussion group*. Holanda. 12 O'Clock High, <http://disc.server.com/Indicees/3051.html>, Internet.

*
* *

Honrando o propósito constante da introdução editorial da seção Cartas dos Leitores, incentivo de debates, encaminhamos a carta do Coronel-Aviador Figueiredo ao Almirante Leal Costa, de quem recebemos uma tréplica da qual transcrevemos alguns trechos.

Conforme iniciei, a carta publicada na *RMB* 1^o trim./2001, "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 (de importantes e consagrados autores) sobre o desenvolvimento da aviação no campo bélico... etc, etc".

Assim, na carta publicada na *RMB* 1^o trim./2001, constavam apenas notas e não pretendia, como não pretendo, fazer História, mas pura e simplesmente comentar o que eu entendi da leitura apenas dos dois livros mencionados. Daí agradecer ao Coronel-Aviador Rômulo Peixoto Figueiredo a oportunidade de serem divulgados alguns outros interessantes detalhes sobre a Aviação Militar alemã com a publicação de sua carta.

Aos leitores da *RMB*, devo um esclarecimento "quanto ao título que dei ao meu escrito. Talvez tenha sido impreciso, mas, sob minha lógica pessoal, classifico mentalmente o desenvolvimento da Aviação (só os mais pesados que o ar) Militar (excluídas as demais modalidades aeronáuticas) assim:

Fecundação: Otto Lilienthal (aliás, alemão);

Gestação: até 1914 (exclusive algumas bravatas de caráter experimental e amedrontativo praticadas contra povos que não sabiam o que era um avião);

'Engatinhamento': Primeira Guerra Mundial;

Infância: a partir do fim da Primeira Guerra Mundial até a Guerra Civil Espanhola;

Adolescência: de então até a Batalha da Inglaterra.

Por ter esta cronologia arquivada mentalmente, dei ao artigo o título que ostenta, sem qualquer pretensão que alguém o aceite como justo."

Desta forma, fiéis à diretriz da *RMB*, por esse "debate" estamos alcançando algo maior, que é a divulgação da importância da Aviação Militar para o Brasil.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Militar / ; Aviação Naval; História da Aviação Militar; Cartas dos Leitores;



museu naval e oceanográfico

O Museu Naval e Oceanográfico é uma instituição dedicada a mostrar ao público a História Marítima Brasileira, desde o Descobrimento até os dias atuais, com ênfase na participação da Marinha do Brasil em vários conflitos. Acontecimentos marcantes do País e as personalidades ilustres que tiveram influência direta na criação, formação e desenvolvimento da Marinha também são mostrados.

Em suas salas está exposta, cronologicamente, a participação da Marinha na História do Brasil. Das grandes navegações até a Primeira Guerra Mundial, passando pelas Guerras Holandesas, Lutas da Independência, Campanha Cisplatina, Guerra contra Rosas e Oribe e Guerra do Paraguai.

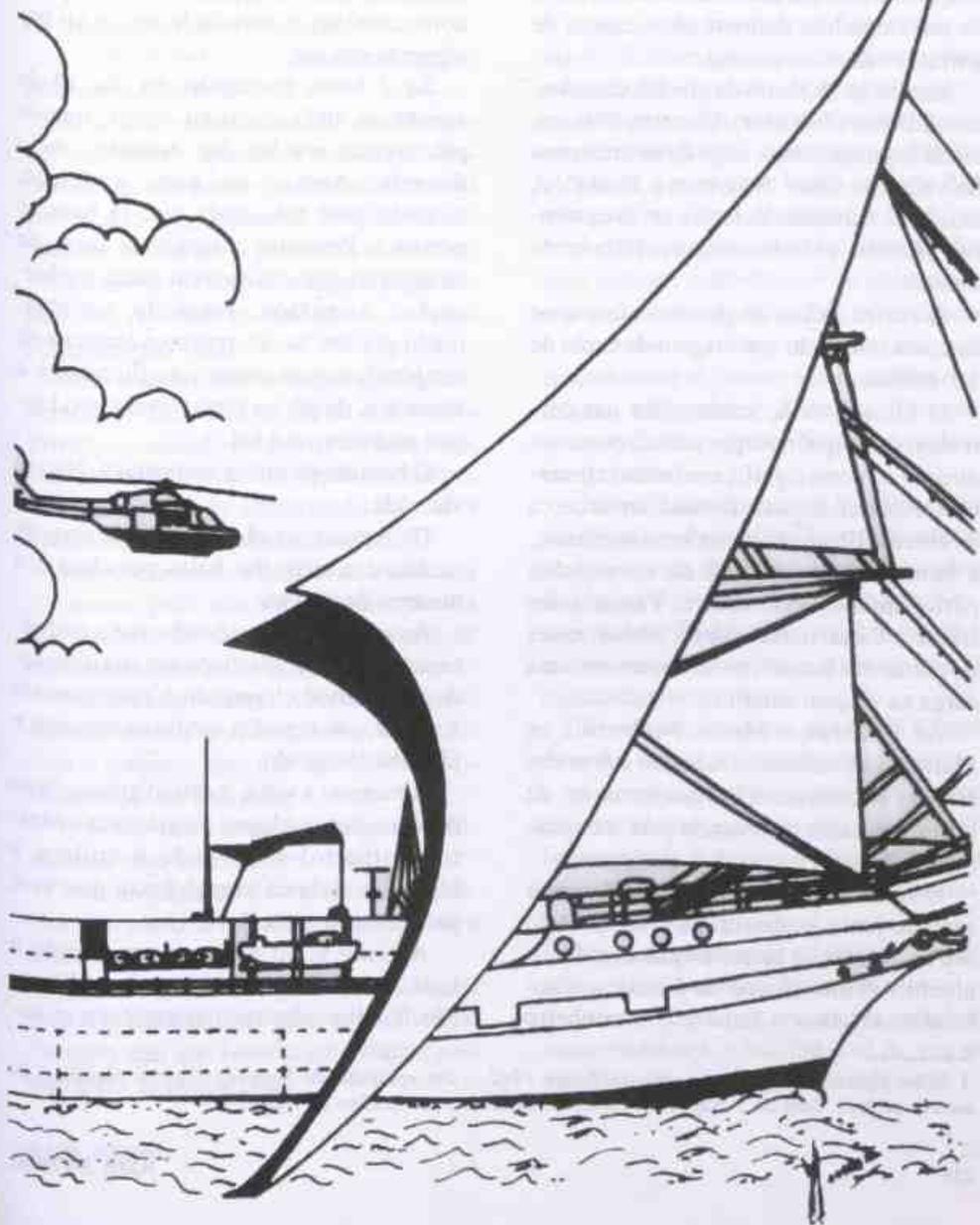
O visitante terá um panorama da Marinha do Brasil no século XIX através da exposição "Almirante Marquês de Tamandaré - 100 Anos de seu Falecimento". Toda a mostra acontece em um ambiente de residência neoclássica. Entre os objetos, de inestimável valor histórico-artístico, destacam-se o quadro "Salvamento da Nau Vasco da Gama", autoria de Eduardo de Martino, o colar da Ordem da Rosa, o cronômetro em ouro, a figura de proa do Vapor D. Afonso e fotos do Imperador D. Pedro II, já no exílio, oferenda ao Marquês de Tamandaré pela Princesa Isabel.

Na Internet, o museu pode ser acessado no seguinte endereço: <http://www.sdm.mar.mil.br/mno.htm>

A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA DE HOJE E DE AMANHÃ

– O afundamento da Escuna *Jacira* em 1942



O AFUNDAMENTO DA ESCUNA JACIRA EM 1942¹

No dia 18 de agosto de 1942, o *U-507* navegava na altura de Ilhéus, provavelmente recarregando as baterias, enquanto a Escuna *Jacira*, de 80 toneladas e três mastros, comandada pelo Mestre Norberto Hilário dos Santos, seu proprietário, carregava, no porto de Belmonte, cacau, coco, piaçava, frutas (na maioria bananas), além de um caminhão desmontado e caixas de garrafas vazias de cerveja.

Zarpou às 7h30min da manhã, com destino à Bahia (Salvador). (É muito comum, ainda hoje, quando se viaja do interior para Salvador, se dizer "vou para a Bahia". A cidade de Salvador, inclusive em documentos oficiais, era chamada de Cidade da Bahia.)

A *Jacira* inflou os panos e afastou-se da costa iniciando sua viagem de cerca de 140 milhas.

O Mestre, velho conhecedor das correntes, sabia que navegar junto à costa em direção ao norte significa enfrentar correntes fortes e contrárias. Distanciou-se cerca de cinco milhas, observando no horizonte, a bombordo, o contorno de terra. Sabia perfeitamente onde estava. Passaria em frente a Canavieiras, depois Ilhéus, antes de entrar em Itacaré, onde contratara uma carga na viagem anterior.

Às 19 horas, o Mestre Norberto e os Marinheiros Aducto (Aducto Alves das Neves) e Raimundo Borges trocaram de turno, passando o comando para o contramestre Antenor e seus dois auxiliares.

O velho contramestre gostava de viajar sentado junto ao mastro da proa, pitando seu cachimbo de barro, enquanto o Marinheiro Acelino (Bispo de Jesus), seu sobrinho, assumia o leme e o Marinheiro

Vitalino (Vitalino Olegário dos Santos) e mais dois outros executavam as manobras de convés, quando necessárias.

A escuna recebia vento do sudoeste. As três velas grandes e o traquete inflados a bordo empurravam a embarcação. Provavelmente navegariam, sem necessidade de manobrar as velas, durante toda aquela noite estrelada e manchada aqui e ali por algumas nuvens.

Às 2 horas da manhã do dia 19 de agosto de 1942, Acelino ouviu, trazido pelo vento, um barulho estranho, meio distante. Apesar da noite estrelada, olhando para trás, nada viu. O barulho persistia. Procurou enxergar as luzes de navegação que indicassem outra embarcação. Assustado, receando ser abalroado por um navio, retirou a lanterna de temporal, a querosene, que iluminava a bússola e, de pé, na popa, levantou o braço e embalançou a luz.

O barulho de motor aumentava. Não se via nada.

De repente, os clarões de dois tiros de canhão e o zunir das balas por cima dos mastros da escuna.

Apavorado e percebendo que a embarcação desconhecida vinha em sua direção, Acelino gritou chamando o contramestre Antenor, que também ouvira os estouros e já vinha chegando.

Apurando a vista, Acelino gritou: "Seu Antenor, pegue o leme! Vou chamar o Mestre Norberto! Tou vendo o vulto e a bigodeira de uma lancha baixa que vem para cima da gente!"

Antenor virou a escuna em direção a leste, tentando sair da frente da embarcação. Vitalino afrouxou as escotas e as ve-

1 N.R.: Episódio contado no folheto *Bahia 1942 - Um episódio da Segunda Guerra Mundial*, de autoria de José Góes de Araújo (Ed. Instituto Histórico e Geográfico da Bahia)

las continuaram infladas. A escuna ganhou velocidade com o vento de través enquanto navegava no novo rumo, para direita. A vela do traquete batia, mas os outros dois marinheiros que haviam sido acordados pelo barulho dos tiros manobram os cabos e esta logo inflou.

O Mestre Norberto chegou correndo e logo avistou o vulto da embarcação, que agora piscava uma luz azul.

– É um submarino! Valha-me Senhor do Bonfim! – gritou Norberto.

– Stop! Anhalt! – Chegaram os gritos pelo megafone do *U-507*.

A *Jacira*, tentando desviar ou até escapar, ou, talvez, querendo passar por despercebida, não parou e continuou a rumar para o alto-mar. Passados 20 minutos, os nazistas perderam a paciência e atiraram mais duas vezes com o canhão e ainda deram uma rajada de metralhadora. As balas perfuraram as velas.

Com este ato, Harro Schacht, o frio comandante do *U-507*, mostrou que estava irritado e perdendo tempo, quase uma hora, com uma pequena embarcação de madeira e a vela, pouco se importando se estava desarmada e era de um país neutro.

Provavelmente, a *Jacira* fora avistada por acaso, pois sem motor e de madeira não poderia ser detectada pelo sonar ou pelo rudimentar radar que já possuíam.

Foi um corre-corre. Abaixaram a vela mezena, depois as velas grandes, e lutaram com o traquete, que não apresentou dificuldade em ser abaixado.

O *U-507* ficou ao lado da escuna, iluminando-a com um holofote.

Três tripulantes do submarino entraram num barco de borracha e remaram até a escuna.

Subiram a bordo e apontaram as *lugers* (pistolas automáticas) para os brasileiros. Falaram sem que fossem entendidos, empurrando-os para a proa.

Abriram a cobertura do porão, iluminaram-no com lanternas portáteis e examinaram o interior. Retiraram alguns cocos enquanto conversavam. De repente, gritos e armas apontadas para dentro. Uma tensão no ar que logo foi transformada em risadas.

Descobriram um viajante clandestino!

Aos empurrões e pontapés, o infeliz foi levado para a proa.

Mais alemães chegaram apontando as armas para os brasileiros. Sacudindo as *lugers*, fizeram saber que deveriam colocar o batelão da *Jacira* na água e embarcar.

O Mestre, percebendo que iam afundar a escuna, implorou, sem que entendessem, alegando que aquele barco era seu “ganha-pão” e, como resposta, recebeu um empurrão e por pouco não caiu no mar. Tentava explicar também que se colocassem seis pessoas no batelão este naufragaria.

O Mestre voltou a falar sem que entendessem e, como ele insistisse, gritaram: “Alemanha! Alemanha!”, como se, com isso, o velho Norberto pudesse compreender.

Os seis embarcaram no batelão, com a borda quase mergulhada, e se afastaram um pouco em direção à terra, e pararam. Sob a luz do holofote, conseguiram ver a movimentação dos tripulantes carregando as bananas e os cocos e, provavelmente, os mantimentos frescos.

De repente, dois tiros de pistola fizeram com que voltassem rapidamente a remar.

Amargurados e preocupados se conseguiriam alcançar a costa no pequeno e sobrecarregado bote, prosseguiram por cerca de meia hora quando viram as chamas e o barulho das explosões.

Naquele momento, o Mestre Norberto não resistiu e chorou copiosamente.

O vento diminuiu. As ondas passavam suavemente sob o batelão e só de vez em quando a água ultrapassava a borda.

Enquanto dois remavam, dois trabalhavam retirando água e revezando as posições. No final da manhã, chegaram a uma das praias ao norte de Serra Grande, a cerca de 15 quilômetros de Itacaré.

Norberto foi logo reconhecido pelo proprietário da fazenda de coco, que o convidou e aos demais para pernoitar, ao tempo em que enviava mensageiros com cartas para as autoridades de Ilhéus, a cerca de 50 quilômetros para o sul, e as de Itacaré, narrando o acontecido.

No outro dia, descansados, mas ainda abalados, seguiram para Itacaré, a cerca de duas léguas ao norte. A notícia já os havia precedido e foram recebidos com todo carinho pela população.

Alguns dias depois, chegaram ordens para se deslocarem para Salvador e se apresentarem no 2º Distrito Naval.

Subiram até Santo Antônio de Jesus, onde passava a linha férrea, com o ponto terminal em São Roque de Paraguaçu. O trem atrasou e só chegaram em São Roque no dia 29 de agosto de 1942, dez dias depois de serem atacados.

O Brasil já havia declarado a guerra desde o dia 22 de agosto de 1942.

Naquela data, o *U-507* navegava no meio do Atlântico para se encontrar com o submarino de suprimento, mas isto é outra história, é o chamado Caso do *Laconia*.

Em São Roque, embarcaram no navio *Santo Amaro*, da Companhia de Navegação Bahiana, que fazia a linha Cachoeira-Salvador, acompanhados da imprensa, que os aguardara.

Como passageiro, com 17 anos, não pude deixar de conversar e escutar o que diziam os tripulantes da *Jacira* durante as duas horas e 30 minutos restantes da viagem até Salvador, mas as lembranças são muito vagas.

Harro Schacht, no seu *U-507*, cinco meses depois retornou à costa brasileira e, no dia 13 de janeiro de 1943, foi destruído, sem sobreviventes, ao largo de Parnaíba, Piauí, mas não sem antes afundar três navios britânicos em nossas águas.

Seiscentos e vinte e sete brasileiros, homens, mulheres e crianças indefesas, foram mortos por Harro Schacht, que deveria, após a guerra, se sobrevivesse, responder pelo seu crime, no Tribunal de Nuremberg, como aconteceu com o Comandante Gehard Wiebe, do *U-516*, que metralhou os naufragos do *Antônico*.

Em nossas águas ou no Atlântico Sul, lado leste, foram afundados 71 navios, dos quais 31 eram brasileiros. Pereceram 1.449, incluindo os 492 da Marinha do Brasil, das guarnições do *Bahia* e do *Vital de Oliveira*.

Dos 47 submarinos alemães que operaram em nossas águas, dez foram afundados e, dos 11 italianos, destruímos um.

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As estórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres da praça-d'armas e convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verdadeiras 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.

GUERRILHEIROS DA AREIA¹

Estávamos em Belém há apenas cinco dias, quando eclodiu a perturbação da ordem pública no Maranhão.

O governador eleito, Eugênio de Barros, no dia mesmo da sua posse, fora surpreendido por um ataque de um grupo de homens armados, a serviço da falange política da oposição. Houve uma verdadeira e encarniçada batalha campal, vários mortos e muitos feridos. O governador conseguiu rechaçar o ataque e, vendo que a luta ia continuar, pediu socorro ao Presidente da República, que determinou o deslocamento para São Luís de dois batalhões do Exército. O conflito foi se ampliando e tomando proporções de calamidade pública. Todos os

dias havia cerrado tiroteio nas imediações do palácio do governo, adversários políticos promoviam na orla marítima e em bairros pobres, incêndios criminosos que consumiam dezenas de casas de cada vez.

O Comando do 4º Distrito Naval recebera ordem para enviar uma corveta, o navio-tanque e um pelotão de fuzileiros navais para São Luís, com o objetivo de garantir a integridade das instalações portuárias, que estavam sendo ameaçadas pelos beligerantes.

Partimos de Belém, outra vez em uma missão belicosa, esta mais agradável do que as outras, pois se tratava de briga entre irmãos, sem motivo algum além da ganância desenfreada do poder.

¹ N.R.: Esta estória e as duas que seguem foram transcritas do livro *Fronteiras da Amazônia*, de autoria do Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.) Adácio Pereira de Souza (Ed. Razão Cultural). O livro foi comentado no Noticiário da *RMB* do 2º Trim./2001, p. 284 a 289.

Na viagem que fizemos em conserva com a Corveta *Cananéia*, pegamos uma frente violenta na costa do Maranhão. O meu navio pesado, completamente carregado; o mar revoltoso mantinha permanentemente o convés debaixo d'água e a corveta pulava feito cabrito na crista das ondas.

Vencida a tormenta, chegamos a São Luís e fundeamos bem em frente à praça do palácio do governo, justamente o local onde se travavam renhidas batalhas diariamente.

O Capitão dos Portos nos colocou a par dos acontecimentos, dando uma geral sobre a situação e, em particular, a respeito da segurança das instalações portuárias, que era a nossa incumbência.

Em seguida, fomos à presença do General Edgardino, que representava o comandante militar da área.

Estabelecido um plano de ação, os fuzileiros foram distribuídos nos postos de vigilância para evitar danos aos equipamentos do porto, foi treinada uma equipe de praças especialistas em máquinas e motores para, sob a orientação do chefe dos gindasteiros, operar os guindastes e equipamentos portuários.

Na primeira noite que estávamos ali, vimos o desenrolar de um combate de rua realmente impressionante.

Homens armados com armamento pesado, e se via que era gente acostumada na prática destas escaramuças, atacavam em levadas intermitentes o palácio. Lá de dentro saía uma intensa fuzilaria e, vez por outra,

os defensores faziam excursões de comando fora do palácio e fuzilavam sem apelação os atacantes que encontravam.

Era tão acirrado o combate que sobravam projéteis até contra o costado do navio, fundeado ao largo.

Todas as noites a luta se repetia, e os mortos ficavam em via pública até o dia seguinte, quando eram recolhidos.

Corriam rumores de que o General Edgardino estaria comprometido com a oposição. O certo é que nos limitamos às nossas obrigações com o porto e não estávamos a par das demarches políticas.

O comandante da Corveta *Cananéia* teve um problema de saúde e voltou para Belém; fiquei como mais antigo e assim tive entendimentos com o general.

Certo dia, o general me chamou, e eu compareci ao seu posto de comando, que era justamente o melhor hotel de São Luís, que fora por ele requisitado.

Estava preocupado com movimentos suspeitos que ele divisava do alto da cobertura do hotel e que se realizavam na entrada da barra, na praia da ponta da areia; dizia ele que pelo binóculo via muitos indivíduos correndo de um lado para outro, parecendo treinamento de guerrilha.

Tive de explicar ao general que o movimento que ele via de manhã bem cedo, de gente correndo na Ponta da Areia, era justamente eu e os marinheiros das guarnições dos navios, que diariamente fazíamos naquele local exercícios físicos.

O JOGO DE FUTEBOL

Subimos o Solimões.

Desde a Guerra de Letícia que as populações ribeirinhas não viam aquele espetáculo de quatro navios aguerridos, trazendo médicos, dentistas e, sobretudo, distribuindo remédios, atendendo os necessita-

dos, numa demonstração de solidariedade e de amor ao próximo – aquela era a mensagem da Marinha do Brasil.

Na qualidade de convidados, adentramos o território colombiano e os quatro navios brasileiros foram atracar no cais da Base

Naval de Letícia. Muitas festas e comemorações estavam programadas, inclusive um convite para que os comandantes da Força brasileira se deslocassem até Bogotá, transportados por avião da Força Aérea colombiana, e lá seriam condecorados.

Sendo o comandante mais moderno, não fui a Bogotá e fiquei em Letícia respondendo pelo comando da Força, situação não muito confortável, pois é sabido que as homenagens e delicadezas em zona conflagrada podem ser a véspera do conflito e da agressão.

Constava da programação um jogo de futebol amistoso entre a equipe colombiana da guarnição de Letícia e a nossa, formada pelos marinheiros da flotilha.

Em princípio, havia uma grande desproporção de seleção de jogadores, pois enquanto o contingente de Letícia era de mil homens, as guarnições dos nossos quatro navios somavam apenas 150 praças. Além do mais, eles tinham um belíssimo estádio, onde poderiam treinar quando quisessem, pois ali permaneciam estacionados, enquanto nós vivíamos sempre viajando.

Mandei saber qual era o tipo de jogo que praticavam, pois se usassem de violência a coisa podia se complicar, e o que me informaram era que no time deles jogava um oficial, na posição de lateral esquerdo que diziam ser um jogador violentíssimo, daí o apelido de "El Toro".

Com estas informações, reuni a minha equipe e alertei para o perigo do revide de uma agressão e o amistoso degenerar em briga. Desta maneira, todo mundo teria que partir para o sacrifício de receber bordoadas e não dar o troco.

Isto posto, começou o jogo. Fiquei no palanque oficial, onde estavam as autoridades e suas famílias. O estádio estava cheio de uma torcida ruidosa e naturalmente do lado dos colombianos. Lá no fundo, uma charanguinha carioca e um punhado de gente – era a nossa torcida.

Na nossa equipe, tínhamos um jogador realmente impressionante: era um primeiro classe sinaleiro de 19 anos chamado Arivaldo, que, durante as férias, jogava no primeiro time do Clube do Remo, em Belém. Era muito magro e extremamente ágil.

O sinaleiro Arivaldo jogava na ponta-direita, era exímio driblador, muito veloz, com ginga de corpo e malícia, passava com extrema facilidade pelo seu marcador, que era justamente "El Toro".

A coisa começou a ficar hilariante pois era como assistir a uma tourada.

O colombiano era um rapaz fortíssimo, encorpado e parecia mesmo um touro miúra e partia em cima do sinaleiro como se fosse destruí-lo; a negaça feita na hora certa promovia risos e finalmente aplausos e o sinaleiro, livre da cabeçada de "El Toro", seguia solto com a bola dominada.

Assim nasceram o primeiro gol, o segundo e o terceiro.

Já no final do primeiro tempo deu-se a cena mais gozada. Irritado com as vaias, "El Toro" veio como louco em cima do sinaleiro e ia dar-lhe uma cabeçada mortal. Este deu uma paradinha e deixou que a fera passasse e fosse dar de cabeça no cercado do alambrado. A pancada violenta estatelou o touro, que desmaiou.

O sinaleiro parou, pegou a bola com as mãos e correu até em frente ao palanque, onde eu me encontrava. Gritou: "Comandante, juro que não tive culpa de nada, o homem se machucou sozinho".

Todo mundo riu.

"El Toro" se contundiu mesmo, não voltou mais.

O jogo continuou e, no segundo tempo, foi uma exibição pra ninguém botar defeito. Ganhamos de quatro a zero e o sinaleiro driblador saiu aplaudido, até pelos colombianos.

A FAINA DO BOI

Era um domingo, estávamos chegando à cidade de Fonte Boa, no Alto Solimões, e resolvi dar uma parada naquele "porto", que quase nada podia oferecer ao viajante, mas pelo menos constava, segundo informações do prático, que ali existia um igarapé de águas limpas e frias, que poderia proporcionar à guarnição umas horas de lazer e descontração. Necessitava também de reabastecer o navio de carne, vez que nossa capacidade frigorífica era muito reduzida em relação à duração da viagem que encetávamos.

Atracamos ao barranco amarrando o navio em duas árvores e largando um ferro, para maior segurança.

Mandei que o fiel desembarcasse e procurasse adquirir a carne de que necessitávamos.

O fiel era o Sargento Emanuel, um rapaz culto e muito educado e que, embora fosse um excelente marinheiro, tinha um linguajar limpo e elevado, sempre se recusando ao uso de palavões e da gíria dos homens do mar. Foi ele que naquela manhã, depois de percorrer as "ruas" da cidade, voltou dizendo que a única maneira que havia para comprarmos carne era adquirirmos o boi em pé, e mais ainda: o animal estaria solto e no meio do mato.

Aí a coisa se complicou.

Apareceram os voluntários que se diziam aptos para executar o trabalho de capturar o boi, executá-lo e descarná-lo.

O Marinheiro Calandrini era uma figura caricatural, baixo, forte, de pernas tortas e cabeça redonda que nem uma bola; se dizia marajoara e adestrado no laço, na liça do pega-búfalo, em Marajó.

Com estas credenciais, foi o primeiro a ser escolhido; o segundo "especialista", o

foguista Deocleciano, gaúcho de Bagé, contou que na sua terra natal aquilo era rotina para ele.

Integrada por membros tão competentes, a luzidia comissão de captura bovina partiu de bordo, sob os olhares desconfiados de toda a marinheirada, e, nas duas horas que se seguiram, deram o maior vexame e proporcionaram cenas hilariantes de ópera-bufa rural.

Na cena inicial, via-se um boi pastando mansamente, num descampado, próximo à floresta.

De repente, apareceram os "vaqueiros", que, de laço em punho, arremessaram-se contra o animal, que, dando uma de miúra, safou-se e, em manobra rápida, embrenhou-se no mato, deixando os caçadores a ver navios.

A partir daí, já contando com a torcida da guarnição inteira, o boi deu uma canseira de fazer dó em seus captores. Ora emergia da mata, enquanto os dois marinheiros o procuravam lá dentro, ora os driblava no descampado e novamente sumia na floresta.

Um garoto de uns 12 anos observava a "briga", achando muita graça daquela palhaçada, e, lá pras tantas, perguntou ao Fiel se queria que ele pegasse o boi, pois da maneira que os marujos agiam não havia como o navio ser reabastecido de carne bovina. Em cinco minutos, o garoto laçou o boi e amarrou-o no tronco onde foi sacrificado.

Moral da história: quem nasceu pra marinheiro, nunca será um vaqueiro.

Depois da hilariante faina do boi, a guarnição foi licenciada e todos procuraram o igarapé da Fonte Boa, que realmente fazia jus ao seu nome.

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*.

DIRECÇÃO DOS BALÕES

O passo mais avantajado na solução do problema da direcção dos balões acaba de ser dado **pelo nosso distincto compatriota o Sr. Alberto dos Santos Dumont**.

É com orgulho que lêmos os diversos artigos publicados na imprensa pariziense, dando conta do resultado das bellas experiencias daquelle joven patricio, e é com admiração que verificámos a serie de qualidades especiaes do systema no exame minucioso que fizemos de seu balão, onde nos foi dado apreciar a coragem, a tenacidade e a illustração pratica do inventor.

De uma simplicidade e leveza admiraveis, o aerostado do Sr. Dumont apresenta caracteristicos essenciaes, que não podem e não devem ser calados para que mais tarde não se diga que o Sr. Santos

Dumont fez, foi applicar a um balão de fórma já conhecida e experimentada um motor mais poderoso dos usados até então, do systema francez Dion-Bouton; e, de facto, aos leigos em materia de aerostação seria facil evidenciar o que acabamos de dizer pela simples apresentação da photographia do balão Dumont e da de um outro balão dirigivel.

A fórma do balão é a mesma fórma do balão Giffart, do de Dupuy de Lôme e do de Tissandier, um cylindro terminado em suas bases por dous cones. (...)

(...)

Estamos inclinados a crêr que o problema do governo dos balões está longe de ser resolvido, porque mesmo obtida, como está dentro de certos limites, a solução da

direcção dos balões, seria necessario inventar ou descobrir meios de observação especiaes que permittam determinar a posição de um aerostato com uma appproximação semelhante àquella com que se determina a posição de um navio em alto mar; mas estamos tambem muito convencidos que o balão dirigivel, podendo tornar-se a mais poderosa arma de guerra, de valor muitissimo superior aos submarinos,

como unidade de combate, póde e deve, por isso mesmo, concorrer para a extincção do maior flagello da humanidade "as guerras", encaminhando-nos para o supremo ideal, para o apogéo da orbita sociologica
- A CONFRATERNIZAÇÃO UNIVERSAL.

Londres, 29 de julho de 1901

CARLOS SAMPAIO

Capitão de fragata, lente da E. Naval

UMA LIÇÃO DE TACTICA NAVAL

O almirante Gervais, commandante em chefe da Esquadra franceza durante as grandes manobras no Mediterraneo, em julho do corrente anno, fez executar um interessante estudo de tactica naval, primeira incursão num dominio que até agora só era theorico e que bem merece ser tomado para exemplo e frequentemente repetido com as variantes indispensaveis.

Foi o thema da lição: uma esquadra composta de quinze unidades de linha, vem dar combate a uma esquadra numericamente

igual. A primeira adopta a formação em linha de fila, a segunda desdobra-se em duas columnas, commandadas uma pelo vice-almirante Ménard, a outra pelo almirante Gervais. Trata-se de estabelecer a comparação entre as vantagens tacticas de uma e de outra formação e seus inconvenientes.

O detalhe do exercicio passou-se como segue: ataque de uma linha de fila simples por duas linhas conjugadas ou seja uma supla de frente dentada.

(...)

PELA INSCRIPÇÃO MARITIMA

Em todos os tempos de nossa vida politica uma das grandes difficuldades que sempre tem encontrado a Administração Naval tem sido a aquisição de pessoal idoneo para preencher os claros do Corpo de Marinheiros Nacionaes.

Apezar da grande extensão das nossas costas e consequentemente da população praieira, relativamente consideravel, lucha sempre a Administração contra a escassez de pessoal para guarnecer os navios da Esquadra.

Medidas à primeira vista sabias para sanar tal embaraço já teem sido tomadas; mas a sua execução tem mostrado

que, ao contrario do pensamento do legislador, os resultados até hoje obtidos ficam muito aquém das sommas despendidas nesse intuito, e sem mesmo alcançar o fim em vista, já por deficiencia do regimen que governa a materia, já por errada comprehensão dos deveres daquelles a quem cabe promover o recrutamento do pessoal. Queremos fallar das Escolas de Aprendizes Marinheiros, viveiros do pessoal marinho da Esquadra; mas viveiros que pouco ou mal produzem, não compensando os onus já tão crescidos que tem o Ministerio da Marinha para o recrutamento e educação de seu pessoal.

E, no entanto podemos sem dificuldade obter pessoal para a marinha de guerra com a vantagem de ficar ao mesmo tempo creada a nossa reserva-naval. Basta para isso que a sabia instituição maritima para completar a bem pensada medida.

Porém, infelizmente, assim não aconteceu. Não cremos todavia que os propugnadores da idéa, um dos quaes, o que mais por ella tem trabalhado é actualmente deputado federal ao Congresso, desanimem em meio da corrida. E ainda mais nos corrobora essa crença o facto de lermos no Relatorio do Ministerio da Marinha, recentemente publicado, em relação à deficiencia do numero de pessoal para guarnecer os navios da armada, as seguintes palavras:

"O meio de superar essa difficuldade é, no meu entender, a adopção do sorteio do

pessoal maritimo, com as leis complementares da inscripção maritima e da pesca."

Já está provado à sociedade que as Escolas de Aprendizes Marinheiros não preenchem o fim de sua criação; continuar o systema é não resolver o urgente problema do pessoal da armada, é deixar de pé as difficuldades que, se em tempo de paz já são grandes, podem vir a tornar-se esmagadoras se tivermos de assumir, mesmo a contra-gosto, o papel de belligerante.

A marinha de guerra exige o preparo da marinha mercante; esta é a escola onde o individuo, labutando na ardua vida do mar, adquire os predicados do marinheiro, e, uma vez formado o marinheiro, facil é a sua adaptação aos misteres da marinha de guerra.

(...)

O SPORT NAUTICO NO BRAZIL

Campeonato de 1901

Vai ser corrido sob a denominação definitiva de Campeonato do Rio de Janeiro, em baleeiras de seis remadores, na distancia de 2.000 metros e no dia 25 de agosto.

Premios Classicos e Permanentes

Premio "Companhia Jardim Botânico".

Canôas de quatro remos para remadores seniors. Instituido pela Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico. Um objecto de

arte no valor de 500\$ para o club vencedor, sendo concedidas medalhas de ouro e bronze para os 1^o e 2^o logares pelo Conselho Superior. Será corrido em 29 de setembro.

Premio "A Sul America".

Para canôas de quatro remos tripoladas por juniors, na distancia de 1.000 metros. Premio instituido pela Companhia de Seguros Sul America. Um objecto de arte no valor de 200\$ ao club vencedor e o Conselho Superior concede medalhas de ouro e bronze aos tripolantes vencedores em 1^o e 2^o lugar. Corrido em 25 de agosto.

NOTICIARIO MARITIMO

BRIGUE PIRAJÁ – Colhido nas malhas do imprevisto este brigue da marinha de guerra naufragou no dia 11 de julho duas milhas ao Norte da barra do Aracajú.

Aguardando, fundeado de accordo com as regras aconselhadas, que as

condições lhe permittissem entrar no porto, a subita e inesperada mudança do tempo e a crescente intensidade do mar e vento não lhe permittiram levar a effeito a tentativa, que fez, de velejar.

Todos os esforços empregados foram debalde, e o navio com uma só de suas

amarras, por ter se partido a outra, não poude resistir ao embate dos elementos e garrrou até à praia onde naufragou sem perda de vida a lamentar.

SONDOGRAPHO LAMARÃO – O Sr. Torquato Gonçalves Lamarão acaba de obter privilegio de invenção de um sondographo assaz engenhoso.

O aparelho é applicavel a qualquer genero de embarcação de pequena tonelagem e compõe-se essencialmente de uma barra de sondagem, de comprimento conveniente e que se prolonga em um dos bordos da parte immersa do casco da embarcação e é articulada por uma de suas extremidades em um supporte fixo exteriormente ao casco, em redor do qual pôde mover-se radialmente em um plano vertical, emquanto a outra extremidade, que se projecta em direcção da pôpa, é susceptivel de ser posta a roçar livremente sobre o leito a sondar e registrar.

Quando a embarcação se achar em movimento, estando solta a extremidade livre da barra, a dita barra tomará inclinações variaveis dependentes das distancias

verticaes entre seu ponto de articulação e os diversos pontos do leito successivamente em contacto com a extremidade livre.

A haste está em connexão com a agulha de um mostrador e com um registrador de estylete e tira de papel continua; deste modo conhece-se a cada momento o fundo nos pontos por onde passar a embarcação e fica registrado exacta e automaticamente, o perfil do leito corresponde ao trajecto percorrido.

Já se deixa ver, pela ligeira exposição que acabamos de fazer o aparelho, ser apenas destinado a levantamentos de sondagens de mui limitado fundo e onde a formação de bancos obedeça a declividades muito accentuadas, de tal fórma que a embarcação oriente sua róta acompanhando as indicações do registrador.

Quer dizer que, uma vez assignalada ao registrador a tendencia a diminuir de fundo, deve-se mudar de direcção até que essas indicações demonstrem augmento de profundidade.

É engenhosa a idéa do Sr. Lamarão e de utilidade para os dous fins acima indicados.

NOVO SUBMARINO BRAZILEIRO DO ENGENHEIRO CIVIL LUIZ DE MELLO MARQUES

Brevemente far-se-ha no tanque de natação da Escola Naval uma primeira experiencia do modêlo de um submarino, invenção do engenheiro civil Mello Marques, ex-2º tenente da Armada, cuja passagem pela citada escola deixou nos livros da Secretaria approvações que honram sobremodo o distincto ex-official e cujo afastamento do serviço militar a corporação hoje lastima.

O Sr. Mello Marques, se não resolveu em absoluto o problema de submarino como arma

de guerra, concorreu, comtudo, com a sua invenção, para um enorme avanço sobre todos os submarinos até hoje conhecidos.

Por informações que nos foram ministradas, gentilmente descriptas em ligeiras explicações, podemos adiantar a nossos leitores que:

a) o seu submarino tem a faculdade de parar entre duas aguas por um processo mais simples que os até esta data empregados;

b) immerge e emerge horizontalmente no plano vertical;

c) não pôde, em caso algum, salvo avaria no casco, descer abaixo da profundidade maxima para que fôr construido;

d) dispõe de um aparelho automatico compensador da estabilidade longitudinal.

Entre outros curiosos engenhos o Sr. Mello Marques estuda um novo e simples aparelho de orientação de derrota, o qual, de accôrdo com outro aparelho já empregado na direcção dos submarinos, irá prestar assignalado auxilio à mesma, quando debaixo d'agua, mesmo navegando sob a influencia de correntes.

Santos Dumont determina a direcção dos balões; ou, pelo menos, fez o que ninguem até hoje conseguira fazer. Agora Mello Marques, brasileiro tambem e, ainda mais, ex-official de marinha, registra um avantajado passo no problema do submarino.

D'essas duas descobertas, tão ambicionadas no mundo scientifico, quem poderá prever as profundas modificações que terá de soffrer a arte da guerra?

Só o futuro nós poderá dizer; entretanto assignalemos que ambos são brasileiros.

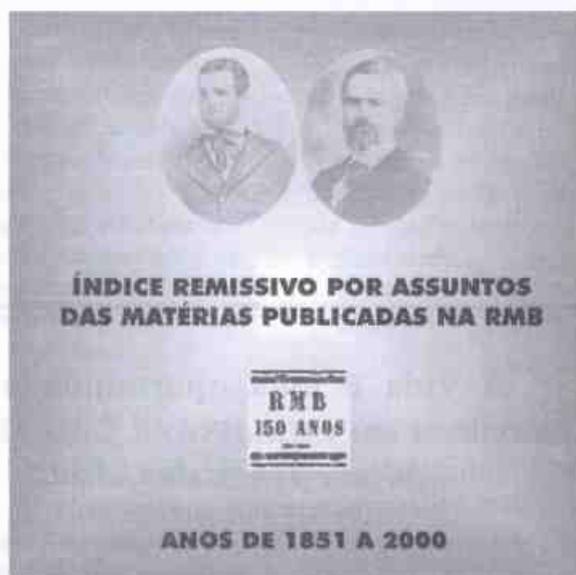
A vida é uma oportunidade:
Aproveite-a.

Madre Tereza de Calcutá

(Do BIT-46 de junho de 2001)

“Agora ficou mais fácil localizar aquela matéria que li na *Revista Marítima Brasileira* e que vou pesquisar para escrever o meu trabalho”

Vem aí o CD Índice Remissivo por
Assuntos de todas as matérias
publicadas desde a sua fundação até
o ano de 2000



Formatado em arquivos Word, fácil de ser consultado, as matérias nele encontradas poderão ser pesquisadas na Biblioteca da Marinha, que possui a coleção completa da Revista

Reserve já o seu
Envie e-mail para: sdm14@sdm.mar.mil.br

DOAÇÕES AO SDM

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

Relação dos doadores do 2º trimestre de 2001

Capitão-de-Corveta Antonio Lopes Caputo	87 volumes
João Maurício O. W. de Araújo Martins	20 volumes
Fundação Alexandre Gusmão	10 volumes
Contra-Almirante Max Justo Guedes	4 volumes
Vice-Almirante (RRm) Hélio Leôncio Martins	3 volumes
Almirante (RRm) Odyr Marques Buarque de Gusmão	2 volumes
Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha	1 volume
Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN-RRm) Dino Willy Cozza	1 volume
Laura Della Monica	1 volume
Reiko Uchida	1 volume
Victorino Coutinho Chermont de Miranda	1 volume

PERIÓDICOS RECEBIDOS

ALEMANHA

Naval Forces – jan./fev. 2001, mar./abr. 2001

ARGENTINA

Boletín del Centro Naval – out./dez. 2000

Revista de Publicaciones Navales – 1 quad./01

BRASIL

Blumenau em cadernos – mar./abr. 01

Leitura – jun. 01

Notícia Bibliográfica e Histórica – abr./jun. 01

Pesquisa Fapesp – abr. 01

Patesca – nº 2

Pesquisa Naval – nº 13, out. 00

Portos e Navios – nov. 00, dez. 00, set. 00, ago. 00, jul. 00, maio 00, fev. 00

Resenha de Política Exterior do Brasil – 1 sem./91 e 92, 2 sem./92 e 93

Revista do Clube Militar – maio 01

Revista do Clube Naval – jan./maio 01

Revista Symposium – dez./00

CHILE

Política y Estrategia – set./dez. 00

Revista de Marina – maio./abr.01

ESPAÑA

Revista de Historia Naval – nº 71/00

Revista General de Marina – dez. 00, jan./fev. 01, out. 00, abr. 01

Tecnología Militar – jul./dez. 00

ESTADOS UNIDOS

KTB Magazine – dez./00, jan./fev. 01

Proceedings – maio/01, jun. 01

Ships in Scale – maio/jul. 01

FRANÇA

Armées D'aujourd'Hui – mar./01

Chasse-Marré – abr./01; jun./01

Cols Bleus – 11/11 a 10/03 de 2001-07-09

Le Droit Maritime Français – set./00, out./00, nov./00 e jan./00

HOLANDA

Revista Europea – abr./01

INGLATERRA

Mercator's World – maio/jun. 01

Via Inmarsat – abr./jun.01

ITÁLIA

Annali Della Facolta di Scienze Nautiche – v. 65, 2000-2001

Rivista Marittima – fev./01, mar./01, abr./01

Rivista Militaire – mar./abr.01, maio/jun. 01

PORTUGAL

Anais do Clube Militar Naval – out./dez.00

Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa – jan./dez. 1999

Oceanos – jun./89, out./89, mar./90, out./dez.99

Revista de Marinha – abr./maio 01

URUGUAI

Geosur – maio/jun. 01

NECROLÓGIO



OSÓRIO DE ABREU FERREIRA PINTO

Contra-Almirante

★28/5/1921

†22/5/2000

Filho de João Pereira Pinto e Laura Pereira Pinto, nasceu no Estado de Minas Gerais.

Ingressou na Escola Naval em 18 de março de 1940 e de lá saiu como guarda-marinha em 6 de janeiro de 1944, com o Brasil em plena guerra contra as potências do Eixo.

Teve suas promoções: a segundo-tenente em 11 de agosto de 1944; a primeiro-tenente em 24 de agosto de 1945; a capitão-tenente em 25 de abril de 1949; a capitão-de-corveta em 22 de março de 1954 (por antigüidade); a capitão-de-fragata em 6 de março de 1959 e a capitão-de-mar-e-guerra em 19 de agosto de 1966, ambas por merecimento. Alcançou o almirantado em 7 de abril de 1971, passando para a reserva remunerada em 15 de setembro de 1975. Deixou o serviço ativo em 13 de outubro de 1975, com mais de 35 anos de serviço.

Na sua longa carreira, serviu em vários navios, a saber: Encouraçado *São Paulo*, durante a guerra, de fevereiro de 1943 a

fevereiro de 1944; o encouraçado *Minas Geraes*, de fevereiro de 1944 a fevereiro de 1945; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1945 a fevereiro de 1946; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1946 a fevereiro de 1947; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1947 a fevereiro de 1948; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1948 a fevereiro de 1949; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1949 a fevereiro de 1950; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1950 a fevereiro de 1951; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1951 a fevereiro de 1952; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1952 a fevereiro de 1953; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1953 a fevereiro de 1954; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1954 a fevereiro de 1955; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1955 a fevereiro de 1956; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1956 a fevereiro de 1957; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1957 a fevereiro de 1958; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1958 a fevereiro de 1959; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1959 a fevereiro de 1960; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1960 a fevereiro de 1961; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1961 a fevereiro de 1962; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1962 a fevereiro de 1963; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1963 a fevereiro de 1964; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1964 a fevereiro de 1965; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1965 a fevereiro de 1966; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1966 a fevereiro de 1967; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1967 a fevereiro de 1968; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1968 a fevereiro de 1969; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1969 a fevereiro de 1970; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1970 a fevereiro de 1971; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1971 a fevereiro de 1972; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1972 a fevereiro de 1973; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1973 a fevereiro de 1974; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1974 a fevereiro de 1975; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1975 a fevereiro de 1976; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1976 a fevereiro de 1977; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1977 a fevereiro de 1978; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1978 a fevereiro de 1979; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1979 a fevereiro de 1980; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1980 a fevereiro de 1981; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1981 a fevereiro de 1982; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1982 a fevereiro de 1983; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1983 a fevereiro de 1984; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1984 a fevereiro de 1985; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1985 a fevereiro de 1986; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1986 a fevereiro de 1987; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1987 a fevereiro de 1988; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1988 a fevereiro de 1989; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1989 a fevereiro de 1990; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1990 a fevereiro de 1991; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1991 a fevereiro de 1992; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1992 a fevereiro de 1993; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1993 a fevereiro de 1994; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1994 a fevereiro de 1995; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1995 a fevereiro de 1996; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1996 a fevereiro de 1997; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1997 a fevereiro de 1998; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1998 a fevereiro de 1999; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1999 a fevereiro de 2000.

Encouraçado *São Paulo*, durante a guerra, de fevereiro de 1943 a

fevereiro de 1944; o encouraçado *Minas Geraes*, de fevereiro de 1944 a fevereiro de 1945; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1945 a fevereiro de 1946; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1946 a fevereiro de 1947; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1947 a fevereiro de 1948; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1948 a fevereiro de 1949; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1949 a fevereiro de 1950; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1950 a fevereiro de 1951; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1951 a fevereiro de 1952; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1952 a fevereiro de 1953; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1953 a fevereiro de 1954; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1954 a fevereiro de 1955; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1955 a fevereiro de 1956; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1956 a fevereiro de 1957; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1957 a fevereiro de 1958; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1958 a fevereiro de 1959; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1959 a fevereiro de 1960; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1960 a fevereiro de 1961; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1961 a fevereiro de 1962; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1962 a fevereiro de 1963; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1963 a fevereiro de 1964; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1964 a fevereiro de 1965; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1965 a fevereiro de 1966; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1966 a fevereiro de 1967; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1967 a fevereiro de 1968; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1968 a fevereiro de 1969; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1969 a fevereiro de 1970; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1970 a fevereiro de 1971; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1971 a fevereiro de 1972; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1972 a fevereiro de 1973; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1973 a fevereiro de 1974; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1974 a fevereiro de 1975; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1975 a fevereiro de 1976; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1976 a fevereiro de 1977; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1977 a fevereiro de 1978; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1978 a fevereiro de 1979; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1979 a fevereiro de 1980; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1980 a fevereiro de 1981; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1981 a fevereiro de 1982; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1982 a fevereiro de 1983; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1983 a fevereiro de 1984; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1984 a fevereiro de 1985; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1985 a fevereiro de 1986; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1986 a fevereiro de 1987; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1987 a fevereiro de 1988; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1988 a fevereiro de 1989; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1989 a fevereiro de 1990; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1990 a fevereiro de 1991; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1991 a fevereiro de 1992; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1992 a fevereiro de 1993; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1993 a fevereiro de 1994; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1994 a fevereiro de 1995; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1995 a fevereiro de 1996; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1996 a fevereiro de 1997; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1997 a fevereiro de 1998; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1998 a fevereiro de 1999; o encouraçado *Albatroz*, de fevereiro de 1999 a fevereiro de 2000.

Teve suas promoções: a segundo-tenente em 11 de agosto de 1944; a primeiro-tenente em 24 de agosto de 1945; a capitão-tenente em 25 de abril de 1949; a capitão-de-corveta em 22 de março de 1954 (por antigüidade); a capitão-de-fragata em 6 de março de 1959 e a capitão-de-mar-e-guerra em 19 de agosto de 1966, ambas por merecimento. Alcançou o almirantado em 7 de abril de 1971, passando para a reserva remunerada em 15 de setembro de 1975. Deixou o serviço ativo em 13 de outubro de 1975, com mais de 35 anos de serviço.

Na sua longa carreira, serviu em vários navios, a saber: Encouraçado *São Paulo*, durante a guerra, de fevereiro de 1943 a

abril de 1945 – neste período ficou destacado a bordo do Contratorpedeiro de Escolta norte-americano *Alger*¹, de setembro de 1944 a janeiro de 1945; Rebocador *Aníbal de Mendonça* (dois anos); Corveta *Jaceguai* (dois anos); Navio Auxiliar *Duque de Caxias* (um ano). Também serviu no Comando da Força de Contratorpedeiros (sete meses).

Comandou o Caça-Submarinos *Gurupi* (de maio de 1953 a março de 1954) e o Contratorpedeiro *Amazonas* (de abril de 1965 a junho de 1966) e, como almirante, esteve à frente do Comando Naval de Natal (de junho de 1971 a junho de 1972).

Em 1951, fez o Curso de Especialização de Comunicações para Oficiais e, em 1967, o Curso Superior da Escola Superior de Guerra. Tem a seu crédito, além dos cursos regulares da Escola de Guerra Naval, o Orientation Course in Mine Warfare (1960).

Em terra, serviu no Estado-Maior da Armada por três vezes (janeiro de 1949 a março de 1951, janeiro a junho de 1952 e outubro de 1958 a junho de 1960); foi assistente do diretor-geral de Hidrografia e

Navegação (outubro de 1954 a outubro de 1958); foi vice-diretor da Escola Naval (junho de 1969 a abril de 1971) e serviu na Comissão Naval Brasileira em Washington (agosto de 1960 a julho de 1962), no Estado-Maior das Forças Armadas (novembro de 1963 a abril de 1965), no Gabinete do Ministro da Marinha em Brasília (julho de 1966 a fevereiro de 1967 e posteriormente, já como almirante, de agosto de 1972 a abril de 1975) e na Escola Superior de Guerra (março de 1967 a junho de 1969).

Encerrou a sua carreira no Comando de Operações Navais, onde serviu de junho a setembro de 1975.

Fez jus a inúmeros elogios e às seguintes condecorações: Serviços de Guerra (duas estrelas); Força Naval do Nordeste (bronze); Militar (ouro) e Mérito Santos Dumont; no grau de comendador, as ordens do Mérito Naval, Militar e Aeronáutico. Possui ainda a Ordem Especial da Nuvem e Bandeira da República da China.

A *Revista Marítima Brasileira* apresenta à família do Almirante Osório seus sentimentos de pesar.

1 N.R.: O USS *Alger* tornou-se o Contratorpedeiro-de-Escolta *Babitonga*, da Marinha do Brasil.

COLABORADORES

VA (Ref ^o)	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
CMG (Ref ^o)	José Geraldo da Costa Cardoso de Melo (<i>in memoriam</i>)
CMG (RRm)	Milton Sergio Silva Corrêa

SUMÁRIO

GUERRAS

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Cronologia Naval da Segunda Guerra Mundial (246)

CRONOLOGIA NAVAL DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL¹

Pull Together (Estados Unidos) out.-inv./91 a out.-inv./95

Dr. William J. Morgan

Em reconhecimento ao transcurso do 50º aniversário da Segunda Guerra Mundial, a revista *Pull Together* publicou uma seleta cronologia de guerra, preparada pelo Dr. William J. Morgan, historiador emérito sênior e membro da Fundação Editorial e do Comitê de Publicação.

A cronologia preparada, abrangendo perfodos semestrais, foi publicada como excerto especial na revista *Pull Together*, para permitir aos leitores juntá-los separadamente.²

O período de junho a dezembro de 1941 mostra claramente que a Marinha estava se fortalecendo, tanto em navios como em terra. Também é claro que nos meses que antecederam a Pearl Harbor, durante o período chamado *short of war*, os Estados Unidos estavam se tornando cada vez mais envolvidos com a guerra. A despeito da declarada neutralidade, encontravam-se comboiando navios aliados e rastreando *U-boats* alemães para os britânicos. Esta pequena cronologia também mostra que, imediatamente após o 7 de dezembro, os japoneses varreram virtualmente todo o Pacífico Ocidental, conquistando-o sem oposição.

ANO DE 1941

JUNHO

2 – NAE de escolta *Long Island* (CVE 1), o primeiro NAE de escolta, incorporado em Newport News, Virgínia.

12 – Todos os membros da Reserva Naval convocados para o serviço ativo, com exceção daqueles com *status* de reformados.

30 – Número de navios da Marinha dos Estados Unidos (de todos os tipos) – 1.899. Pessoal: Marinha 284.427, Fuzileiros Navais – 54.359; Guarda-Costeira – 19.235. Total: 358.021. Houve um aumento de 800 navios e

154.894 no pessoal, em relação à mesma data de 1940.

JULHO

15 – Criadas a Estação Aeronaval e a Base de Operações Navais dos Estados Unidos em Argentinia, Newfoundland.

19 – Almirante Ernest J. King, comandante-em-chefe da Esquadra do Atlântico, forma um grupo-tarefa para apoiar a defesa da Islândia e escoltar comboios entre aquele país e os Estados Unidos.

AGOSTO

1 – Criadas a Base de Operações Navais dos Estados Unidos em Trinidad e a Estação Aeronaval Americana na Ilha de Midway.

9 – Presidente Franklin D. Roosevelt e o primeiro-ministro Winston Churchill reúnem-se na Conferência Atlântica em Argentinia, Newfoundland.

SETEMBRO

1 – Marinha norte-americana assume a responsabilidade pelos comboios transatlânticos de Argentinia, Newfoundland, ao meridiano da Islândia.

4 – CT *Greer* (DD 145), rumando para Argentinia, rastreou um *U-boat* alemão e sofreu ataque torpédico. Não foi atingido, tendo respondido com bombas de profundidade. O *Greer* foi o primeiro navio norte-americano a entrar em combate com os alemães na Segunda Guerra Mundial.

11 – Presidente Franklin D. Roosevelt determina à Marinha atacar qualquer navio ameaçando o tráfego marítimo americano, ou sob escolta dos Estados Unidos.

¹ NR.: Trabalho traduzido e adaptado pelo Consultor Especial, Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ret^o) José Geraldo da Costa Cardoso de Melo, falecido em 30/07/1998. Nos seus últimos sete anos de vida colaborou intensamente na *Revista Marítima Brasileira* (Sobre o colaborador, ver *RMB* 2º trimestre de 1998 p.264).

² NR.: Preferimos publicar integralmente esta cronologia, ao contrário de sua edição original, para facilitar a consulta.

12 – Lançado o NM *Patrick Henry*, o primeiro *Libert Ship*, em Baltimore, Maryland.

OUTUBRO

17 – CT *Kearny* (DD 432) torpedeado e avariado no Atlântico Norte, quando escoltava um comboio.

20 – Incorporado o NAe *Hornet* (CV 8), sétimo navio com este nome na Marinha americana, em Norfolk, Virgínia.

31 – CT *Reuben James* (DD 245) torpedeado e afundado a oeste da Islândia, com a perda de 115 membros de sua tripulação. Foi o primeiro navio da Marinha dos Estados Unidos perdido em ação na Segunda Guerra Mundial.

NOVEMBRO

1 – Guarda Costeira colocada sob subordinação do Departamento de Marinha enquanto durar a Emergência Nacional.

6 – CL *Omaha* (CL 4) juntamente com o CT *Somers* (DD 381), patrulhando o Atlântico, capturaram o NM alemão *Odenwald*. Como despistamento, o mercante alemão arvorava bandeira americana, levando na popa o nome de *Willmote*, de *Filadélfia*.

10 – Primeiro comboio com escolta dos Estados Unidos parte de Halifax, Nova Escócia, para o Extremo Oriente, carregando mais de vinte mil soldados britânicos.

17 – Emendado o Ato de Neutralidade de 1939 para permitir que os navios mercantes de bandeira norte-americana sejam armados e possam entrar em zonas de guerra.

27 – Almirante Harold R. Stark, comandante de Operações Navais, encaminha mensagens aos comandantes das Esquadras do Pacífico e da Ásia, advertindo-os sobre a possibilidade de guerra.

DEZEMBRO

2 – NM *Dunboyne* recebe a primeira guarda naval armada para servir junto à sua tripulação.

7 – Aviões japoneses baseados em NAes lançam devastador ataque sobre os navios da Esquadra americana do Pacífico e instalações militares de Pearl Harbor e outras localidades

em Oahu e nas Ilhas do Havaí. Quatro Es, um navio mineiro e um navio alvo foram afundados; quatro Es, três Cs, três CTs e cinco navios auxiliares foram avariados. As instalações de terra, inclusive estaleiro naval, base naval e campo de aviação, foram atingidos. Destruídos 169 aviões da Marinha e do Exército e avariados outros 159. Mortos ou desaparecidos: Marinha – 2.008; Fuzileiros Navais – 109; Exército – 218 e centenas de feridos.

– CTs japoneses bombardearam a Ilha de Midway.

– Recebida em Washington declaração de guerra japonesa.

8 – Estados Unidos declaram guerra ao Japão.

– Canhoneira *Wake* (PG 43) abordada e capturada pelos japoneses em Shangai. Essa canhoneira fluvial foi o único navio americano tomado intacto na Segunda Guerra Mundial.

– Aviões japoneses em operação amplamente diversificada bombardearam Guam, Hong Kong, Singapura e Ilhas Filipinas.

10 – Estaleiro Naval de Cavite, Ilhas Filipinas, pesadamente avariado por ataque aéreo japonês.

– Guam rendeu-se à força de desembarque japonesa.

11 – Alemanha e Itália declaram guerra aos Estados Unidos.

– Estados Unidos declaram guerra à Alemanha e à Itália.

12 – Criado o Serviço de Transporte Aero-naval (NATS).

17 – Almirante Chester W. Nimitz nomeado para substituir o Almirante Husband E. Kimmel no Comando-em-Chefe da Esquadra do Pacífico.

20 – Almirante Ernest J. King nomeado comandante-em-chefe da Esquadra dos Estados Unidos.

23 – Depois de prolongado bombardeio inimigo, a Ilha de Wake rende-se à força de invasão japonesa.

ANO DE 1942

Durante os primeiros quatro meses de 1942, os japoneses continuaram a estender amplamente suas conquistas em todo o Pacífico Ocidental. As Índias Orientais Holandesas foram

invadidas. Eles efetuaram desembarques nas Filipinas, Ilhas Salomão e diversas outras. Em junho, os japoneses seguiram em direção norte para ocupar territórios norte-americanos em Kiska, Attu, Ilhas Aleutas, Alasca. Foram incrementadas as atividades dos *U-boats* alemães no Atlântico e ao longo da Costa Leste dos Estados Unidos.

A Marinha americana procurou fortalecer-se com a construção de novas unidades. Criadas instalações de apoio à Esquadra, bases e estações navais e aéreas de Londonderry, Irlanda do Norte às Índias Ocidentais e Austrália. Estava se avolumando a tempestade para os americanos e Aliados.

JANEIRO

7 – A Marinha é autorizada a aumentar o número de seus aviões, de 15.000 para 27.500.

12 – A Marinha é autorizada a aumentar seu contingente, com o alistamento de quinhentos mil homens.

24 – Batalha de Balikpapan: CTs americanos realizam ataque torpédico noturno a comboio japonês de invasão de Borneo. Afundados quatro transportes e um barco-patrolha.

FEVEREIRO

1 – Duas forças-tarefas de NAes (VA William F. Halsey e CA Frank J. Fletcher) e um grupo de bombardeio (CA Raymond A. Spruance) atacaram Kwajalein e outras ilhas nas Marshalls e Makin nas Ilhas Gilbert.

– Tentativa de desembarque dos japoneses em Bataan, nas Ilhas Filipinas, repelida por *PT-boats* e aviões do Exército.

5 – Criado o Centro Médico Naval Nacional, em Bethesda, Maryland.

17 – Grupo de Abelhas do Mar – *Seabees* (1ª Batalhão de Construção Naval) chegou a Bora-Bora, Ilhas Sociedade.

23 – Submarino japonês atirou em refinaria de petróleo em Elwood, Califórnia.

27 – Batalha do Mar de Java: Força Aliada de Cs e CTs (CA Karel Doorman, Marinha Real da Holanda) atacou grupo japonês que dava cobertura a comboio de invasão de Java. Afundados dois Cs holandeses, dois CTs britânicos

e um CT holandês. Avariados um C britânico e C pesado *Houston* (CA 30).

– CT *Jacob Jones* (DD 130) afundado por torpedo de *U-boat* ao largo do Cabo Delaware.

MARÇO

1 – Batalha do Estreito de Sunda: começou pouco depois de meia-noite de 28 de fevereiro, quando navios Aliados demandando o Estreito de Sunda viram-se sob ataque de forças de superfície japonesas bem superiores. C pesado *Houston* (CA 30) avariado na Batalha do Mar de Java foi afundado. Também perdidos um C australiano e um CT holandês. Afundados quatro transportes inimigos. Aviões dos NAes *Lexington* (CV 2) e *Yorktown* (CV 5) lançaram bombas em navios mercantes japoneses em Salamana e Lae, Nova Guiné.

12 – Presidente Franklin D. Roosevelt atribuiu ao Almirante Ernest J. King os cargos de comandante-em-chefe da Esquadra dos Estados Unidos e de comandante de Operações Navais. O Almirante Ernest J. King, comandante-em-chefe da Esquadra dos Estados Unidos, assumiu esse duplo papel em 26 de março, quando substituiu o Almirante Harold R. Stark como comandante de Operações Navais.

17 – Criadas as Forças Navais dos Estados Unidos na Europa.

18 – Força naval (CA John W. Wilcox, Jr.) constituída de um NAe, dois Es, dois Cs, e oito CTs recebeu ordem de seguir para a Grã-Bretanha, para integrar a *Home Fleet*.

20 – Incorporado o E *South Dakota* (BB 57) em Nova York.

ABRIL

3 – Almirante Chester W. Nimitz, comandante-em-chefe da Esquadra do Pacífico, também designado comandante-em-chefe das Áreas do Oceano Pacífico.

18 – NAe *Hornet* (CV8) lançou 16 aviões B-25 do Exército, a mais de 600 milhas a leste de Honshu, Japão (*Doolittle Raid*). Bombardeiros atacaram Tóquio, Yokohama, Yokosuka, Kobe e Nagoya, Japão.

20 – NAe *Wasp* (CV7), no Mar Mediterrâneo, lançou aviões *Spitfire* britânicos para ficarem baseados em Malta.

28 – Força de escolta americana (CA Robert C. Giffen) partiu de Scapa Flow, Escócia, para proteger comboio rumando para a Rússia.

29 – Partiu de Nova York o primeiro comboio costeiro com destino à Baía de Delaware.

30 – Incorporado o E *Indiana* (BB 58) em Newport News, Virgínia.

MAIO

4-8 – Batalha do Mar de Coral: Esta batalha de quatro dias de duração foi a primeira da moderna história naval, na qual os navios opositores não trocaram um tiro. Apenas NAes de ambos os lados foram engajados. A força Aliada (CA Fletcher) estava navegando para interceptar um grupo de invasão japonês em Port Moresby, Nova Guiné, quando a batalha começou. NAe *Lexington* (CV 2), avariado seriamente por bombardeiros inimigos, foi afundado por CT americano. NAe *Yorktown* (CV 5) avariado por bombardeiros de mergulho, CT *Sims* (DD 409) afundado, e NT *Neosho* (AO 23), pesadamente avariado, foi afundado por forças americanas. Os japoneses tiveram um NAe afundado, outro avariado, e um CT afundado. A Batalha do Mar de Coral foi uma grande vitória estratégica dos Estados Unidos e Aliados. Dali em diante, foram interrompidos os desembarques japoneses e paralisadas as ocupações de territórios do sul do Pacífico pelo Japão.

12 – Incorporado o E Massachusetts (BB 59) em Boston.

JUNHO

4-6 – Batalha de Midway: duas forças-tarefas de NAes (CA Fletcher e CA Spruance) encontraram-se em *rendez-vous* no dia 2 de junho, a nordeste da Ilha de Midway. No dia seguinte, aviões baseados em Midway localizaram e atacaram transportes de uma Esquadra Combinada japonesa a 600 milhas a oeste de Midway. A Batalha de Midway começou no dia 4 de junho com aviões de quatro NAes japoneses atacando as instalações da ilha, defendidas por aviões dos Fuzileiros Navais e do Exército. Aviões dos NAes *Enterprise* (CV 6), *Hornet* (CV 8) e *Yorktown* (CV 5) atacaram os quatro NAes inimigos, afundando dois. O *Yorktown*, avariado, quando se

retirava foi afundado por torpedo de submarino japonês. CT *Hammann* (DD 412) também afundado por torpedo de submarino. O Almirante Isoroku Yamamoto abandonou sua tentativa de invasão da Ilha de Midway e rumou para leste, com a força de NAes do Almirante Spruance em sua perseguição. Dois outros NAes japoneses, severamente avariados, foram afundados por suas forças. Um C pesado afundado por aviões de NAe e de Fuzileiros Navais baseados em terra. Midway foi uma das mais decisivas batalhas da história naval. Além dos quatro NAes afundados, o Japão sofreu a perda de elevada percentagem de seus mais bem treinados pilotos navais. A Batalha de Midway foi considerada o *turning point* da Guerra do Pacífico.

11-12 – Submarinos alemães lançaram minas ao largo de Boston, Baía de Delaware e Cabo Henry, Virgínia.

13 – Agentes alemães foram desembarcados por submarino em Amagansett, Long Island, Nova York, e quatro dias depois ao sul de Jacksonville, Flórida. Foram todos rapidamente capturados.

20-21 – Submarino japonês abriu fogo sobre a Ilha de Vancouver, Colúmbia Britânica, e Fort Stevens, Oregon.

30 – Navios da Marinha dos Estados Unidos (de todos os tipos) – 5.612. Pessoal: Marinha – 640.570; Fuzileiros Navais – 143.528; Guarda-Costeira – 58.998. Total de pessoal – 843.096.

Durante o segundo semestre de 1942, o desembarque anfíbio nas Ilhas Salomão e a invasão do Norte da África ressaltaram a mudança de defensiva para ofensiva na atuação dos Estados Unidos e Aliados.

Os submarinos norte-americanos atacaram o tráfego mercante japonês e empreenderam uma agressiva campanha de minagem. Foram lançadas minas no Golfo de Tonkin, em águas dos portos japoneses, e em diversas partes. Submarinos alemães, por sua vez, também plantaram minas ao largo de Charleston, do Porto de Nova York e outras localidades da Costa Leste da América.

Para apoiar o crescente ritmo de atividade naval de superfície e aérea, os estabelecimentos navais de terra tiveram que ser rapidamente expandidos. Novas bases e instalações de terra

foram espalhadas através do globo, da Islândia ao Marrocos e à Nova Zelândia.

JULHO

4-5 – Submarino *Growler* (SS 215) e *Triton* (SS 201) afundaram dois CTs japoneses, *Arare* e *Nenohi*, ao largo das Ilhas Aleutas.

15 – Submarino *Grunion* (SS 216) afundou dois barcos de patrulha japoneses, ao largo das Ilhas Aleutas.

18 – Criada a Força Anfíbia da Área do Sul do Pacífico (CA Richmond K. Turner).

20 – Designado o Almirante William D. Leahy para o cargo de chefe do *staff* do presidente.

30 – Criado o Serviço Naval de Mulheres (*WAVES - Women's Naval Reserve*).

AGOSTO

1 – Avião da Guarda-Costeira afundou submarino alemão no Golfo do México.

4 – CT *Tucker* (DD 374) afundado por mina americana, Espiritu Santo, Novas Hébridas.

7 – Desembarque de Fuzileiros Navais em Flórida, Tulagi, Gavutu, Tanambogo e Guadalcanal, nas Ilhas Salomão, no primeiro desembarque ofensivo americano na guerra. Sob cobertura de fogo naval de superfície e aéreo (VA Frank J. Fletcher), a 1ª Divisão de Fuzileiros (Major-General Alexander A. Vandergrif) foi posta em terra pela Força Anfíbia do Sul do Pacífico (CA Richmond K. Turner). O comandante do Sul do Pacífico (VA Robert L. Ghormley) foi o comandante-geral.

8 – Fuzileiros Navais assumiram o controle de Tulagi, Gavutu e Tanambogo, Ilhas Salomão. Capturado campo de aviação em construção em Guadalcanal e denominado Campo Henderson.

9 – Batalha da Ilha de Savo: na escuridão, um C japonês e um grupo de CTs aproximaram-se sem serem detectados do oeste da Ilha de Savo, Ilhas Salomão. Fogo de artilharia e torpedos inimigos infligiram sérios danos. Cs pesados *Astoria* (CA 34), *Quincy* (CA 39), *Vincennes* (CA 44) e C australiano *Canberra* foram afundados. C pesado *Chicago* (CA 29), CTs *Ralph Talbot* (DD 390) e *Patterson* (DD 392), avariados, e CT *Jarvis* (DD 393), critica-

mente avariado, afundado por avião japonês, quando se retirava do cenário da batalha.

10 – Submarino (*S 44*) afundou C japonês *Kako* próximo a Kavieng, Nova Irlanda.

17 – Submarinos *Nautilus* (SS 168) e *Argonaut* (APS 1) desembarcaram comandos de Fuzileiros Navais em Makin, Ilhas Gilbert.

22 – CT *Blue* (DD 387) avariado por torpedo, auto-afundado no dia seguinte, Ilhas Salomão.

– CT *Ingraham* (DD 444) afundado por colisão com o NT *Chemung* (AO 30), ao largo de Nova Escócia.

24-25 – Batalha da Salomões Oriental: aviões de NAes, de Fuzileiros e do Exército abortaram tentativa japonesa de reforçar Guadalcanal. NAe *Enterprise* (CV 6) avariado. NAe japonês *Ryujo* afundado.

30 – Transporte de alta velocidade *Colhoun* (APD 2) afundado por avião japonês, ao largo de Guadalcanal.

31 – NAe *Saratoga* (CV 3) avariado por torpedo de submarino, a leste de Guadalcanal.

SETEMBRO

1 – Batalhão de Construção Naval (*Seabees*) chegou a Guadalcanal.

5 – Transportes de alta velocidade *Gregory* (APD 3) e *Little* (APD 4), afundados por fogo de artilharia, Ilhas Salomão.

15 – NAe *Wasp* (CV 7), seriamente avariado por torpedos de submarino, afundado por CT americano, próximo à Ilha de São Cristóvão, Salomão. E *North Carolina* (BB 55) e CT *O'Brien* (DD 415) também avariados por torpedos de submarinos na mesma área.

OUTUBRO

11-12 – Batalha do Cabo Esperance: Forçatarefa de Cs e CTs (CA Norman Scott) engajou combate com Cs e CTs inimigos, demandando o *Slot*, escoltando os transportes do *Expresso de Tôquio* para Guadalcanal. Cs. *Salt Lake City* (CA 25) e *Boise* (CL 47), e CT *Fahrenheit* (DD 491), avariados. CT *Duncan* (DD 485) afundado. Um C japonês e em CT afundados na ação de superfície, e dois outros CTs afundados por avião do Campo Henderson.

15 – CT *Meredith* (DD 434) afundado por torpedo aéreo, ao largo da Ilha de São Cristóvão, nas Salomão.

18 – VA William F. Halsey substituiu o VA Robert L. Ghormley como comandante da Área do Sul do Pacífico e da Força do Sul do Pacífico.

19 – CT *O'Brien* (DD 415), em rota para os Estados Unidos, para efetuar reparos de avarias de combate, afundou ao largo da Samoa.

25 – Submarino *Amberjack* (SS 219) desembarcou tropas e suprimentos em Tulagi, Ilhas Salomão.

– Rebocador *Seminole* (AF 65) e lancha-patrolha *YP 284*, afundados por fogo de CT ao largo de Guadalcanal.

– C japonês *Yura*, avariado por aviões da Marinha, Fuzileiros e do Exército, afundado por suas próprias forças ao largo da Ilha Santa Isabel, nas Salomão.

26 – Batalha das Ilhas de Santa Cruz: Forças-tarefa de NAes (CA Thomas C. Kinkaid e CA George D. Murray) engajaram combate com força japonesa numericamente superior. Foram atacados NAes e Cs inimigos, porém as forças americanas sofreram maiores danos. NAe *Hornet* (CV 8), severamente avariado, foi abandonado e afundado por CTs japoneses no dia seguinte. NAe *Enterprise* (CV 6), E *South Dakota* (BB 57), CL *San Juan* (CL 54) e CTs *Smith* (DD 378), *Hughes* (DD 410) e *Porter* (DD 356), avariados. *Porter* foi abandonado e afundado por CT americano.

NOVEMBRO

8 – Invasão da África do Norte: Força Expedicionária Aliada (Tenente-General Dwight D. Eisenhower) desembarcou em Casablanca, Oran e Alger. Desembarques cobertos por fogo de artilharia de superfície e de aviões de NAes da Força Naval Aliada (Almirante Sir Andrew B. Cunningham, Reino Unido), compreendendo três elementos principais: Força-Tarefa Naval do Oeste (CA H. Kent Hewitt); Força-Tarefa Naval do Centro (Comodoro T. Troubridge, Reino Unido); e Força-Tarefa Naval do Leste (CA Sir H. M. Burrough, Reino Unido). O fogo de artilharia de superfície, inclusive os canhões de 16 polegadas do E *Massachusetts* (BB 59), e dos aviões dos NAes infligiram pesados danos a na-

vios franceses e baterias de terra. E *Massachusetts* (BB 59), Cs *Wichita* (CA 45) e *Brooklyn* (CL 40), e CTs *Murphy* (DD 603) e *Ludlow* (DD 438), avariados por baterias da defesa costeira.

9 – Transporte *Leedstown* (AP 73), avariado no dia anterior, afundado por avião alemão, ao largo de Alger.

11 – Assinado o cessar-fogo pelos Aliados e franceses. Transporte *Joseph Hewes* (AP 50) afundado e CTs *Hambleton* (DD 455) e NT *Winooski* (AO 38) avariado por submarino alemão, norte da África.

12 – Batalha Naval de Guadalcanal: esta batalha de quatro dias de duração começou quando os transportes desembarcaram tropas em Lunga Point, Guadalcanal, com cobertura aérea e de superfície, sendo submetidos a ataque de aviões japoneses. C *San Francisco* (CA 38) avariado por avião inimigo e CT *Buchanan* (DD 484) atingido acidentalmente por fogo de artilharia americana.

– Transportes *Tasker H. Bliss* (AP 42), *Hugh L. Scott* (AP 43) e *Edward Rutledge* (AP 52) afundados por submarino alemão, ao largo de Marrocos.

13 – Grupo de Apoio de Desembarque (CA Daniel J. Callahan) protegendo desembarque dos transportes em Lunga Point, Guadalcanal, atacado por força japonesa, incluindo dois Es que rumavam para bombardear o Campo Henderson. Na subsequente ação noturna, pesados danos foram infligidos à força americana. CLs *Atlanta* (CL 15) e *Junehu* (CL 52), CTs *Cushing* (DD 376), *Monssen* (DD 436), *Laffey* (DD 459) e *Barton* (DD 599), afundados. Cs pesados *Portland* (CA 33) e *San Francisco* (CA 38), CL *Helena* (CL 50), CTs *Sterett* (DD 407), *O'Bannon* (DD 450) e *Aaron Word* (DD 483) avariados. E japonês *Hiei* e dois CTs japoneses afundados. Grupo incursor japonês retirou-se na direção norte. Campo Henderson continuou operacional.

14 – Batalha Naval de Guadalcanal continuou. Aproveitando-se da escuridão, os *PT-boats* atacaram grupo de bombardeio inimigo, constituído de Cs e CTs. De manhã, os navios japoneses foram atacados por aviões navais do NAe *Enterprise* (CV 6) e dos Fuzileiros procedentes do Campo Henderson. Começando pouco depois de meia-noite e prosseguindo pelo dia 15, Es e CTs (CA Willis A. Lee) engajaram

em força japonesa demandando o *Slot* para desembarcar reforços em Guadalcanal e bombardear o Campo Henderson. CTs *Preston* (DD 379) e *Walke* (DD 416) e C pesado japonês *Kenugasa*, afundados.

15 – Engajamento iniciado na noite anterior continuou com a mesma intensidade, até que os japoneses se retiraram. CT *Benham* (DD 397), avariado por torpedo, foi abandonado e afundado por CT americano. E *South Dakota* (BB 57) e CT *Gwin* (DD 433) avariados. E japonês *Kirishima* e um CT foram afundados.

– Terminou a Batalha de Guadalcanal. Embora os Estados Unidos tenham sofrido perdas maiores nessa série de ferozes ações, o resultado final dessa prolongada luta pelo controle de Guadalcanal ficou decidido. Os japoneses retiraram-se, e no início de fevereiro de 1943 foi completada a evacuação das tropas inimigas da ilha.

30 – Batalha de Tassafaronga: em engajamento noturno, CTs japoneses realizaram intenso ataque torpédico à força de Cs e CTs (CA Carlton H. Wright), ao largo da Ponta de Tassafaronga, Guadalcanal. C pesado *Northampton* (CA 26) afundado. Cs pesados *Pensacola* (CA 24), *New Orleans* (CA 32) e *Minneapolis* (CA 36) avariados. Um CT japonês afundado.

DEZEMBRO

12 – *PT-boats* atacaram CTs japoneses ao largo de Cabo Esperance, Guadalcanal, e afundaram um CT. *PT 44* afundada.

18 – Submarino *Albacore* (SS 218) afundou o CL japonês *Tenryu*, ao largo de Madang, Nova Guiné.

29 – Varredor de alta velocidade *Wasmuth* (DMS 15), em serviço de escolta de comboio, debaixo de violenta tempestade, afundou acidentalmente, por explosão de uma bomba de profundidade própria, na área das Ilhas Aleutas.

31 – Incorporado o NAe *Essex* (CV 9) em Portsmouth, Virgínia.

ANO DE 1943

No começo de fevereiro de 1943 foi completada a retirada dos japoneses de Guadalcanal, Ilhas Salomão. A longa e violenta série de batalhas, com mais de seis meses de duração, termi-

nou com a vitória norte-americana. O primeiro semestre de 1943 também contemplou o fim da resistência inimiga no Norte da África e em Attu, nas Ilhas Aleutas, Alasca.

Com Guadalcanal protegida, a arremetida de ataques pelo mar e pelo ar dos americanos mudou para outras áreas das Ilhas Salomão. Os submarinos continuaram extenso lançamento de campos minados e, usando sua capacidade de ocultação, retiraram ou desembarcaram pessoal e suprimentos em territórios ocupados pelo inimigo. As operações anti-submarinos tiveram marcante sucesso tanto no Pacífico como no Atlântico. Os Estados Unidos também pagaram elevado preço em perdas de seus submarinos. A Esquadra americana continuou seu crescimento, com a incorporação de novos NAes e Es.

JANEIRO

2 – Aviões navais e do Exército atacaram CTs japoneses conduzindo suprimentos a oeste de Rendova, Ilhas Salomão, assim também as *PT-boats*, ao largo do Cabo Esperance, Ilhas Salomão.

5 – Grupos de Cs e CTs (CA Walden L. Ainsworth) bombardearam instalações inimigas em Munda, Ilhas Salomão.

10 – Submarino *Argonaut* (APS 1) afundado por CTs, quando atacava comboio em Nova Bretanha.

– Submarino *Trigger* (SS 237) afundou CT ao largo de Honshu, Japão.

11 – *PT-boats* atacaram e avariaram dois CTs japoneses ao largo de Cabo Esperance, Ilhas Salomão. Afundados *PT 43* e *PT 112*.

12 – CT *Worden* (D 352) e *PT 28* afundados por encalhe em águas do Alasca.

23 – Terminada a Conferência de Casablanca. O Presidente Franklin D. Roosevelt, o Primeiro-Ministro Winston Churchill e os chefes do Estado-Maior combinado chegaram a decisões relativas à invasão da Sicília e ao assalto anfíbio à Europa Ocidental.

– Submarino *Guardfish* (SS 217) afundou CT japonês próximo a Nova Irlanda.

24 – Aviões de NAes (CA De Witt C. Hamsey), Cs e CTs (CA Walden L. Ainsworth) atacaram a área Vila-Stanmore, Kolombangara, Ilhas Salomão.

26 – Submarino *Wahoo* (SS 238) informou que após dez horas de combate, ao largo de Nova Guiné, afundou um comboio inteiro constituído de dois mercantes, um transporte e um NT japoneses.

29-30 – Batalha da Ilha Rennell: Força de Cs e CTs (CA Robert C. Giffen) cobrindo o desembarque de tropas para Guadalcanal foi atacada por aviões japoneses. Aviões baseados em NAes e em terra contra-atacaram. C pesado *Chicago* (CA 29) afundado e CT *La Valette* (DD 448) avariado.

30 – *Grand Admiral* Karl Dönitz substituiu o *Grand Admiral* Erich Raeder no cargo de comandante-em-chefe da Marinha da Alemanha.

FEVEREIRO

1 – CTs japoneses atacados por aviões do Campo Henderson e por *PT-boats*, quando evacuavam tropas de Guadalcanal. *PT 37*, *PT 111* e *PT 123* afundados. Um CT japonês afundado. CT *De Haven* (DD 469) afundado por avião, quando escoltava barco de desembarque, ao largo de Guadalcanal.

4-7 – CTs Japoneses novamente atacados por aviões do Campo Henderson, quando tentavam evacuar tropas de Guadalcanal. Seis CTs foram avariados.

8 – Completada a evacuação de mais de onze mil japoneses de Guadalcanal.

9 – Cessou a resistência inimiga em Guadalcanal. A amarga luta para capturar Guadalcanal, que durou seis meses, foi a ofensiva inicial americana para a retomada do Pacífico. Foi extremamente dispendiosa em perdas de homens e navios para ambos os lados.

17 – Incorporado o NAe *Lexington* (CV 16) em Quincy, Massachusetts.

18 – Cs e CTs (CA Charles H. McMorris) bombardearam instalações japonesas em Attu, Ilhas Aleutas.

20 – Submarino *Albacore* (SS 218) afundou CTs japoneses e um barco-patrolha ao largo de Manus, Ilhas do Almirantado.

21 – Fuzileiros Navais, tropas do Exército e Abelhas do Mar ocuparam as Ilhas Russell, Ilhas Salomão.

22 – Incorporado o E *Iowa* (BB 61) em Nova York.

MARÇO

2-5 – Batalha do Mar de Bismarck: aviões do Exército e australianos e *PT-boats* americanos atacaram CTs japoneses escoltando oito transportes no Mar de Bismarck, rumando para Nova Guiné. O ataque continuou até que todos os transportes e quatro CTs fossem afundados.

5 – Submarino *Tambor* (SS 198) desembarcou pessoal de Marinha, munição e dinheiro em Mindanao, Ilhas Filipinas.

6 – Cs e CTs (CA Aaron S. Merrill) bombardearam Vila e Munda, Ilhas Salomão. Dois CTs japoneses foram afundados.

9 – Aviões navais lançaram bombas em instalações japonesas em Munda, Ilhas Salomão. Sortidas nessa área tornaram-se ocorrência regular.

15 – Comandante-em-chefe da Esquadra (Almirante Ernest J. King) estabeleceu novo sistema de numeração para as esquadras: os navios do Pacífico terão números ímpares e os do Atlântico números pares.

17 – *PT 67* e *PT 119* afundados por explosão, ao largo de Nova Guiné.

22 – Anunciadas as perdas no Pacífico dos Submarinos *Grampus* (SS 207) e *Amberjack* (SS 219).

26 – Batalha das Ilhas Komandorski: Grupo-tarefa de Cs e CTs (CA Charles H. McMorris), em ação diurna, engajou com força de Cs e CTs japonesa, numericamente superior, escoltando reforços para Attu, Ilhas Aleutas. C pesado *Salt Lake City* e CT *Bailey* (DD 492) avariados. Um C inimigo também avariado. Os reforços não conseguiram alcançar Attu.

ABRIL

1 – Criada a Estação Aeronaval do Rio Patuxent, Maryland.

7 – CT *Aaron Ward* (DD 483) e NT *Kanawha* (AO 11) afundados; Navio Cargueiro *Adhara* (AK 71) e NT *Tappahannock* (AO 43) afundados por bombardeiros japoneses, próximo a Tulagi, Ilhas Salomão.

9 – Restabelecido o posto de Comodoro na Marinha dos Estados Unidos.

10 – Anunciada a perda do Submarino *Triton* (SS 201) na área Salomão-Bismarck.

15 – Incorporado o NAe *Yorktown* (CV 10) no Estaleiro Naval de Norfolk, Virgínia.

– Submarino italiano afundado por avião baseado em terra na costa do Brasil.

18 – Almirante Isoroku Yamamoto, comandante-em-chefe da Esquadra Combinada japonesa, foi morto quando seu avião foi abatido por avião do Exército. Foi substituído pelo Almirante Mineichi Koga.

22 – Submarino *Grenadier* (SS 210) avariado por ataque aéreo, auto-afundado no nordeste do Oceano Índico.

26 – Grupo-tarefa de Cs e CTs (CA Charles H. McMorris) bombardeou instalações inimigas em Attu, Ilhas Aleutas.

30 – Esquadra do Atlântico dos Estados Unidos transferiu a responsabilidade pela escolta de comboios entre Halifax e o Reino Unido para as forças navais britânicas e canadenses.

MAIO

8 – Três CTs japoneses afundados por minas e aviões, Golfo de Kula, Ilhas Salomão. Navios mineiros haviam plantado o campo minado no dia anterior.

11 – Forças navais (CAs Thomas C. Kinkaid e Francis W. Rockwell) cobriram desembarque de tropas em Attu, Ilhas Aleutas. A resistência inimiga organizada cessou em 30 de maio.

12 – Anunciada a perda do Submarino *Pickrel* (SS 177), ao largo de Honshu, Japão.

13 – CL *Nashville* (CL 43) e CT *Nicholas* (DD 449) avariados por explosões acidentais de canhões de bordo, quando bombardeavam posições inimigas, Munda, Ilhas Salomão.

20 – Criada a 10ª Esquadra, com sede em Washington, DC, sob o comando do comandante-em-chefe da Esquadra dos Estados Unidos (Almirante Ernest J. King), para exercer o controle direto das operações anti-submarinas no Atlântico.

21 – CT *Nields* (DD 616) afundou submarino italiano, ao largo da Argélia.

23 – Incorporado o E *New Jersey* (BB 62) em Filadélfia, Pensilvânia.

– Tênder de *PT-boats Niagara* (APG 1), avariado por bombardeiros, foi abandonado e afundado por torpedo de *PT-boat*, área das Ilhas Salomão.

– *PT 165* e *PT 173* afundados por torpedos de submarino, ao largo de Nova Caledônia.

25 – Incorporado o NAe *Bunker Hill* (CV 17) em Quincy, Massachusetts.

JUNHO

4 – CS *PC 496* afundado por mina, ao largo da Tunísia.

12 – Submarino *R 12* afundado ao largo de Key West, Flórida. Causa provável do afundamento, apontada em inquérito, foi o rápido alagamento através de um tubo de torpedo.

13 – Navio da Guarda-Costeira *Escanaba* (PG 77) afundado por submarino alemão, ao largo da Groenlândia.

16 – Navio cargueiro *Celene* (AK 76) e *LST 340* avariados por aviões japoneses, na área de Guadalcanal. Infligidas pesadas perdas aos aviões inimigos.

21 – Fuzileiros Navais desembarcaram para ocupar Ponta Segi, Nova Geórgia, Ilhas Salomão.

23 – Navios cargueiros *Aludra* (AK 72) e *Deimos* (AK 78) afundados por torpedos de submarino, área das Ilhas Salomão. Antes do afundamento, o *Deimos* foi abandonado e destruído por CT americano.

30 – Pouco antes da meia-noite do dia 29, Cs e CTs (CA Aaron S. Merrill) iniciaram o bombardeio da área Vila-Stanmore, em Kolombangara e Buin-Shortland, Bougainville, Ilhas Salomão.

– Lançado campo minado ao largo do Porto de Shortland.

– Força Anfíbia da 3ª Esquadra (CA Richmond K. Turner), apoiada por aviões baseados em terra, desembarcou tropas em Rendova, área de Nova Geórgia, Ilhas Salomão.

– Transporte de ataque *Mc Cawley* (APA 4), seriamente avariado por torpedos aéreos, afundado por *PT-boat* americana.

– Navios da Marinha disponíveis (de todos os tipos) – 18.493. Pessoal: Marinha – 1.741.750; Fuzileiros Navais – 310.994; Guarda-Costeira – 154.976. Total do pessoal – 2.207.720.

Uma série de batalhas navais foi travada nas Ilhas Salomão durante o segundo semestre de 1943. As operações ofensivas foram estendidas ao Arquipélago das Bismarck, e para o nor-

te até as Ilhas Marshall e Gilbert. Foram efetuados desembarques em Tarawa e Makin, Ilhas Gilbert. Encontrada forte resistência em Tarawa. Os japoneses evacuaram Kiska, Ilhas Aleutas.

Os submarinos alemães sofreram pesadas perdas durante este período. O eminente historiador naval Samuel Eliot Morison escreveu: "A maré nas rotas marítimas do Atlântico, definitivamente, voltou-se contra a Alemanha." Invadidas a Sicília e a Itália continental.

JULHO

5 – Cs e CTs (CA Walden Ainsworth) bombardearam Vila, Kolombangara, e o Porto de Bairoko, Nova Geórgia, Ilhas Salomão.

– Fuzileiros Navais e tropas do Exército desembarcaram em Rice Anchorage, Nova Geórgia, Ilhas Salomão.

– CT *Strong* (DD 467) afundado por torpedo, Nova Geórgia, Ilhas Salomão.

6 – Batalha do Golfo de Kula: na escuridão, grupo-tarefa de Cs e CTs (CA Walden Ainsworth) engajou com força japonesa, constituída por dez CTs carregando tropas e suprimentos para Kolombangara, Ilhas Salomão. CL *Helena* (CL 50) e dois CTs japoneses foram afundados.

9 – Submarino *Thresher* (SS 200) desembarcou provisões e munição para comandos filipinos na Ilha Negros, Ilhas Filipinas, e recebeu dos comandos informações classificadas. A tripulação do *Thresher* cedeu suas rações de cigarros, caramelos e sabonetes àqueles guerreiros filipinos.

10 – Aliados invadiram a Sicília: as tropas desembarcaram com cobertura de fogo de artilharia naval e de aviação. General Dwight D. Eisenhower foi o comandante-geral. Almirante-de-Esquadra Sir Andrew Cunningham, Reino Unido, foi o comandante naval. O fogo naval continuou em apoio às forças de terra, durante a Campanha da Sicília.

– CT *Maddox* (DD 622), *LST 313* e Varredor *Sentinel* (AM 113) afundados por bombardeiros, e CTs *Roe* (DD 418) e *Swanson* (DD 443) avariados por colisão, durante o desembarque na Sicília.

11 – Fogo naval de Cs e CTs interromperam ataque de tanques alemães, no desembarque nas

praias da Sicília. *LST 158* avariado por bombardeiro foi encalhado e abandonado, Licata, Sicília. Transporte de ataque *Barnett* (APA 5) avariado por bombardeiro.

13 – Batalha de Kolombangara, Ilhas Salomão: Força de Cs e CTs (CA Walden L. Ainsworth) engajou à noite com Cs e CTs japoneses escoltando tropas de desembarque. CT *Gwin* (DD 433), seriamente avariado por torpedo, foi auto-afundado. CLs *St. Louis*¹ e *Honolulu* (CL 48) e um C neozelandês avariados. C japonês *Jintsu* afundado.

17 – Navios e aviões navais atacaram tráfego marítimo japonês em Bougainville, Ilhas Salomão. Um CT japonês foi afundado.

18 – Dirigível naval *K-74* abatido por submarino alemão nos Estreitos da Flórida.

20 – Aviões baseados em terra afundaram dois CTs japoneses, ao largo da Ilha Choiseul, Ilhas Salomão.

– Anunciada a perda do Submarino *Runner* (SS 275) no Pacífico. *PT 166* afundada por avião, Ilhas Salomão.

22 – Grupos-tarefas de Es, Cs e CTs (CA Robert C. Giffen) bombardearam área de Kiska, Ilhas Aleutas.

23 – Esquadrão de Patrulha 63, primeiro esquadrão aeronaval a operar do Reino Unido, chegou ao País de Gales, para serviço de patrulha anti-submarina.

26 – CT *Mayrant* (DD 402) avariado por bombardeiro, ao largo de Palermo, Sicília.

27 – Submarino japonês, ao largo das Ilhas do Almirantado, e o Submarino *Sawfish* (SS 276) afundou navio mineiro, na costa do Japão.

28 – Japoneses evacuaram Kiska, Ilhas Aleutas. A retirada não foi detectada até o desembarque de tropas americanas e canadenses em 15 de agosto.

30 – Submarino alemão lançou minas na entrada da Baía de Chesapeake.

AGOSTO

2 – *PT 109* (Capitão-Tenente John F. Kennedy) cortada ao meio por CT japonês, afundou no Estreito de Bracket, Ilhas Salomão.

¹ NR: CL 49 – Saint Louis, depois C 12, na Marinha do Brasil, Cruzador Leve *Tumandaré*.

3 – CT *Buck* (DD 420) afundou um submarino italiano, ao largo da Tunísia.

5 – Canhoneira *Plymouth* (PG 57) afundada por torpedo de submarino ao largo da cidade de Elizabeth, Nova Jersey.

6-7 – Batalha do Golfo de Vella: Grupo de CTs (CF Frederico Moosbrugger) engajou com CTs japoneses levando tropas e suprimentos para Kolombangara, Ilhas Salomão. A força americana não sofreu danos, e afundou três CTs inimigos.

13 – Transporte de ataque *John Penn* (APA 23) afundado por avião em Guadalcanal, Ilhas Salomão.

15 – 3ª Força Anfíbia (CA Theodore S. Wilkinson) desembarcou com pessoal de Marinha, Fuzileiros e do Exército em Vella Lavella, Ilhas Salomão, ultrapassando posições inimigas em Kolombangara.

16 – Incorporado NAe *Intrepid* (CV 11) em Newport News, Virgínia.

17 – Tropas do Exército entraram em Messina, finalizando a campanha da Sicília.

18 – Força de Cs e CTs atacou o território continental da Itália.

– *LST 396* afundado por explosão acidental, Ilhas Salomão.

23 – CSs *SC 394* e *696* afundados por ataque aéreo, ao largo de Palermo, Sicília.

SETEMBRO

2 – Submarino *Bowfin* (SS 287) desembarcou suprimentos e evacuou pessoal em Mindanao, Ilhas Filipinas.

3 – Com o apoio de fogo naval e de aviação, tropas britânicas desembarcaram no território continental da Itália.

4 – 7ª Força Anfíbia (CA Daniel E. Barbey) desembarcou tropas australianas próximo a Lae, Nova Guiné. *LCI 339* afundado por ataque aéreo.

9 – Invadida a Itália continental à viva força. Apoiado por força-tarefa ocidental (VA H. Kent Hewitt) o 5º Exército Aliado (Tenente-General Mark W. Clark) desembarcou em ondas de assalto nas praias do Golfo de Salerno.

– Rebocador *Nauser* (AT 89) afundado por bombardeiro no desembarque na Itália.

11 – Esquadra da Itália rendeu-se aos Aliados. – CT *Rowan* (DD 405) afundado por *E-boat* alemão na costa da Itália. CLs *Savannah* (CL 42) e *Philadelphia* (CL 41)¹ avariados por bombas alemãs controladas por rádio.

– Rebocador *Navaho* (AT 64) afundado por explosão, ao largo das Ilhas Novas Hébridas.

18 – Aviões de NAes (CA Charles A. Pownall) bombardearam Tarawa, Makin e Abemama, Ilhas Gilbert.

19 – Submarino *Cisco* (SS 209) suspendeu de Porto Dawin, Austrália, e não se obteve mais notícias.

25 – Varredor *Skill* (AM 115) afundado por torpedo de submarino, ao largo de Salerno, Itália.

30 – Anunciada a perda do Submarino *Grayling* (SS 209) no Pacífico.

– Navio da Guarda-Costeira *Wilcox* (YP 333) afundado, ao largo de Cabo Hatteras, Carolina do Norte.

– *PT 219* afundado ao largo de Attu, Ilhas Aleutas, no mês de setembro.

OUTUBRO

1 – CT. *Sausley* (DD 465) e *LST 448* avariados por ataque aéreo, Ilhas Salomão. *LST 448* afundou em 5 de outubro.

4 – Aviões do NAe *Ranger* (CV 4) atacaram tráfego mercante alemão, na costa da Noruega.

5 – Força-tarefa de NAes, Cs e CTs (CA Alfred E. Montgomery) lançou bombas e bombardeou a Ilha de Wake. Ataques foram repetidos no dia seguinte.

6 – Batalha de Vella Lavella: em ação noturna, três CTs americanos interceptaram e atacaram seis CTs japoneses que tentavam evacuar tropas de Vella Lavella, Ilhas Salomão. CT *Chevalier* (DD 451) avariado por torpedo, afundado no dia seguinte por CT americano. CT Selfridge (DD 357) avariado por torpedo e CT *O'Bannon* (DD 450) por colisão com o *Chevalier*. Um CT inimigo foi afundado. Japoneses evacuaram Vella Lavella em 7 de outubro.

– Submarino *Dorado* (SS 248) partiu de New London, Connecticut, com destino ao Panamá e não se teve mais notícias dele.

¹ NR: CL 41 – Philadelphia, depois C 11, na Marinha do Brasil, Cruzador Leve *Barraso*.

7 – Submarino *S 44* afundado por CT japonês, Ilhas Kurilas.

9 – CT *Buck* (DD 420) afundado por torpedo, ao largo de Salerno, Itália.

10 – Submarino alemão lançou minas na entrada do Atlântico do Canal de Panamá.

13 – CT *Bristol* (DD 453) afundado por torpedo no Mediterrâneo.

15 – Anunciada a perda do Submarino *Pompano* (SS 181) no Pacífico.

17 – Submarino *Tarpon* (SS 175) afundou o raider alemão *Michel*, ao largo de Honshu, Japão.

27 – Com cobertura de aviões e CTs (CA George H. Fort) tropas (a maior parte neozelandesas) desembarcaram nas Ilhas de Mono e Stirling, nas Ilhas do Tesouro. CT *Cony* (DD 508), *LST 399* e *LST 485* avariados.

NOVEMBRO

1 – 3ª Força Anfíbia (CA Theodore S. Wilkinson) desembarcou elementos do 1º Corpo Anfíbio de Fuzileiros Navais (Tenente-General Alexander A. Vandegrift) em Cabo Torokina, Bougainville, Ilhas Salomão.

– Força de Cs e CTs (CA A. Stanton Merrill) e aviões de NAes (CA Frederick C. Sherman) bombardearam e lançaram bombas em instalações japonesas na área de Buka, Ilhas Salomão.

2 – Batalha da Baía da Imperatriz Augusta: Força-tarefa de quatro CLs e oito CTs (CA A. Stanton Merrill) engajou, na escuridão, e fez retroceder dois Cs pesados e seis CTs que se preparavam para atacar transportes na Baía da Imperatriz Augusta, Bougainville, Ilhas Salomão. CLs *Montpelier* (CL 57) e *Denver* (CL 58) e CTs *Footie* (DD 511) e *Spence* (DD 512) foram avariados. Afundados um CL e um CT japoneses.

6 – CT *Beatty* (DD 640) afundado por torpedo aéreo, ao largo da Argélia.

9 – Anunciada a perda no Mar do Japão do Submarino *Wahoo* (SS 238), o mais bem-sucedido submarino americano na Segunda Guerra Mundial.

10 – Avião naval baseado em terra e avião tcheco-eslovaco afundaram submarino alemão, a noroeste da Espanha.

11 – Aviões de dois grupos de NAes (CAs Alfredo E. Montgomery e Frederick C. Sherman) atacaram tráfego marítimo inimigo em Rabaul, Nova Bretanha.

13 – Aviões de NAes e baseados em terra começaram ataque regular às posições japonesas nas Ilhas Gilbert e Marshall.

– CL *Denver* (CL 58) avariado por torpedo aéreo, ao largo de Bougainville, Ilhas Salomão.

17 – Submarino *Capelin* (SS 289) partiu do Porto de Darwin, Austrália, e dele não mais se teve notícias.

– Transporte de alta velocidade *McKean* (APD 5) afundado por torpedo aéreo na área de Bougainville, Ilhas Salomão.

18 – *PT 311* afundada por mina, ao largo da Córsega.

19 – Submarino *Sculpin* (SS 191) afundado por fogo de artilharia de CT na área do Pacífico Central.

20 – Forças da Marinha, Fuzileiros e do Exército desembarcaram em Tarawa e Makin, Ilhas Gilbert. A operação foi comandada pelo comandante da Força do Pacífico Central (VA Raymond A. Spruance). Encontrada feroz resistência em Tarawa. NAeL *Independence* (CVL 22) e CT *Ringgold* (DD 500) avariados.

– E *Mississippi* (BB 41) avariado por explosão em torre, quando bombardeava a Ilha de Makin.

22 – CT *Frazier* (DD 607) afundou submarino japonês por abaloamento intencional, na área das Ilhas Gilbert. A proa do CT ficou seriamente avariada.

24 – NAeL *Liscome Bay* (CVE 56) afundado por torpedo de submarino, na área das Ilhas Gilbert.

– Incorporado NAe *Wasp* (CV 18) em Quincy, Massachusetts.

25 – Batalha do Cabo St. George: esquadrão de cinco CTs (CMG Arleigh A. Burke) engajou com cinco CTs japoneses, ao largo do Cabo de St. George, Nova Irlanda. Afundados três CTs inimigos, enquanto a força norte-americana não sofreu danos.

29 – CT *Perkins* (DD 377) afundado por colisão com transporte de tropas australiano, na área de Nova Guiné.

– Incorporado NAe *Hornet* (CV 12) em Newport News, Virgínia.

DEZEMBRO

4 – Força-tarefa incluindo seis NAes (CA Charles A. Pownall) lançou bombas nos Atóis

de Kwajalein e Wotje, Ilhas Marshall. NAe *Lexington* (CV 16) avariado por torpedo aéreo.

– NAe de escolta japonês *Chuyo* afundado pelo Submarino *Sailfish* (SS 192) a sudeste de Yokosuka, Japão.

17 – Transporte *APC 21* afundado por ataque aéreo, ao largo de Nova Bretanha.

19 – Submarino *Grayback* (SS 208) numa série de ataques, no período de três dias, afundou um CT e três cargueiros, e avariou outros no Leste do Mar da China.

21 – Aviões navais decolando de Attu, Ilhas Aleutas, lançaram bombas na área de Paramushiro-Shumshu, Ilhas Kurilas. Esse ataque foi repetido em 31 de dezembro.

23 – Anunciada a perda do Submarino *Corvina* (SS 226) no Pacífico. Registros japoneses indicam que o submarino americano foi afundado em 16 de novembro de 1943, na sua área de patrulha ao sul de Truk.

26 – 7ª Força Anfíbia (CA Daniel E. Barbey), após pesado bombardeio e lançamento de bombas, desembarcou a 1ª Divisão de Fuzileiros Navais (Major-General William H. Rupertus) em Cabo Gloucester, Nova Bretanha. CT *Brownson* (DD 518) afundado, CTs *Shaw* (DD 373) e *Mugford* (DD 389) e *LST 66* avariados por bombardeiros.

ANO DE 1944

Os primeiros seis meses de 1944 testemunharam eventos de grande significação, tanto no teatro europeu como no Pacífico.

Em janeiro, uma força combinada americana e britânica desembarcou em Ânzio, na Itália. O apoio de fogo de artilharia naval continuou, enquanto as tropas lutavam para manter sua cabeça-de-praia. Na maior operação anfíbia da História, em 6 de junho, a Força Expedicionária Aliada invadiu a Europa Ocidental. Precedidos por pesado bombardeio naval e aéreo, foram efetuados desembarques nas praias da Normandia. O fogo de artilharia naval, efetivamente, evitou que reforços alemães fossem recebidos e deu cobertura às tropas de invasão em movimentação no interior do país. No Atlântico, durante os meses abrangidos por este segmento da Cronologia, continuou a crescer o afundamento de submarinos, sendo um *U-boat* capturado no mar.

No Oceano Pacífico, a Marinha, sempre aumentando em tamanho e poder, intensificou seu implacável deslocamento para o norte. As instalações japonesas e o tráfego mercante entre os diversos grupos de ilhas espalhados no Pacífico foram repetidamente bombardeados pelo mar e receberam bombas pelo ar. Desembarques foram efetuados e mantidas suas posições em Eniwetok e Kwajalein, nas Ilhas Marshall, e outras localidades. A Batalha do Mar das Filipinas, que durou dois dias, a maior operação de NAes da guerra, terminou com a vitória dos Estados Unidos. A perda de três NAes e centenas de aviões configuram verdadeira devastação na capacidade aeronaval do Japão.

JANEIRO

3 – CT *Turner* (DD 648) afundado por explosão no Canal Ambrose, no Porto de Nova York.

– Grupo-tarefa de NAes (CA Frederick C. Sherman) lançou bombas em navios mercantes inimigos em Kavieng, Nova Irlanda. *PT 145* avariada por encalhe e afundada por forças americanas, área de Nova Guiné.

6 – Canhoneira *St. Augustine* (PG 54) afundada por colisão com NT mercante, ao largo da Carolina do Norte.

10 – Varredor de minas *YMS 27* afundado por encalhe, Ilhas Aleutas.

11 – Aviões navais baseados em terra (CA John H. Hoover) lançaram bombas em instalações e navios mercantes em Kwajalein, Ilhas Marshall.

14 – Submarino *Albacore* (SS 218) afundou CT japonês *Sazanami*, ao norte do Arquipélago de Bismarck.

19 – Aviões navais baseados em Attu, Ilhas Aleutas, bombardearam a área de Paramushiro-Shimushu, Ilhas Kurila. Ataques realizados em três noites sucessivas.

20 – Submarino *Tinosa* (SS 283) desembarcou equipe de inteligência e suprimentos em Borneo.

22 – Tropas americanas e britânicas desembarcaram na área Ânzio-Nettuno, Itália. Fogo naval (CA Frank J. Lowry) deu continuidade à cobertura das tropas em terra, durante quatro meses de luta para garantir a cabeça-de-praia.

- Varredor *Portent* (AM 106) afundado por mina em Ânzio, Itália.

- NT *Cache* (AO 67) avariado por torpedo de submarino, Pacífico Sul.

24 - Navios de guerra norte-americanos avariados na área de Ânzio, Itália: CT *Plunkett* (DD 431) e Varredor *Prevail* (AM 107) por bombardeiros; e CT *Mayo* (DD 422) por explosão.

25 - Varredor de minas *YMS 30* afundado por mina, Ânzio, Itália.

26 - Grupo-tarefa de Cs e CTs (CA Robert S. Berkey) bombardeou área de Madang-Alexisshafen, Nova Guiné.

- *PT 110* afundado e *PT 114* avariado por colisão, ao largo de Nova Bretanha.

29 - Força de NAes rápidos (CA Marc A. Mitscher) começou série de ataques para destruir o poder aéreo e mercante japonês nas Ilhas Marshall.

30 - Aviões navais baseados em Midway lançaram bombas na Ilha de Wake.

- CT *Anderson* (DD 411) avariado por baterias costeiras, Ilha Watje, Ilhas Marshall, e posteriormente avariado por encalhe em 1º de fevereiro.

31 - Tropas de Fuzileiros Navais e do Exército (Major-General Holland M. Smith, USMC) desembarcaram nos Atóis de Kwajalein e Majuro, Ilhas Marshall. Operação sob o comando geral do comandante da Força do Pacífico Central (VA Raymond A. Spruance) e era composta da Força de Ataque Sul (CA Richmond K. Turner), Força de Ataque Norte (CA Richard L. Conolly) e Força de Reserva e Grupo de Ataque de Majuro (CA Harry W. Hill). Os desembarques foram apoiados por aviões de NAes (CA Marc A. Mitscher) e baseados em terra (CA John H. Hoover).

- Grupo de NAes rápidos (CA Frederick C. Sherman) lançou bombas em aviões e campos de aviação na Ilha Engebi, e Atol de Eniwetok, Ilhas Marshall.

- Incorporado NAe *Franklin* (CV 13) em Newport News, Virgínia.

FEVEREIRO

1 - Com cobertura de fogo naval de Es, Cs e CTs, Fuzileiros Navais desembarcaram nas Ilhas Roi e Namur e tropas do Exército em Kwajalein, Ilhas Marshall.

2 - Es *Washington* (BB 56) e *Indiana* (BB 58) avariados por colisão, Ilhas Marshall.

3 - CT *Claxton* (DD 571) avariado por baterias de terra, Bougainville, Ilhas Salomão.

7 - Cessou a resistência no Atol de Kwajalein, Ilhas Marshall.

8 - CT *Ludlow* (DD 438) avariado por baterias costeiras, Ânzio, Itália.

11 - *PT 279* afundada por colisão com *PT 282*, ao largo de Bougainville, Ilhas Salomão.

12 - Navio de salvamento de submarino *Macaw* (ASR 11) afundado por encalhe, Ilha Midway.

14 - CL *St. Louis* (CL 49) avariado por bombardeiros, Arquipelago Bismarck.

15 - Com cobertura de Cs e CTs a 3ª Força Anfíbia (CA Theodore S. Wilkinson) desembarcou tropas neozelandesas na Ilha Green, ao largo de Nova Irlanda.

- Aviões navais de Abemama, Ilhas Gilbert, lançaram bombas na Ilha de Wake.

- CT *Herbert C. Jones* (DE 137) avariado por bomba controlada pelo rádio, Ânzio, Itália.

16 - Submarino *Skate* (SS 305) afundou CL japonês *Agano*, área das Ilhas Carolinas.

17 - Força de NAes e Es (VA Raymond A. Spruance) bombardeou instalações e navios japoneses em Truk, Ilhas Carolinas, repetindo o ataque no dia seguinte.

- NAe *Intrepid* (CV 11) avariado por avião em Truk, Ilhas Carolinas.

- Dois Cs japoneses e três CTs afundados. Outro CT inimigo e um CS afundados no dia seguinte.

18 - Fuzileiros Navais e tropas do Exército apoiados por aviões de NAes e por fogo naval desembarcaram na Ilha Engebi, Atol de Eniwetok, Ilhas Marshall.

- CTs bombardearam posições inimigas em Kavieng, Nova Irlanda e Rabaul, Nova Bretanha.

- Varredor *Pilot* (AM 104) avariado por colisão, ao largo de Nápoles, Itália.

19 - Fuzileiros Navais e tropas do Exército, apoiados por bombardeio naval, desembarcaram na Ilha Eniwetok, Atol de Eniwetok, Ilhas Marshall.

- Aviões navais, dos Fuzileiros Navais e do Exército baseados em terra atacaram campos de aviação e outras instalações japonesas em Rabaul, Nova Bretanha. Essa área vinha sendo repetidamente bombardeada, e após esta data cessou a defesa aérea de Rabaul.

– *PT-boats* engajaram com comboio alemão ao sul da Ilha de Elba, Itália.

20 – *LST 348* afundado por submarino, ao largo da Itália.

22 – Fuzileiros Navais desembarcaram na Ilha Parry, Atol de Eniwetok. Completada a operação com o controle americano do Atol de Eniwetok, Ilhas Marshall.

– *PT 200* afundada por colisão, ao largo de Long Island, Nova York.

23 – Aviões de força-tarefa de NAes rápidos (CA Marc A. Mitscher) lançaram bombas em Saipan, Tinian, Rota e Guam, Ilhas Marianas.

24 – CTs *Buchanan* (DD 484) e *Fahrenheit* (DD 491) avariados por baterias costeiras, Kavieng, Nova Irlanda.

26 – *PT 251* afundada por baterias de terra, Bougainville, Ilhas Salomão.

– *LST 349* afundado por encalhe, ao largo da Itália.

MARÇO

4 – Força-tarefa Aliada (CA V.A.C. Crutchley, Reino Unido), incluindo Cs e CTs americanos, bombardeou posições japonesas nas Ilhas do Almirantado.

6 – Anunciado como provavelmente perdido no Pacífico o Submarino *Scorpion* (SS 278).

– CT *Nicholson* (DD 442) avariado por baterias costeiras, Arquipélago Bismarck.

7 – *PT 337* afundada por baterias de terra, Nova Guiné.

9 – CTE *Leopold* (DE 319), avariado por torpedo de submarino, abandonado ao sul da Islândia.

10 – CS *SC 700* destruído a tiro, Vella Lavella, Ilhas Salomão.

13 – Submarino *Sand Lance* (SS 381) afundou CL japonês *Tatsuta*, ao largo de Honshu, Japão.

17 – *PT 283* afundada por baterias costeiras, Bougainville, Ilhas Salomão.

18 – Grupo-tarefa de NAes, Es e CTs (CA Willis A. Lee) bombardeou instalações inimigas na Ilha Mili, Ilhas Marshall.

– E *Iowa* (BB 61) avariado por baterias de terra.

– CTs bombardearam área de Wewak, Nova Guiné.

20 – Força-tarefa de Es, NAes de escolta e CTs (CA Robert M. Griffen) bombardeou e lançou bombas em Kavieng, Nova Irlanda.

– Submarino *Angler* (SS 240) evacuou 58 homens, mulheres e crianças de Panay, Ilhas Filipinas.

26 – Submarino *Tullibee* (SS 284) afundado, provavelmente por corrida circular de seu próprio torpedo, Ilhas Palau, Ilhas Carolinas.

27 – *PT 121* e *PT 353* afundadas acidentalmente por avião amigo, Arquipélago Bismarck.

30 – Aviões de NAes rápidos sob o comando da 5ª Esquadra (Almirante Raymond A. Spruance) iniciaram intenso lançamento de bombas em campos de aviação, navios mercantes, instalações navais japonesas e outras em Palau, Yap, Ulithi e Woleai, Ilhas Carolinas. Aviões de NAes plantaram extenso campo de minas nos canais de aproximação e arredores das Ilhas Palau.

– Anunciado como provavelmente perdido no Pacífico o Submarino *Grayback* (SS 208).

– Submarino *Tunny* (SS 282) avariado acidentalmente por avião amigo, ao largo das Ilhas Palau, Ilhas Carolinas.

– Navio de reparos, três NTs, quatro CSs e um barco de patrulha japoneses afundados por aviões de NAes ao largo das Ilhas Palau, Ilhas Carolinas.

ABRIL

4 – CT *Hall* (DD 583) avariado por baterias de terra, Wotje, Ilhas Marshall.

7 – CT *Champlin* (DD 601) avariado ao abalroar intencionalmente e afundar o Submarino alemão *U 856*, no Atlântico Norte.

9 – CS *SC 984* afundado por encalhe, Novas Hébridas.

11 – CTE *Holder* (DE 401) afundado por torpedo, ao largo da Argélia.

12 – *PT 135* avariada por encalhe e destruída por forças americanas, Arquipélago Bismarck.

– Rebocador de salvamento *ATR 98* afundado por colisão, área dos Açores.

15 – Incorporado NAe *Hancock* (CV 19) em Quincy, Massachusetts.

16 – Incorporado E *Wisconsin* (BB 64) em Filadélfia, Pensilvânia.

– CTE *Gandy* (DE 764) avariado ao abalroar intencionalmente e afundar o Submarino alemão *U 550*, no Atlântico Norte.

17 – Anunciado como provavelmente perdido no Pacífico o Submarino *Trout* (SS 202).

19 – Força Naval Aliada (Almirante J. F. Somerville, Reino Unido) incluindo NAe *Saratoga* (CV 3) e três CTs americanos bombardearam posições inimigas em Sabang, Índias Orientais Holandesas.

20 – CT *Lansdale* (DD 246) afundado por torpedo aéreo, ao largo da Argélia.

21 – Força-tarefa de NAes, Es, Cs e CTs (VA Marc A. Mitscher) lançou bombas e bombardeou campos de aviação e posições de defesa inimiga em Holanda e outras áreas de Nova Guiné.

22 – Tropas do Exército desembarcaram em Aitape, Baía de Tanahmerah e Baía Humboldt, Nova Guiné. Operação apoiada por aviões de NAes e fogo naval dos navios de superfície da força-tarefa do VA Mitscher.

27 – Navio cargueiro *Etamin* (AK 93) avariado por torpedo aéreo, Baía de Milne, Nova Guiné.

28 – Faleceu em Washington D.C. Frank Knox, Secretário da Marinha.

– *LST 507* e *LST 531* afundadas por torpedos de navios de superfície, Canal da Mancha.

29 – Força-tarefa de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) iniciaram lançamento de bombas, de dois dias de duração, sobre navios mercantes japoneses, depósitos de combustíveis e munições, instalações de aviação e outras em Truk, Ilhas Carolinas.

– *PT 346* e *PT 347* afundadas acidentalmente por aviões amigos, ao largo de Nova Bretanha, Arquipélago Bismarck.

30 – Força de Cs e CTs (CA Jesse B. Oldendorf) bombardeou a Ilha de Satawan, Ilhas Carolinas.

MAIO

1 – Grupo de Es e NAes (CA Willis E. Lee) bombardeou e lançou bombas na área portuária, base de aviões anfíbios e outras instalações da Ilha Ponape, Ilhas Carolinas.

2 – CT *Parrott* (DD 218) avariado por colisão em Norfolk, Virgínia.

3 – CTE *Donnell* (DE 56) avariado por torpedo de submarino, Atlântico Norte.

– CTE *Menges* (DE 320) avariado por torpedo de submarino, oeste do Mediterrâneo.

5 – Almirante Koga, comandante-em-chefe da Esquadra Combinada japonesa, morto em acidente aéreo, substituído pelo Almirante Toyota.

– CTE *Fechteler* (DE 157) afundado por torpedo, no oeste do Mediterrâneo.

– *PT 247* afundada por baterias de terra, Ilhas Salomão.

6 – CTE *Buckley* (DE 51) avariado por abalroar intencionalmente e afundar o Submarino *U 66*, Atlântico Central.

8 – Incorporado NAe *Ticonderoga* (CV 14) no Estaleiro Naval de Norfolk, Virgínia.

9 – CS *SC 558* afundado por torpedo de submarino, na costa da Itália.

11 – Submarino *Crevalle* (SS 291) evacuou refugiados, incluindo mulheres e crianças e quatro homens que sobreviveram à marcha da morte de Bataan e escaparam, Negros, Ilhas Filipinas.

17 – Após bombardeio de Cs e CTs (CA Robert S. Berkey), tropas do Exército desembarcaram na área de Wakde-Toem, Nova Guiné.

– Força-tarefa Aliada (Almirante J. F. Somerville, Reino Unido), incluindo NAe *Saratoga* (CV 3), lançou bombas em mercantes inimigos e instalações portuárias de Surabaya, Java.

– CTs bombardearam defesas japonesas do Atol de Maloelap, Ilhas Marshall.

19 – Subsecretário de Marinha James Forrestal tornou-se Secretário de Marinha.

– Aviões de NAes (CA Alfred E. Montgomery) lançaram bombas na Ilha de Marcus. Esse ataque continuou no dia 20.

21 – Aviões navais baseados em terra e do Exército atacaram o Atol de Wotje, Ilhas Marshall.

– *LST 43*, *LST 69*, *LST 179*, *LST 353* e *LST 480* afundados por explosão, Pearl Harbor.

23 – Aviões de NAes (CA Alfred E. Montgomery) lançaram bombas na Ilha de Wake.

– CL *Philadelphia* (CL 41) avariado por colisão com CT *Laub* (DD 613), ao largo de Anzio, Itália.

26 – CTs bombardearam baterias de terra no Atol de Mili, Ilhas Marshall.

27 – Força de Cs e CTs (CA William M. Fechteler) deu cobertura ao desembarque de tropas do Exército na Ilha Biak, ao largo de Nova Guiné.

– *PT 339* avariado por encalhe e afundado por forças americanas, Ilha Biak, ao largo de Nova Guiné.

- CS *SC 699* avariado por avião suicida, área oeste de Nova Guiné.

28 - CT *Stockton* (DD 646) avariado por baterias de terra, Ilha Biak, ao largo de Nova Guiné.

29 - CTs bombardearam instalações inimigas na costa norte de Nova Irlanda.

- NAE de escolta *Block Island* (CVE 21) afundado por torpedo de submarino, área das Ilhas Canárias.

- CTE *Barr* (DE 576) avariado por torpedo de submarino, área das Ilhas Canárias.

JUNHO

4 - Grupo de caça-e-destruição (CMG Daniel V. Gallery) constituído pelo NAE de escolta *Guadalcanal* (CVE 60) e cinco CTEs capturou o Submarino alemão *U 505*, ao largo das Ilhas Cabo Verde.

- CLs *Nashville* (CL 43) e *Phoenix* (CL 46) avariados por bombardeiros, na costa noroeste de Nova Guiné.

6 - Força Expedicionária Aliada (General Dwight D. Eisenhower) invadiu a Europa Ocidental. A maior operação de desembarque anfíbio de História foi realizada nas praias da Normandia, França, precedida de varredura de minas, bombardeio por navios de guerra Aliados e cobertura aérea Aliada. A frota de invasão, constituída por milhares de navios de guerra, mercantes e navios de desembarque, comandada pelo Almirante Sir Bertram H. Ramsay, Reino Unido, foi dividida em Força-tarefa Ocidental (americana) e Força-tarefa Oriental (britânica). A Força-tarefa Ocidental (CA Alan G. Kirk) desembarcou o Primeiro Exército dos Estados Unidos (Tenente-General Omar N. Bradley) nas praias de Omaha e Utah. O fogo de artilharia naval efetivamente impediu a movimentação de reforços alemães e deu cobertura às tropas de invasão avançando para o interior.

- CT *Corry* (DD 463) e CS *PC 1261* afundados por minas, na invasão da Normandia.

7 - Iniciada a construção de portos artificiais e ancoradouros abrigados, aproveitando navios afundados e caixões de concreto, ao largo das cabeças-de-praia da Normandia.

- Anunciado como provavelmente perdido no Pacífico o Submarino *Gudgeon* (SS 211).

- Varredor *Tide* (AM 125) e Transporte *Susan B. Anthony* (AP 72) afundados por minas, ao largo da Normandia.

8 - Força Naval Aliada (CA V. A. C. Crutchley, Reino Unido), incluindo dois CLs e CTs americanos, interceptou e fez retornar CTs japoneses que tentavam levar reforços à Ilha Biak, ao largo da Nova Guiné.

- Submarino *Harder* (SS 257) evacuou observadores navais da costa norte de Borneo.

- CTE *Rich* (DE 695) e *LST 499* afundados, e CTs *Glennon* (DD 620) e *Meredith* (DD 726) avariados por minas, ao largo da Normandia. Pouco depois, ambos os CTs avariados afundaram.

9 - *LST 314* e *LST 376* afundados por torpedos de lanchas-torpedeiras e Varredor de minas *YMS 305* avariado por baterias de terra, área da Normandia.

11 - Incorporado o E *Missouri* (BB 63) em Nova York.

- Fogo naval de Es ao largo da Normandia deu cobertura às tropas do Exército a dez milhas no interior da França.

- *LST 496* afundado por mina e Rebocador de alto-mar *Partridge* (ATO 138) por torpedo, área da Normandia. *LST 538* avariado por torpedo no mesmo local.

12 - Força-tarefa de NAEs rápidos (VA Marc A. Mitscher) lançou bombas em instalações aéreas inimigas e defesas costeiras de Saipan, Tinian, Guam, Rota e Pagan, Ilhas Marianas. Tais ataques prosseguiram dias 13 e 14 de junho.

- CT *Kalk* (DD 611) avariado por bombardeiro na Ilha Biak, ao largo de Nova Guiné.

13 - Grupo-tarefa de Es e CTs (VA Willis A. Lee) bombardeou Saipan e Tinian, Ilhas Marianas.

- Força de Cs e CTs (CA Ernest G. Small) bombardeou posições inimigas na Ilha de Matsuwa, Ilhas Kurilas.

- Submarino *Narwhal* (SS 167) atirou em tanques de combustível, Ilha Ceram, Índias Orientais Holandesas.

- CT *Nelson* (DD 623) avariado por torpedo, área da Normandia.

14 - Grupos-tarefas de dois Es, Cs e CTs (CAs Jesse B. Oldendorf e Walden L. Ainsworth) bombardearam Saipan e Tinian, Ilhas Marianas.

- E *California* (BB 44) e CT *Braine* (DD 630) avariados por baterias de terra, Ilhas Marianas.

– *LST 280* avariado por torpedo, área da Normandia.

15 – Força-tarefa (VA Richmond K. Turner) deu cobertura ao desembarque de Fuzileiros Navais (Tenente-General Holland M. Smith) em Saipan, Ilhas Marianas.

– Aviões de NAes de dois grupos-tarefas (CAs Joseph J. Clark e William K. Harrill) bombardearam Iwo Jima, Ilhas Volcano, Chichi Jima e Haha Jima, Ilhas Bonin.

– *E Tennessee* (BB 43) avariado por tiros de bateria costeira, Saipan, Ilhas Marianas.

– *LST 2*, *LST 266*, *LST 307*, *LST 331* e *LST 360* avariados por baterias da defesa costeira e *LST 133* por mina, área da Normandia.

16 – Força de Es, Cs e CTs (CA Walden L. Ainsworth) bombardeou instalações em Guam, Ilhas Marianas.

17 – Força Aliada (CA T. H. Troubridge, Reino Unido), incluindo navios da Marinha norte-americana, desembarcou tropas francesas na Ilha de Elba, ao largo da Itália.

– NAe de escolta *Fanshaw Bay* (CVE 70) avariado por bombardeiro e *LST 84* acidentalmente, por fogo naval amigo, ao largo das Ilhas Marianas.

– Varredor de minas *YMS 377* avariado por mina, área da Normandia.

18 – *PT 63* e *PT 107* afundados por explosão, ao largo de Nova Irlanda.

– NTs *Neshanic* (AO 71) e *Saranac* (AO 74) avariados por bombardeiros, ao largo de Saipan, Ilhas Marianas.

19 – Batalha do Mar das Filipinas: esta crítica batalha que durou dois dias, iniciada com forte ataque de aviões da força de NAes japoneses à 5ª Esquadra (Almirante Raymond A. Spruance) cobrindo a operação de Saipan.

– Porto artificial na área da Normandia, França, seriamente avariado por tempestade.

– *LST 523* afundado por mina, área da Normandia.

– Es *South Dakota* (BB 57) e *Indiana* (BB 58), NAes *Bunker Hill* (CV 17) e *Wasp* (CV 18), e C pesado *Minneapolis* (CA 36) avariados por bombardeiros, e CT *Hudson* (DD 475) por fogo naval acidental amigo.

– Varredor de minas *YMS 323* avariado por baterias costeiras, Saipan, Ilhas Marianas.

– Rebocador de alto-mar *ATR 15* avariado por encalhe, área da Normandia.

– NAe japonês *Shokaku* afundado pelo Submarino *Cavalla* (SS 244) e NAe *Taiho* pelo Submarino *Albacore* (SS 218), Batalha do Mar das Filipinas.

20 – A Batalha do Mar das Filipinas prosseguiu. Força de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) continuou a dar combate à esquadra inimiga, afundando um NAe. Esta batalha, a maior operação de NAes da guerra, resultou em grande vitória americana. Os japoneses perderam três NAes e mais de 400 aviões. A capacidade aeronaval japonesa ficou seriamente abalada depois desta batalha.

– NAe japonês *Hiyo* afundado por aviões de NAe, Batalha do Mar das Filipinas.

21 – Navios da Guarda-Costeira *83415* e *83471* soçobram com mau tempo, área da Normandia.

– *CT Davis* (DD 395) avariado por mina, área da Normandia.

22 – *E Maryland* (BB 46) avariado por torpedo aéreo, ao largo de Saipan, Ilhas Marianas.

– *LST 119* avariado por baterias costeiras, Saipan, Ilhas Marianas.

24 – Grupos-tarefas de NAes (CAs Joseph J. Clark e Alfred E. Montgomery) atacaram campos de aviação e outras instalações de Iwo Jima, Ilhas Volcano e Ilha Pagan, Ilhas Marianas.

– *PT 193* afundado por encalhe, oeste de Nova Guiné.

25 – Força de Es, Cs e CTs (CA Morton L. Deyo) bombardeou baterias de terra alemães e defesas costeiras, Cherburgo, França.

– *E Texas* (BB 35) e CTs *Barton* (DD 722), *Lafey* (DD 724) e *O'Brien* (DD 725) avariados por baterias costeiras, Cherburgo, França.

26 – Cs e CTs (CA Ernest G. Small) bombardearam posições inimigas em Paramushiro, Ilhas Kurilas.

– Navio mercante *Mercury* (AK 42) avariado por torpedo aéreo, ao largo de Saipan, Ilhas Marianas.

– Varredor costeiro *Valor* (AMc 108) afundado por colisão, Baía de Buzzards, Massachusetts.

30 – Navios de guerra disponíveis (todos os tipos): 46.032. Pessoal: Marinha – 2.981.365; Corpo de Fuzileiros Navais – 472.582; Guarda-Costeira – 169.258. Total de pessoal: 3.623.205.

Para a Marinha dos Estados Unidos no Pacífico, o segundo semestre de 1944 foi um período

de abrir um leque de operações ofensivas, em larga escala. Navios inimigos, campos de aviação e outras instalações de distantes grupos de ilhas, desde as Carolinas, Marianas, Filipinas, e seguindo para o norte para Formosa, Iwo Jima e Okinawa foram alvo de constantes ataques de aviões de NAes e bombardeio por fogo naval, com o avanço Aliado movendo-se cada vez mais próximo das ilhas que constituem o Japão.

Assaltos anfíbios foram realizados em Saipan, Tinian, Guam, Leyte e em diversas outras ilhas. Os Estados Unidos tinham em mira a libertação das Filipinas e encontraram forte oposição. Enxames de aviões *kamikaze* (suicidas) infligiram extenso número de avarias aos navios americanos. Em 23 de outubro começou a Batalha do Golfo de Leyte. Em sua monumental *História das Operações Navais dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial*, o CA Samuel E. Morison escreveu a respeito dessa crítica luta: "Deve ser classificada como das maiores ações navais de todos os tempos." A batalha terminou com vitória norte-americana, porém ambos os lados sofreram severas perdas em homens e navios.

Em meados de dezembro, foi a vez da natureza, a 3ª Esquadra sofreu verdadeira devastação, batida por violento tufão. Foram perdidos três CTs e muitos outros navios tiveram avarias. A força de submarinos americana continuou sua bem-sucedida patrulha de guerra contra o tráfego mercante japonês, lançou campos de minas, entregou homens e suprimentos em diversas localidades, através das linhas inimigas, e evacuou aviadores tombados e outros.

No Atlântico e em águas européias, as eficientes operações de guerra anti-submarina fizeram os *U-boats* alemães pagarem elevado preço. Em 15 de agosto, tropas Aliadas desembarcaram no litoral da França, precedidas de bombardeio naval e aéreo.

JULHO

2 – Varredor de minas *YMS 350* afundado por mina, área da Normandia, França.

4 – Aviões de NAes e fogo naval de dois grupos-tarefa (CA Joseph J. Clark e Ralph E. Davison) atacaram instalações de Iwo Jima, Ilhas Volcano, Chichi Jima e Haha Jima, Ilhas Bonin.

– Submarino *S-28* afundado por causa desconhecida, ao largo das Ilhas Havaf.

6 – Aviões de NAes iniciaram lançamento de bombas, diariamente, nas baterias costeiras, antiaéreas e campo de aviação de Guam e Rota, Ilhas Marianas.

8 – Grupo-tarefa de Cs e CTs (CA C. Turner Joy) iniciou bombardeio diário sobre Guam, Ilhas Marianas.

9 – Cessou a resistência japonesa em Saipan, Ilhas Marianas.

– Varredor *Swerve* (AM 121) afundado por mina, ao largo de Anzio, Itália.

13 – Anunciado como provavelmente perdido no Pacífico o Submarino *Herring* (SS 233).

15 – *PT 133* afundada por baterias costeiras, a leste de Nova Guiné.

19 – C japonês *Oi* afundado pelo Submarino *Flasher* (SS 249) no Sul do Mar da China.

21 – Precedidos por intenso bombardeio naval e ataques por aviões de NAes da Força de Ataque (CA Richard L. Connolly), Fuzileiros Navais e tropas do Exército (Major-General Roy S. Geiger, Corpo de Fuzileiros Navais) desembarcaram em Guam, Ilhas Marianas.

24 – Força de Ataque (CA Harry W. Hill) desembarcou Fuzileiros Navais (Major-General Harry Schmidt, Corpo de Fuzileiros Navais) em Tinian, Ilhas Marianas. Este desembarque foi apoiado por fogo naval, aviões de NAes e outros baseados em terra, procedentes de Saipan.

– E *Colorado* (BB 45), CT *Norman Scott* (DD 690) e *LST 481* avariados por baterias costeiras, Ilhas Marianas.

25 – Força-tarefa de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) atacou Yap, Ulithi e outras ilhas, Ilhas Carolinas. Ataques continuaram até 28 de julho.

26 – Submarino *Robolo* (SS 273) afundado por explosão em sua bateria de ré, ao largo de Palawan, Ilhas Filipinas. Anunciado como provavelmente perdido no Pacífico o Submarino *Golet* (SS 361).

29 – *LST 340* avariado por encalhe, Ilhas Marianas.

30 – Grupo-tarefa (CA William M. Fechteler) desembarcou tropas do Exército a noroeste de Nova Guiné.

– Varredores de minas *YMS 304* afundado e *YMS 378* avariado por minas, área da Normandia, França.

AGOSTO

1 – Cessou a resistência japonesa em Tinian, Ilhas Marianas.

2 – CTE *Fiske* (DE 143) afundado por torpedo submarino, no Atlântico Central.

4 – Grupos-tarefa de NAes (CA Joseph J. Clark) e de Cs e CTs (CA Lawrence T. Dubose) atacaram tráfego mercante japonês na área Chichi Jima, Ilhas Bonin. Um segundo grupo-tarefa de NAes (CA Alfred E. Montgomery) atacou alvos em Iwo Jima e Ilhas Volcano. Um CT e dois transportes japoneses afundados. No dia seguinte, os três grupos-tarefa concentraram seus ataques sobre as Ilhas Bonin. Outro transporte japonês afundado.

6 – Incorporado NAe *Bennington* (CV-20) em Nova York, NY.

7 – Submarino *Croaker* (SS 246) afundou um C a oeste de Kyushu, Japão, e o Submarino *Guitarro* (SS 363) afundou uma fragata, área das Ilhas Filipinas.

9 – PT 509 afundada por fogo naval no Canal da Mancha.

10 – Cessou a resistência japonesa em Guam, Ilhas Marianas.

13 – Submarino *Flier* (SS 250) afundado por mina, ao sul de Palawan, Ilhas Filipinas.

14 – LST 921 afundado por torpedo de submarino no Canal da Mancha.

15 – Desembarque de tropas Aliadas no Sul da França, precedido de pesado fogo naval e ataque aéreo. Comandou a operação o VA Henry K. Hewitt, e o Major-General Alexander M. Patch comandou as forças de terra.

– LST 282, avariado por bomba controlada por rádio, foi encalhado e abandonado, e CS SC 1029 avariado por explosão, área do sul da França.

16 – PT 202, PT 218 e Varredor de minas YMS 24 afundados por minas, sul da França.

18 – Capitânia da força anfíbia *Catocin* (AGC 5) avariado por avião alemão, sul da França.

– Submarino *Hardhead* (SS 365) afundou C japoneses *Natori*, leste do Estreito de São Bernardino, Ilhas Filipinas.

– Submarino *Rasher* afundou NAe de escolta japonês *Otaka*, ao largo de Luçon, Ilhas Filipinas.

22 – Submarinos *Haddo* (SS 255) e *Harder* (SS 257) afundaram três fragatas, área das Ilhas Filipinas.

24 – Submarino *Harder* (SS 257) afundado por bomba de profundidade, costa oeste de Luçon, Ilhas Filipinas.

25 – Paris, França, libertada por tropas americanas e francesas.

31 – Grupo-tarefa de NAes (CA Ralph E. Davison), escoltado por Cs e CTs, iniciou ataque de três dias sobre Iwo Jima, Ilhas Volcano e Ilhas Bonin.

SETEMBRO

1 – Varredor de minas YMS 21 afundado por mina, sul da França.

3 – Grupo-tarefa de NAes, Cs e CTs (CA Allen E. Smith) atacou Ilha de Wake.

– CS SC 535 avariado por forte tempestade, sul da França.

6 – Força de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) atacou instalações de aviação e de defesa em Yap, Ulithi e Ilhas Palau, Ilhas Carolinas. Os ataques continuaram até o dia 8.

8 – Primeira bomba V2 alemã atinge a Inglaterra.

10 – Varredor *Seer* (AM 112) avariado por mina, sul da França.

12 – Força-tarefa de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) iniciou ataque de três dias sobre campos de aviação e tráfego mercante em Visayas, Ilhas Filipinas.

– Transporte de alta velocidade *Noa* (APD 24) afundado após colisão com CT *Fullam* (DD 474), Ilhas Carolinas.

– Varredor de minas YMS 409 soçobrou na costa do Atlântico.

– Submarino *Growler* afundou CT e fragata japoneses, sul do Mar da China.

13 – CT *Warrington* (DD 383) afundado por furacão, ao largo das Bahamas, e Varredor de alta velocidade *Perry* (DMS 17) afundado por mina, Pelelieu, Grupo das Ilhas Palau, Ilhas Carolinas.

14 – Navios da Guarda-Costeira *Bedlae* (PC 128) e *Jackson* (PC 142) soçobraram em tempestade, ao largo do Cabo Hatteras, Carolina do Norte, e Barca-farol N° 73, em Vireyard, Massachusetts.

15 – 1ª Divisão de Fuzileiros Navais (Major-General William H. Rupertus) desembarcou em Pelelieu, Ilhas Palau. Operação coman-

dada pelo VA Theodore S. Wilkinson; desembarque precedido de intenso bombardeio com aviões de NAes e fogo naval.

– Força-tarefa (CA Dan E. Barbey) deu cobertura ao desembarque de tropas do Exército na Ilha de Morotai, Índias Orientais Holandesas.

– Incorporado NAe *Shangri La* (CV 38) em Norfolk, Virgínia.

16 – CT *Wadleigh* (DD 689) avariado por mina, área das Ilhas Palau, Ilhas Carolinas.

– Submarino *Barb* (SS 220) afundou NAe de escolta *Uryo*, Mar do Sul da China.

19 – *PT 371* avariada por encalhe, afundada por forças americanas, Índias Orientais Holandesas.

21 – Força de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) iniciou ataque de dois dias ao tráfego marítimo e campos de aviação de Luçon, Ilhas Filipinas. Aviões de NAes afundaram cinco navios e o Submarino *Haddo* (SS 255) mandou outro para o fundo.

23 – Grupo-tarefa (CA W. H. P. Blandy) desembarcou tropas do Exército em Ulithi, Ilhas Carolinas.

24 – Força de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) atacou tráfego marítimo, aeronaves e instalações inimigas em Visayas, Ilhas Filipinas.

– Varredor de minas *YMS 19* afundado por mina, Ilhas Palau, Ilhas Carolinas.

25 – Navio mineiro *Miantonomah* (CMc 5) afundado por mina, área da Normandia.

29 – Submarino *Narwhal* (SS 167) evacuou prisioneiros de guerra Aliados, sobreviventes de torpedeamento de navio-prisão japonês, em Mindanao, Ilhas Filipinas.

OUTUBRO

1 – Varredor de minas *YMS 385* afundado por mina, ao largo de Ulithi, Ilhas Carolinas.

– CT *Bailey* (DD 492) avariado por fogo de metralhadoras, Ilhas Palau, Ilhas Carolinas.

2 – *LST 129*, *LST 278*, e *LST 661* avariados por tempestade, Ilhas Palau, Ilhas Carolinas.

– CT *Forrest* (DD 461) avariado por colisão com *LST*, Marselha, França.

3 – Submarino *Seawolf* (SS 197) afundado acidentalmente por forças americanas e CTE *Shelton* (DE 407) por torpedo de submarino, Ilhas Orientais Holandesas.

9 – Grupo de NAes e CTs (CA Allen E. Smith) bombardeou posições da defesa costeira da Ilha Marcus.

– Incorporado NAe *Randolph* (CV 15) em Newport News, Virgínia.

10 – Força-tarefa de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) escoltada por Es, Cs e CTs atacou tráfego mercante e instalações de terra em Okinawa e outras ilhas nas Ryukyus.

11 – Dois grupos-tarefa de NAes (CA John S. McCain e Ralph E. Davison) atacaram instalações aéreas e outras instalações ao norte de Luçon, Ilhas Filipinas.

– *PT 368* avariada por encalhe, afundada por forças americanas, Índias Orientais Holandesas.

12 – Aviões de NAes da 3ª Esquadra (Almirante William F. Halsey) iniciaram ataque de cinco dias contra tráfego mercante, campos de aviação e instalações industriais em Formosa e norte de Luçon, Ilhas Filipinas. Esses ataques encontraram intenso contra-ataque japonês.

– CT *Pritchett* (DD 561) avariado acidentalmente por forças americanas, ao largo de Formosa.

13 – Cessou a resistência em Pelelieu, Ilhas Palau.

– NAe *Franklin* (CV 13) avariado por aviões inimigos, novamente atingido dia 15, ao largo de Luçon, Ilhas Filipinas.

– C pesado *Canberra* (CA 70) avariado por torpedo aéreo, ao largo de Formosa.

14 – NAe *Hancock* (CV 19), CLs *Houston* (CL 81) e *Reno* (CL 96) e CT *Cassin Young* (DD 793) avariados por aviões, Formosa e Luçon, Ilhas Filipinas.

– CT *Cowell* (DD 547) avariado por colisão com CL *Houston* (CL 81).

15 – Grupo-tarefa de NAes (CA Ralph E. Davison) lançou bombas na área de Manila, Luçon, Ilhas Filipinas.

16 – CL *Houston* (CL 81) avariado por torpedo aéreo, ao largo de Luçon, Ilhas Filipinas.

17 – Tropas do Exército desembarcaram nas Ilhas Suluan e Dinagat, entrada do Golfo de Leyte, Ilhas Filipinas.

– Varredor de minas *YMS 70* soçobrou, ao largo de Leyte, Ilhas Filipinas.

– Navio-mineiro *Montgomery* (DM 17) avariado por mina, Ilhas Palau, Ilhas Carolinas.

18 – Aviões de NAes da 3ª Esquadra (Almirante William F. Halsey) atacaram tráfego marítimo e instalações de terra ao norte de Luçon e área de Manila.

– Grupo-tarefa de NAes (CA Jesse B. Oldendorf) bombardeou instalações de terra em Leyte, Ilhas Filipinas.

– Transporte de alta velocidade *Goldsborough* (APD 32) avariado por baterias de terra, área do Golfo de Leyte, Ilhas Filipinas.

19 – NAe de escolta *Sangamon* (CVE 26) avariado por bombardeiro, CT *Ross* (DD 563) por mina, CT *Aulick* (DD 569) por baterias de terra e Navio de Salvamento *Preserver* (ARS 8) por bombardeiro, área de Leyte, Ilhas Filipinas.

– *LST 906* encalhado ao largo de Leghorn, Itália.

20 – Apoiadas por aviões de NAes e fogo naval, tropas do Exército desembarcaram em Leyte, Ilhas Filipinas. General Douglas Mac Arthur foi o comandante-geral e o VA Thomas C. Kinkaid, o comandante naval.

– CL *Honolulu* (CL 48) avariado por torpedo aéreo, CT *Bennion* (DD 662) e *LST 452* por baterias de terra, Leyte, Ilhas Filipinas.

21 – Aviões de NAes (CA Gerald F. Bogan) atacaram Panay, Cebu, Negros e Maslate, Ilhas Filipinas.

– *LSTs 269, 483, 486 e 704* avariados por baterias de terra, Leyte, Ilhas Filipinas.

23 – Batalha pelo Golfo de Leyte: esta feitor batalha começou quando dois submarinos americanos fizeram contato e atacaram força inimiga, aproximando-se da Passagem de Palawan, Leyte. Essa era a Força Central de três poderosos grupamentos navais japoneses, movimentando-se em direção a Leyte, num esforço supremo de deslocar as forças americanas das Filipinas.

– Submarino *Dace* (SS 247) afundou C pesado *Maya* e o *Darter* (SS 229) afundou C pesado *Atago*, ao largo de Palawan, Ilhas Filipinas.

24 – A Batalha pelo Golfo de Leyte continuou: aviões de NAes (VA Marc A. Mitscher) efetuaram pesado ataque sobre a Força Central japonesa, sul de Mindoro no Mar Sibuyan, e sobre a Força Sul inimiga navegando no Mar Sul.

Navios de guerra americanos afundados na Batalha pelo Golfo de Leyte:

– NAeL *Princeton* (CVL 23) avariado por bombardeiro e afundado por força americana.

– Submarino *Darter* (SS 227) avariado por encalhe e abandonado, após tentativas de safá-lo e de afundá-lo.

– Rebocador de alto-mar *Sonoma* (ATO 12) por bombardeiro.

– Submarino *Tang* (SS 306) afundado por corrida circular de seu próprio torpedo, ao norte de Formosa.

Navios de guerra americanos avariados na Batalha pelo Golfo de Leyte:

– CL *Birmingham* (CL 62), e CTs *Irwin* (DD 794) e *Morrison* (DD 560), enquanto a contrabordo prestavam assistência ao *Princeton* (CVL 23) avariados.

– CTs *Leutze* (DD 481) por bombardeiro e *Albert W. Grant* (DD 649) por fogo naval.

– NT *Ashtalula* (AO 51) por torpedo aéreo.

– *LST 552* por bombardeiro e *LST 695* por explosão submarina.

Navios de guerra japoneses afundados na Batalha do Golfo de Leyte:

– E *Musashi* e CT *Wakaba* por aviões de NAes.

25 – A Batalha pelo Golfo de Leyte continuou: grupo de bombardeiro e de apoio de fogo (CA Jesse B. Oldendorf) de Es, Cs, CTs e de lanchas torpedeiras engajou e virtualmente destruiu a Força Sul japonesa, no Estreito de Surigao.

– Força Central japonesa incluindo Es e Cs atacou grupo-tarefa de NAes e navios da cobertura (CA Thomas L. Sprague), ao largo de Samar, infligindo severos danos. Ao mesmo tempo, aviões de NAes da 3ª Esquadra (Almirante William F. Halsey) localizaram e atacaram a Força Norte inimiga.

Navios de guerra americanos afundados na Batalha pelo Golfo de Leyte:

– NAes de escolta *ST. Lo* (CVE 63) e *Gambier Bay* (CVE 73).

– CTs *Hoel* (DD 533) e *Johnston* (DD 557).

– CTE *Samuel B. Roberts*. (DE 413) e *PT 143*.

Navios de guerra americanos avariados na Batalha pelo Golfo de Leyte:

– NAes de escolta *Sangamon* (CVE 26), *Suwannee* (CVE 27), *Santee* (CVE 29), *White Plains* (CVE 66), *Kalinin Bay* (CVE 68), *Fanshaw Bay* (CVE 70) e *Kikum Bay* (CVE 71).

– CT *Heerman* (DD 523) e CTEs *Dennis* (DE 405) e *Richard M. Rowell* (DE 403).

– CT *Galting* (DD 671) avariado em colisão com NT *Platte* (AO 24).

Navios de guerra japoneses afundados por aviões de NAes e por fogo naval na Batalha pelo Golfo de Leyte:

– NAe *Zuikaku* e CLs *Chitose*, *Chiyoda* e *Zuiho*.

– Es *Fuso* e *Yamashiro*.

– Cs pesados *Chikuma*, *Chokai*, *Suzuya* e *Mogami*.

– CL *Tama* por aviões de NAe e Submarino *Jallao* (SS 368).

– CTs *Asagumo*, *Michishio* e *Yamagumo*.

– CT. *Akizuki* afundado pelo Submarino *Halibut* (SS 232).

26 – A Batalha pelo Golfo de Leyte terminou. Aviões de NAes e do Exército atacaram navios japoneses em retirada que sobreviveram às ações do dia anterior.

Navios de guerra americanos avariados na Batalha pelo Golfo de Leyte:

– NAe de escolta *Suwannee* (CVE 27) por avião suicida.

– PT 132 por bombardeiro.

Navios de guerra japoneses afundados na Batalha pelo Golfo de Leyte:

– CLs *Noshiro* e *Kinu* por aviões de NAes e *Abukuma* por avião do Exército.

– CTs *Hayashimo* e *Uranami* por aviões de NAes e *Nowaki* por lancha-torpedeira.

27 – Dois grupos-tarefa de NAes (CA Frederico C. Sherman e Ralph E. Davison) atacaram navios e instalações de Visaya e área norte de Luçon, Ilhas Filipinas.

– CS *PCER 848* e *PT 523* avariados por bombardeiros, área de Luçon.

– Dois CTs inimigos afundados, área de Luçon.

28 – CTE *Eversole* (DE 404) afundado por torpedo de submarino e CL *Denver* (CL 58) avariado por avião suicida, área de Leyte, Ilhas Filipinas.

29 – Grupo-tarefa de NAes (CA Gerald F. Bogan) atacou campos de aviação e tráfego mercante, área de Manila, Ilhas Filipinas.

– NAe *Intrepid* (CV 11) avariado por avião suicida, área de Leyte.

30 – NAe *Franklin* (CV 13) e NAeL *Belleau Wood* (CVL 24) avariados por aviões suicidas, área de Leyte.

1 – Submarino *Ray* (SS 271) desembarcou homens e suprimentos e resgatou aviadores navais e prisioneiros de guerra do Exército, Mindoro, Ilhas Filipinas.

– CT *Abner Read* (DD 526) afundado por avião suicida, Golfo de Leyte, Ilhas Filipinas.

– CTs *Anderson* (DD 411), *Claxton* (DD 571) e *Ammen* (DD 527) avariados por aviões suicidas e *Killen* (DD 539) por bombardeiros horizontais, Golfo de Leyte, Filipinas.

3 – CL *Reno* (CL 96) avariado por torpedo de submarino, área de Leyte, Ilhas Filipinas.

5 – Força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain) iniciou ataque de dois dias contra o tráfego marítimo e instalações de Luçon, Ilhas Filipinas.

– PT 320 afundada por bombardeiro, área de Leyte.

– NAe *Lexington* (CV 16) avariado por avião suicida, ao largo de Luçon.

– C pesado japonês *Nachi* afundado por avião de NAe, Baía de Manila.

7 – PT 301 avariada por explosão acidental, oeste de Nova Guiné.

8 – Submarino *Grover* (SS 215) afundado por causa desconhecida, oeste das Filipinas.

10 – Navio de munição *Mount Hood* (AE 11) afundado por explosão, Manus, Ilhas do Almirantado.

– PT 321 encalhada e afundada por forças americanas, área de Leyte.

11 – Força-tarefa de NAes (CA Frederick C. Sherman) atacou comboio inimigo na Baía Ormoc, Leyte, afundados quatro CTs e um varredor de minas.

– Grupo-tarefa de Cs e CTs (CA Allen E. Smith) bombardeou campos de aviação e outras instalações de Iwo Jima, Ilhas Volcano.

12 – E alemão *Tirpitz* afundado por aviões britânicos no Fiorde de Tromso, Noruega.

– Navio de reparos *Achilles* (ARL 41) avariado por avião suicida, área de Leyte.

13 – Aviões de NAes (CA Frederick C. Sherman) iniciaram ataque de dois dias a navios e instalações nas áreas de Manila e Luçon central. CL japonês *Kiso*, quatro CTs e um CS afundados.

15 – Apoiadas por fogo naval, tropas do Exército desembarcaram nas Ilhas Mapia, costa oeste de Nova Guiné.

17 - Transporte de ataque *Alpine* (APA 92) avariado por avião suicida, área de Leyte.

- Submarino *Spadefish* (SS-411) afundou NAe de escolta japonês *Jinyo*, Mar Amarelo.

18 - *LST6* afundado por mina no Rio Sena, França, e *PT 311* por mina, Mar Mediterrâneo.

19 - Força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain) atacou tráfego marítimo e aviões na área de Luçon, Filipinas.

20 - NT *Mississinewa* (AO 59) afundado por torpedo humano, Ulithi, Ilhas Carolinas.

21 - Força-tarefa de Cs e CTs (CA John L. McCrea) bombardeou instalações aéreas na Ilha de Matsuwa, Ilhas Kurilas.

- Submarino *Sealion* (SS 315) afundou E *Kongo* e um CT, ao largo de Formosa.

22 - Força-tarefa de NAes (CA Ralph E. Davison) lançou bombas em instalações aéreas na Ilha de Yap, Ilhas Carolinas.

23 - Transporte de ataque *James O'Hara* (APA 90) avariado por avião suicida, Golfo de Leyte, Filipinas.

25 - Dois grupos-tarefa de NAes (CA Gerald F. Bogan e Frederick C. Sherman) atacaram tráfego marítimo e aviões, área Luçon central.

- *PT 363* afundada por baterias de terra, Índias Orientais Holandesas.

- NAes *Essex* (CV 9), *Intrepid* (CV 11), *Hancock* (CV 19) e CL *Cabot* (CL 28) avariados por aviões suicidas, área de Luçon.

- Cs japoneses *Kumano* e *Yashoshina* afundados por aviões de NAes, área de Luçon.

26 - Incorporado NAe *Bon Homme Richard* (CV 31) em Nova York.

27 - Cessou a resistência japonesa em Pelelieu, Ilhas Palau.

- CTs iniciaram o bombardeio de dois dias sobre posições inimigas na Baía de Ormoc, Filipinas.

- Anunciados como provavelmente perdidos no Oceano Pacífico os Submarinos *Escolar* (SS 294) e *Shark* (SS 314) (este foi o segundo submarino denominado *Shark* perdido na Segunda Guerra Mundial).

- CS *SC 744* afundado por avião suicida, área do Golfo de Leyte.

- E *Colorado* (BB 45) e CLs *St. Louis* (CL 49) e *Montpelier* (CL 57) avariados por aviões suicidas, Golfo de Leyte.

29 - E *Maryland* (BB 46) e CTs *Sausley* (DD 465) e *Aulick* (DD 569) avariados por aviões suicidas, Golfo de Leyte.

- Submarino *Archerfish* (SS-311) afundou NAe japonês *Shinano*, sul de Honshu, Japão.

DEZEMBRO

2 - CTs entraram na Baía de Ormoc, Leyte, engajaram com aviões inimigos, CTs e baterias de terra.

3 - CT *Cooper* (DD 695) afundado por torpedo e CTs *Allen M. Sumner* (DD 692) e *Moale* (DD 693) avariados por bombardeiros, Baía de Ormoc, Leyte.

5 - CTs *Drayton* (DD 366) e *Mugford* (DD 389) avariados por aviões suicidas, área de Leyte.

7 - Após bombardeio por CTs e bombas-foguete lançadas por lanchas torpedeiras (CA Arthur D. Struble), tropas do Exército desembarcaram na Baía de Ormoc, Leyte.

- CT *Mahan* (DD 364) e Transporte de alta velocidade *Word* (APD 16) avariados por bombardeiros e afundados por forças americanas, área de Leyte.

- CT *Lamson* (DD 367), Transporte de alta velocidade *Liddle* (APD 60) e *LST 737* avariados por aviões suicidas, área de Leyte.

10 - *PT 323* avariada por avião suicida, encalhada na praia e abandonada, área de Leyte.

- CT *Hughes* (DD 410) avariado por avião suicida, área de Leyte.

11 - CT *Reid* (DD 369) afundado por avião suicida, área de Leyte; e CS *SC 1059* por encalhe, nas Ilhas Bahamas.

- Criado o posto de Almirante-de-Esquadra na Marinha dos Estados Unidos.

12 - CT *Caldwell* (DD 605) avariado por avião suicida, área de Leyte.

13 - CL *Nashville* (CL 43) CT *Haraden* (DD 585) avariados por aviões suicidas, área Mindanao-Negros, Ilhas Filipinas.

15 - Grupo-tarefa (CA Arthur D. Struble) apoiou desembarque de tropas do Exército em Mindoro, Filipinas. Aviões de NAes (VA John S. McCain) garantiram a cobertura aérea do desembarque.

- *LST 472* e *LST 730* avariados por aviões suicidas, afundados por forças americanas, área de Mindoro.

– NAc de escolta *Marcus Island* (CVE 77) e CTs *Paul Hamilton* (DD 590) e *Howorth* (DD 592) e *PT 223* avariados por aviões suicidas, área de Mindoro, Filipinas.

– CT *Paul Hamilton* (DD 590) avariado por bomba, área de Mindoro, Filipinas.

17 – *PT 84* avariada por avião suicida, área de Mindoro, Filipinas.

18 – Tufão varreu o leste das Ilhas Filipinas, causando afundamentos e avariando seriamente unidades da 3ª Esquadra (Almirante William F. Halsey).

– CTs *Hull* (DD 350), *Monaghan* (DD 354) e *Spence* (DD 512) afundados pelo tufão.

– NAcLs *Cowpens* (CVL 25), *Monterey* (CVL 26) e *San Jacinto* (CVL 30); NAes de escolta *Altamaha* (CVE 18) e *Kwajalein* (CVE 98); CL *Miami* (CL 89); CTs *Dewey* (DD 349), *Aylwin* (DD 355), *Buchanan* (DD 484), *Dyson* (DD 572), *Hickox* (DD 673), *Maddox* (DD 731), e *Benham* (DD 796); CTEs *Melvin R. Newman* (DE 416) *Tabberer* (DE 418), e *Waterman* (DE 740); NT *Nantahala* (AO 60); e Rebocador de esquadra *Jicarilla* (ATF 104) avariados pelo tufão.

– *PT 300* afundado por avião suicida, área de Mindoro, Filipinas.

19 – Submarino *Redfish* (SS 395) afundou NAc japonês *Unryu*, leste do Mar da China.

20 – Cessou a resistência inimiga em Leyte, Ilhas Filipinas.

– *LST 359* afundado por torpedo de submarino e CTE *Fogg* (DE 57) avariado por torpedo de submarino, Atlântico Leste.

21 – Anunciados como provavelmente perdidos no Pacífico os Submarinos *Albacore* (SS 218) e *Scamp* (SS 277).

– *LST 460* e *LST 749* afundados e CT *Foote* (DD 511) avariado por aviões suicidas, área de Mindoro, Filipinas.

22 – *LST 563* afundado por encalhe, Ilha Clipperton, sudoeste do México.

– CT *Bryant* (DD 665) avariado por avião suicida, área de Mindoro.

24 – Grupo-tarefa de Cs e CTs (CA Allen E. Smith) bombardeou campos de aviação e outras instalações em Iwo Jima, Ilhas Volcano. Ataque repetido em 27 de dezembro.

28 – *LST 750* avariado por ataque aéreo, afundado por forças americanas, ao largo de Negros, Filipinas.

30 – NT *Porcupine* (IX 126) avariado por avião suicida, afundado por forças americanas, área de Mindoro, Filipinas.

– CTs *Pringle* (DD 477) e *Gansevoort* (DD 608) e Tênder de *PT-boats Orestes* (AGP 10) avariados por aviões suicidas, área de Mindoro, Filipinas.

ANO DE 1945

Ano do clímax da Segunda Guerra Mundial, com pressão crescente contra o inimigo em todas as frentes.

As operações de guerra anti-submarina prosseguiram no Atlântico para detectar e afundar os *U-boats*. Na Europa, a aviação dos Estados Unidos e a Aliada bombardearam cidades da Alemanha, com efeito devastador. As tropas terrestres avançaram através da defesa inimiga e invadiram a Alemanha. Berlim caiu e no dia 7 de maio a Alemanha rendeu-se aos Aliados e à Rússia.

No Pacífico, ataques da aviação naval e dos navios de superfície cresceram em intensidade e distância. Campos de aviação, tráfego mercante e outras instalações nas ilhas do Arquipélago do Japão, inclusive a área de Tóquio, foram submetidas aos ataques dos aviões dos NAes.

Em 19 de fevereiro, os Fuzileiros Navais desembarcaram em Iwo Jima, precedidos por pesado ataque aéreo e fogo naval. Os defensores japoneses, de suas posições ocultas, convenientemente preparadas, ofereceram feroz resistência. Foi uma difícil e custosa batalha, cessando a resistência em Iwo Jima a 16 de março.

Após prolongado bombardeio pré-desembarque, as primeiras ondas de Fuzileiros Navais e tropas do Exército alcançaram as praias de Okinawa em 1º de abril. Os japoneses contavam com maciço ataque de aviões suicidas que se tornaram a mais séria ameaça encontrada pela Marinha na guerra. As perdas de homens e de navios foram muito pesadas, até que cessou a resistência em Okinawa em 21 de junho – foram 82 dias de luta após o desembarque.

JANEIRO

2 – NT *Cowanesque* (AO-79) avariado por avião suicida, área de Luçon, Ilhas Filipinas.

3 – Força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain) iniciou ataque de dois dias sobre tráfego mercante e aviação japoneses, nas Ilhas de Ryukyu e Formosa.

– NAe de escolta *Sargent Bay* (CVE 83) e CTE *Robert F. Keller* (DE 419) avariados por colisão, Ilhas Filipinas.

4 – NAe de escolta *Ommaney Bay* (CVE 79) avariado por avião suicida e afundado por CT americano, Mar de Sulu, Ilhas Filipinas. CT *Bell* (DD 587) avariado por colisão com *Ommaney Bay*, quando o ajudava na luta contra o fogo, ao largo de Panay, Ilhas Filipinas.

– NT *Pecos* (AO 65) avariado por bombardeiro horizontal, ao largo de Luçon, Ilhas Filipinas.

5 – Grupo-tarefa de Cs e CTs (CA Allen E. Smith) e aviões do Exército bombardearam e lançaram bombas nos navios mercantes e instalações de Chichi Jima e Haha Jima, Ilhas Bonin. Cs e CTs (CA John L. McCrea) bombardearam instalações de Paramushiro, Ilhas Kurilas.

– NAes de escolta *Manila Bay* (CVE 61) e *Savo Island* (CVE-78), Cruzador pesado *Louisville* (CA 28), CT *Helm* (DD 388), CTE *Stafford* (DE 411), Tênder de hidroaviões *Orca* (AVP 49) e Rebocador *Apache* (ATF 67) avariados por aviões suicidas, ao largo de Luçon, Ilhas Filipinas.

– CT *David W. Taylor* (DD 551) avariado por mina, Ilhas Bonin.

– CTE *Edwin A. Howard* (DE 346) avariado por colisão com CTE *Leland E. Thomas* (DE 420), Ilhas Filipinas.

– Navio-mineiro *Monadnock* (CM 9) avariado por encalhe, ao largo de Luçon, Ilhas Filipinas.

6 – Força-tarefa de NEs rápidos (VA John S. McCain) iniciou ataque de dois dias sobre aviões e campos de aviação da área de Luçon.

– Varredores de alta velocidade *Hovey* (DMS 11) afundado por torpedo aéreo e *Long* (DMS 12) por avião suicida, Ilhas Filipinas.

– Es *New Mexico* (BB 40) e *California* (BB 44); Cs pesados *Minneapolis* (CA 36) e *Louisville* (CA 28) CL *Columbia* (CL 56); CTs *Richard P. Leary* (DD 664), *Allen M. Sumner* (DD 692), *Walke* (DD 723), e *O'Brien* (DD 925); Varredor de alta velocidade *Southard* (DMS 10); e Transporte de alta velocidade *Brooks* (APD 10) avariados por aviões suicidas e por fogo amigo; e CT.

Lowry (DD 770) avariado por fogo amigo, Luçon, Ilhas Filipinas.

7 – Força de Es, Cs e CTs (VA Jesse B. Oldendorf) e aviões de grupo de NAes de escolta (CA Calvin T. Durgin) iniciaram bombardeio de dois dias nas áreas das praias do Golfo de Lingayen, Luçon.

– Varredor de alta velocidade *Palmer* (DMS 5) afundado por bombardeiro horizontal; Transporte de ataque *Callaway* (APA 35) e *LST 912* avariados por aviões suicidas, ao largo de Luçon, Ilhas Filipinas.

8 – NAes de escolta *Kiikun Bay* (CVE 71) e *Kadashan Bay* (CVE 76) avariados por aviões suicidas, área de Luçon, Ilhas Filipinas.

9 – Sob a cobertura de aviões de NAes e fogo dos navios de superfície, forças do Exército desembarcaram no Golfo de Lingayen, Luçon. General Douglas Mac Arthur estava no comando geral. O Vice-Almirante Thomas C. Kinkaid comandou as forças navais e o Tenente-General Walter Krueger comandou as forças de terra. Em apoio ao desembarque, aviões de força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain) bombardeou campos de aviação e navios mercantes entre as Ilhas Formosa, Ryukyu e Pescadores.

– E *Colorado* (BB 45) avariado por fogo amigo; E *Mississipi* (BB 41), CL *Columbia* (CL 56), e CTE *Hodges* (DE 231), avariados por aviões suicidas; Transporte *Warhawk* (AP 168) avariado por avião suicida; e *LSTs 925* e *1028* avariados por bombas de profundidade, em Luçon, Ilhas Filipinas.

10 – CT *Wickes* (DD 578) avariado por bombardeiro horizontal; CTE *Leray Wilson* (DE 414), e Transporte de ataque *Dupage* (APA 41), avariados por aviões suicidas; NT *Guadalupe* (AO 32) avariado por colisão; *LST 567* avariado por colisão; e *LST 610* avariado por barco suicida, Ilhas Filipinas.

– Transporte de alta velocidade *Clemson* (APD 31) e E *Pennsylvania* (BB 38), avariados por colisão, Ilhas Filipinas. O *Clemson* abalroado, acidentalmente, no mesmo dia, pelo Transporte de ataque *Latimer* (APA 152).

11 – Varredor *YMS 14* afundado por colisão com o CT *Herndon* (DD 638), no Porto de Boston, Massachusetts.

– Transporte de alta velocidade *Belknap* (APD 34) avariado por avião suicida *LSTs 270*

e 918 avariados por baterias de terra, e LST 700 avariado por fogo amigo, Ilhas Filipinas.

12 – Aviões da força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain), operando no Mar do Sul da China, bombardearam navios mercantes inimigos, campos de aviação e outras instalações de terra na Indochina francesa.

– CTs *Richard W. Suesens* (DE 342) e *Gilligan* (DE 508), LST 700, e Transporte de ataque *Zeilin* (APA 3) avariados por aviões suicidas; Transporte de alta velocidade *Sands* (APD 13) e LSTs 710 e 778 avariados por fogo amigo, Ilhas Filipinas.

– Navio de munição *Mazama* (AE 9) avariado por torpedo humano suicida, Atol de Ulithi.

13 – NAe de escolta *Salamaua* (CVE 96) avariado por avião suicida, Ilhas Filipinas.

14 – PT 73 avariada por encalhe e abandonada, Ilhas Filipinas.

15 – Aviões da força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain) atacaram tráfego mercante e aviação nas áreas de Formosa e costa da China. No dia seguinte, alvos similares foram atacados em Hong Kong e Ilha Hainan.

– NAe de escolta *Hoggatt Bay* (CVE 75) avariado por explosão acidental, Ilhas Filipinas.

17 – NAe de escolta *Nehenta Bay* (CVE 74) avariado por mau tempo, Ilhas Filipinas.

18 – LST 219 avariado por encalhe e LSTs 710 e 752 avariados por colisão, Ilhas Filipinas.

20 – Submarino *Nautilus* (SS 168) desembarcou suprimentos em Mindanao, Filipinas, e repetiu a mesma operação no dia 23.

21 – Aviões da força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain) atacou tráfego mercante e campos de aviação nas Ilhas de Formosa e dos Pescadores; e Sakashima e Okinawa nas Ilhas Ryukyu. Aviões suicidas japoneses ofereceram forte contra-ataque.

– NAe *Ticonderoga* (CV 14) e CT *Maddox* (DD 731) avariados por aviões suicidas; NAe *Hancock* (CV 19) avariado por explosão acidental de bombas; e NAeL *Langley* (CVL 27) avariado por bomba, área de Formosa, Ilhas Ryukyu.

24 – Grupo-tarefa constituído de Es, Cs e CTs (CA Oskar C. Badger) bombardeou posições inimigas em Iwo Jima, área das Ilhas Volcano. Aviões navais baseados em terra lançaram bombas sobre navios mercantes japoneses, área de Formosa.

– Navio de salvamento *Extractor* (ARS 15) afundado acidentalmente pelo Submarino *Guardfish* (SS 217), Mar das Filipinas.

– Navio doca de desembarque *Shadwell* (LSD 15) avariado por torpedo aéreo, Ilhas Filipinas.

28 – Incorporado NAe *Antietam* (CV 36) em Filadélfia, Pensilvânia.

29 – Grupo de ataque naval (CA Arthur D. Struble) desembarcou tropas do Exército a noroeste da Bafa Subic, Luçon.

– Navio cargueiro *Serpens* (AK 97) afundado por explosão, de causa indeterminada, Guadalcanal, Ilhas Salomão. Essa explosão avariou CSs *PC 588*, *SC 1039* e *SC 1266*, Varredor de minas *YMS 281*, e Lancha-patrolha distrital *YP 514*.

– Navio de reparos *Amycus* (ARL 2) avariado por fogo amigo, Ilhas Filipinas.

30 – Transporte de ataque *Cavalier* (APA 37) avariado por submarino japonês, área de Luçon, Ilhas Filipinas.

31 – Grupo de ataque naval (CA William M. Fechteler) apoiado por aviões de NAes (CA William D. Sample) desembarcou tropas do Exército na entrada sul da Bafa de Manila, Luçon.

– CS *PC 1129* afundado por barco suicida, Ilhas Filipinas.

– PT 338 avariada por encalhe em 27 de janeiro, afundada por esquadrão de demolição, Luçon, Ilhas Filipinas.

– CT *Alden* (DD 211) avariado por colisão com o Transporte de alta velocidade *Hayter* (APD 80).

FEVEREIRO

1 – PT 77 e PT 79 afundadas acidentalmente por fogo naval americano.

2 – Submarino *Barbel* (SS 316) afundado por avião inimigo, área do Sul do Mar da China.

10 – Submarino *Batfish* (SS 310) afundou o primeiro de uma série de três submarinos japoneses, em três dias.

11 – Concluída a Conferência de Yalta que teve a participação do presidente dos Estados Unidos, do primeiro-ministro britânico e do premier russo.

– LST 577 avariado por torpedo submarino a leste das Ilhas Filipinas, afundado pelo CT *Isherwood* (DD 520)

- CT *Mc Clanahan* (DD 615) avariado por baterias de terra, ao largo de San Remo, Golfo de Gênova.

- Rebocador *Takelma* (ATF 113) avariado por colisão, a leste de Leyte, Ilhas Filipinas.

13 - Barcos torpedeiros entraram na Baía de Manila, Luçon, em reconhecimento noturno. Foram as primeiras unidades navais americanas a entrar nessa baía desde maio de 1942.

14 - Varredor *YMS 48* afundado por baterias de terra; CTs *Fletcher* (DD 445) e *Hopewell* (DD 681) avariados por baterias de terra; e CTs *Radford* (DD 446) e *La Vallette* (DD 448) avariados por minas, ao largo de Luçon, Ilhas Filipinas.

15 - Grupo-tarefa naval (CA Arthur D. Struble) desembarcou tropas do Exército na área do Porto de Mariveles, Península de Bataan, Luçon.

- Anunciado como provavelmente perdido o Submarino *Swordfish* (SS 193), no Pacífico.

- Varredor *YMS 46* avariado por baterias de terra.

16 - Aviões de força-tarefa de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) lançaram bombas em campos de aviação, fábricas de aviões e navios mercantes na área de Tóquio, Japão; o ataque prosseguiu no dia 17 de fevereiro.

- Iniciado ataque de três dias de fogo naval e de aviões de NAes, sobre Iwo Jima, Ilhas Volcano, com apoio pré-desembarque.

- Precedidas por bombardeio naval e por aviões do Exército, tropas do Exército desembarcaram em Corregidor, Luçon.

- Força de Cs e CTs (CA John L. McCrea) bombardeou instalações de terra em Paramushiro, Ilhas Kurilas.

- CT *Edison* (DD 439) avariado por colisão no Porto de Nova York.

17 - *PT 605* afundada por choque com objeto submerso, Ostend, Bélgica.

- E *Tennessee* (BB 43), C pesado *Pensacola* (CA 24) e CT *Leutze* (DD 481) avariados por baterias de terra, ao largo de Iwo Jima.

- Rebocador *Hidatsa* (ATF 102) avariado por mina, ao largo de Luçon, Ilhas Filipinas.

- Varredor *Champion* (AM 314) avariado por bombardeiro horizontal, área das Ilhas Ryukyu.

18 - CT *Dortch* (DD 670) avariado por fogo de guarda-costa japonês; CT *Waldron* (DD 699) avariado por abalroamento intencional de

guarda-costa japonês; Navio-mineiro leve *Gamble* (DM 15) e Transporte de alta velocidade *Blessman* (APD 48) avariados por bombardeiros horizontais, ao largo de Iwo Jima.

19 - Fuzileiros Navais desembarcaram em Iwo Jima, Ilhas Volcano, apoiados por intenso fogo naval e ataque aéreo. A operação teve como comandante-geral o Almirante Raymond A. Spruance, comandante da 5ª Esquadra. A Força Expedicionária Conjunta ficou sob o comando do VA Richmond K. Turner e o Tenente-General Holand M. Smith comandou os Fuzileiros. O fogo naval e a aviação continuaram a apoiar os Fuzileiros em terra durante essa difícil e custosa batalha.

- C pesado *Chester* (CA 27) avariado por colisão com o capitânia da força anfíbia *Estes* (AGC 12).

- CT *John W. Weeks* (DD 701) avariado por baterias de terra.

- CTE *Finnegan* (DE 307) avariado por colisão.

- Navio mercante de ataque *Starr* (AKA 67) avariado por colisão com C pesado *Salt Lake City* (CA 24), ao largo de Iwo Jima.

20 - CL *Biloxi* (CL 80) avariado por fogo amigo; CT *Bradford* (DD 545) avariado por colisão com casco naufragado submerso; Navio-hospital *Samaritan* (AH 10) avariado por fogo amigo; Transportes de ataque *Napa* (APA 157) e *Logan* (APA 196) avariados por colisão; e *LST 779* avariado por fogo de morteiro costeiro, ao largo de Iwo Jima.

21 - Aviões navais baseados em terra e do Exército bombardearam instalações de Truk, Ilhas Carolinas.

- NAe de escolta *Bismarck Sea* (CVE 95) afundado por avião suicida; NAe *Saratoga* (CV 3) avariado por bombas e aviões suicidas; NAeL *Langley* (CVL 27) avariado por bomba; NAe de escolta *Lunga Point* (CVE 94), Navio mercante *Keokuk* (AKN 4), e *LST 477* e *LST 809* avariados por aviões suicidas; CTs *Williamson* (DD 244) e *Bradford* (DD 545) e Navio mercante de ataque *Yancey* (AKA 93) avariados por colisões; e *LST 390* avariado por fogo de morteiro, ao largo de Iwo Jima.

- CT *Renshaw* (DD 499) avariado por torpedo de submarino, ao largo de Luçon, Ilhas Filipinas.

22 – CTE *Melvin R. Newman* (DE 416) e *LST 779* avariados por colisões, ao largo de Iwo Jima.

23 – CS *PC 877* avariado por colisão; CS *PCS 1461* avariado por fogo amigo; *LST 684* e *LST 792* avariados por baterias costeiras; e *LST 716* avariado por encalhe, ao largo de Iwo Jima.

24 – C pesado *San Francisco* (CA 38) e CTs *Colahan* (DD 658) e *Moale* (DD 693) avariados por tempestade; CTs *Heywoods L. Edwards* (DD 663) e *Bryant* (DD 665) avariados por colisão; e *LST 792* avariado por baterias de terra, ao largo de Iwo Jima;

25 – Aviãos da força-tarefa de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) bombardearam fábricas e campos de aviação na área de Tóquio, Japão.

– CT *Harrison* (DD 573) avariado por tempestade, ao sul de Honshu, Japão.

– Varredor de minas *YMS 275* avariado por mina, área das Ilhas Carolinas.

– Transporte de ataque *President Adams* (APA 19) avariado por colisão com *LST 370*; Tênder de avião anfíbio *Hamlin* (AV 15) avariado por fogo amigo; *LST 121* avariado quando acidentalmente foi abalroado pelo Navio de desembarque médio *LSM 140*; *LST 928* avariado por sucessivas colisões com *LST 764*, *LST 713* e Transporte de ataque *Fayette* (APA 43); e CS *PC 578* avariado por colisão, ao largo de Iwo Jima.

26 – CL *Posadena* (CL 65) e CT *Porterfield* (DD 682) avariados por fogo naval, ao sul de Honshu, Japão.

– Navio cargueiro de ataque *Muliphen* (AKA 61) avariado por colisão com C pesado *Salt Lake City* (CA 25); e *LST 760* e *LST 884* avariados por baterias de terra, ao largo de Iwo Jima.

– Varredor *Saunter* (AM 295) avariado por mina, ao largo de Luçon, Ilhas Filipinas.

27 – NAeL *San Jacinto* (CVL 30) avariado por colisão com o NT *Merrimack* (AO 37); CT *Colhoun* (DD 801) e Transporte de ataque *Knox* (APA 46) avariados por colisão; *LST 121* avariado por colisão com Navio cargueiro de ataque *Starr* (AKA 67); e *LST 809* avariado por colisão com *LST 224*, ao largo de Iwo Jima.

– CT *Bainbridge* (DD 246) avariado por explosão, ao norte de Porto Rico.

28 – Grupo de ataque naval (CA William M. Fechteler) desembarcou tropas do Exército na área de Porto Príncipe, Ilha Palawan, Ilhas Filipinas.

– CT *Bennett* (DD 473) avariado por bomba lançada por avião; CT *Terry* (DD 513) avariado por baterias de terra; CS *PCS 1461* avariado por colisão; e *LST 641* e *LST 787* avariados por colisão, ao largo de Iwo Jima.

MARÇO

1 – Aviãos da força-tarefa de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) atacaram instalações de terra, aviões e navios mercantes, na área de Okinawa, Ilhas Ryukyu.

– CTs *Terry* (DD 513) e *Colhoun* (DD 801) avariados por baterias de terra, ao largo de Iwo Jima.

2 – Grupo-tarefa de Cs e CTs (CA Francis E. M. Whiting) bombardeou posições inimigas em Okino Daito Jima, Ilhas Ryukyu.

– CTs bombardearam posições inimigas no Penedo Parece Vela, Ilhas Filipinas.

– Navio cargueiro de ataque *Stokes* (AKA 68) e *LSTs 247, 224, 634 e 642* avariados por colisão, na área de Iwo Jima.

3 – Apoiadas por fogo naval e pela aviação de Fuzileiros Navais, tropas do Exército desembarcaram nas Ilhas Masbate, Burias e Ticao, nas Filipinas.

– Submarino *Tuna* (SS 203) desembarcou pessoal e suprimentos próximo à Baía Labuk, Borneo.

– Transporte de ataque *Bolivar* (APA 34) avariado por baterias de terra, ao largo de Iwo Jima.

5 – *LST 642* avariado por colisão, área de Iwo Jima.

10 – Grupo de ataque naval (CA Forrest B. Royal) e aviões do Exército apoiaram desembarque de tropas do Exército próximo a Zamboanga, Mindanao, Ilhas Filipinas.

11 – NAe *Randolph* (CV 15) avariado por avião suicida, Ulithi, Ilhas Carolinas.

12 – Submarino *Perch* (SS 313) desembarcou comandos australianos próximo a Balikpapan, Borneo.

16 – Cessou a resistência em Iwo Jima.

– *LST 928* avariado por encalhe, área de Iwo Jima.

18 – Aviões da força-tarefa de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) bombardearam campo de aviação em Kyushu, Japão.

– Grupo-tarefa naval (CA Arthur D. Struble) deu cobertura ao desembarque de tropas do Exército em Panay, Ilhas Filipinas.

– NAes *Enterprise* (CV 6) e *Yorktown* (CV 10) avariados por bombas; e NAe *Intrepid* (CV 11) avariado por avião suicida e fogo amigo, ao largo de Kyushu, Japão.

– *LST 635* avariado por encalhe, Ilhas Filipinas.

19 – Aviões da força-tarefa de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) bombardearam campos de aviação de Kyushu e navios mercantes em Kure e Kobe, Japão.

– NAe *Essex* (CV 9) avariado por fogo amigo e NAe *Wasp* (CV 18) avariado por bomba, ao largo de Shikoku, Japão.

– NAe *Franklin* (CV 13) avariado por bombas, ao largo de Kyushu, Japão.

20 – NAe *Enterprise* (CV 6) avariado por fogo amigo e CT *Halsey Powell* (DD 686) avariado por avião suicida, ao largo do Japão.

– Submarino *Devilfish* (SS 292) avariado por avião suicida, ao largo das Ilhas Volcano.

22 – *LST 727* avariado por encalhe, área de Iwo Jima.

23 – Aviões da força-tarefa de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) iniciaram ataques diários contra o inimigo, em Okinawa, Ilhas Ryukyu.

– CT *Haggard* (DD 555) avariado por abaloamento intencional com o submarino inimigo *I 371*, Mar das Filipinas.

– Submarino *Seahorse* (SS-304) avariado por bombardeiro horizontal, área das Ilhas Ryukyu.

– Rebocador *Zuni* (ATF 95) avariado por encalhe, ao largo de Iwo Jima.

25 – Es, Cs e CTs (CA Morton L. Deyo) bombardearam Kerama Retto e Okinawa, Ilhas Ryukyu. Os bombardeios sobre a área de Okinawa continuaram diariamente.

– CT *Kimberley* (DD 521), Navio-mineiro leve *Robert H. Smith* (DM 23) e Transporte de alta velocidade *Gilmer* (APD 11) avariados por aviões suicidas; CTE *Sederstrom* (DE 31) avariado em colisão com NAe de escolta *Sangamon* (CVE 26); e Transporte de alta velocidade

Knudsen (APD 101) avariado por bombardeiro horizontal, ao largo de Okinawa.

26 – Sob a cobertura de bombardeiro naval e de aviões de NAes (CA Ingolf N. Kiland), tropas do Exército desembarcaram em Kerama Retto, Ilhas Ryukyu.

– Grupo de ataque naval (CMG Albert T. Sprague) cobriu o desembarque de tropas do Exército em Cebu, Ilhas Filipinas.

– CT *Halligan* (DD 584) afundado por mina; E *Nevada* (BB 36) avariado por avião suicida; CL *Biloxi* (CL 80), CTs *Porterfield* (DD 682), *O'Brien* (DD 725) e *Callaghan* (DD 792), CTE *Foreman* (DE 633), Varredor de alta velocidade *Dorsey* (DMS 1), e Navio-mineiro *Skirmish* (AM 303) avariados por aviões suicidas; e CT *Murray* (DD 576) avariado por bombardeiro de mergulho, ao largo de Okinawa.

– CS *PC 1133* avariado por encalhe, Ilhas Filipinas.

27 – Apoiadas por aviões, fogo de CTs e foguetes de PTs, tropas do Exército desembarcaram na Ilha Caballo, ao largo de Corregidor, Luçon.

– NAe *Essex* (CV 9) avariado por choque operacional de avião e Navio-mineiro *Adams* (DM 27) avariado por avião suicida, ao largo de Okinawa.

28 – Submarino *Trigger* (SS 237) afundado por navios-patrolha japoneses, no grupo Nausei Shoto.

– Varredor *Skylark* (AM 63) afundado por mina e Navio cargueiro de ataque *Wyandot* (AKA 92) avariado por bombardeiro horizontal, ao largo de Okinawa.

– Navio de reparos *Agenor* (ARL 3) avariado por colisão, ao largo de Iwo Jima.

29 – Aviões de grupos-tarefa de NAes (CA Joseph J. Clark e Frederick C. Sherman) atacaram campos de aviação e tráfego mercante, Kyushu, Japão.

30 – C pesado *Indianapolis* (CA 35) avariado por avião suicida, ao largo de Okinawa.

– Transporte de alta velocidade *Roper* (APD 20) avariado por colisão, Mar das Filipinas.

31 – C pesado *Pensacola* (CA 24) avariado por colisão; Navio-mineiro leve *Adams* (DM 27), Transporte de ataque *Hinsdale* (APA 120) e *LSTs 724* e *884* avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

- Tênder de aviões anfíbios *Coos Bay* (AVP 25) avariado por colisão, área central do Pacífico.

ABRIL

1 - Fuzileiros Navais e tropas do Exército desembarcaram em Okinawa sob a cobertura de pesado fogo naval e de ataque aéreo. A operação teve como comandante-geral o Almirante Raymond A. Spruance, comandante da 5ª Esquadra. A Força Expedicionária Conjunta foi comandada pelo VA Richmond K. Turner, e o Tenente-General Simon Bolívar Buckner comandou as forças de terra. Uma força-tarefa britânica (VA Sir Bernard Raulings, Reino Unido) cobriu os campos de aviação inimigos das ilhas entre Okinawa e Formosa.

- E *West Virginia* (BB 48), Navios cargueiros de ataque *Acherner* (AKA 53) e *Tyrrell* (AKA 80) e Transporte de ataque *Alpine* (APA 92) foram avariados por aviões suicidas; CT *Prichett* (DD 561) e Varredor *Skirmish* (AM 303) avariados por bombardeiros de mergulho; CT *Vammen* (DE 644) avariado por mina; e Transporte de ataque *Elmore* (APA 42) avariado por bombardeiro horizontal, no desembarque em Okinawa.

2 - CT *Shaw* (DD 373) avariado por encalhe, área de Leyte, Ilhas Filipinas.

- CT *Franks* (DD 554) avariado por colisão com o E *New Jersey* (BB 63); CT *Prichett* (DD 561) avariado por bombardeiro horizontal; CT *Borie* (DD 704) avariado por colisão com o NAe *Essex* (CV 9); CTE *Foreman* (DE 663) avariado por bombardeiro de mergulho; Transportes de ataque *Chilton* (APA 38), *Henrico* (APA 45), *Goodhue* (APA 107), e *Telfair* (APA 210), e *LST 599* avariados por aviões suicidas; e Navio cargueiro de ataque *Lacerta* (AKA 29) avariado por fogo amigo, ao largo de Okinawa.

3 - Varredor de minas *YMS 71* afundado por mina, ao largo de Borneo.

- NAe de escolta *Wake Island* (CVE 65) e Varredor de alta velocidade *Hambleton* (DMS 20) avariados por aviões suicidas; CT *Sproston* (DD 577) avariado por bombardeiro de mergulho; e *LST 554* avariado por tempestade, ao largo de Okinawa.

4 - Transporte de alta velocidade *Dickerson* (APD 21), avariado por avião suicida, foi afundado por forças americanas; *LSM 12*, desarvorado com mau tempo, foi afundado; CT *Norman Scott* (DD 690) avariado por colisão; *LSTs 70, 166, 343, 570, 624, 675, 689, 736, 756* e *781* avariados por encalhe; e *LST 399* avariado por colisão, ao largo de Okinawa.

5 - E *Nevada* (BB 36) avariado por baterias de terra; Navio-mineiro leve *Harry F. Bauer* (DM 26) avariado por torpedo aéreo; Tênder de hidroavião *Thornton* (AVD 11), NT *Escalante* (AO 70), *LSTs 20, 273, 810, 923, 940* e *1000* avariados por colisões; e *LST 698* avariado por encalhe, ao largo de Okinawa.

- Navio de reparo *Agenor* (ARL 3) e *LST 646* avariados por colisão, ao largo de Iwo Jima.

6 - Pesado ataque de aviões suicidas sobre os navios norte-americanos em Okinawa; ataques semelhantes persistiram durante toda a campanha de Okinawa.

- CT *Bush* (DD 529) afundado por avião suicida; CT *Colhoun* (DD 801) avariado por aviões suicidas e afundado por forças americanas; e *LST 477* afundado por avião suicida, ao largo de Okinawa.

- E *North Carolina* (BB 55), CL *Pasadena* (CL 65), CS *PCS 1390*, Transporte de ataque *Barnett* (APA 5), Navio cargueiro de ataque *Leo* (AKA 60), e *LSTs 241* e *1000* avariados por fogo amigo, ao largo de Okinawa.

- CTs *Morris* (DD 471), *Bennett* (DD 473), *Hutchins* (DD 476), *Leutze* (DD 481), *Newcomb* (DD 586), *Mullany* (DD 528), *Harrison* (DD 573), *Howorth* (DD 592), *Haynesworth* (DD 700), e *Hyman* (DD 732); CTEs *Witter* (DG 636) e *Fierberling* (DE 640); Varredores de alta velocidade *Rodman* (DMS 21) e *Emmons* (DMS 22); NAeL *San Jacinto* (CVL 30); Varredores *Facility* (AM 233), *Defense* (AM 317), *Devastator* (AM 318) e *Rausom* (AM 283); Varredores de minas *YMS 311* e *YMS 321* avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

- CT *Taussig* (DD 746) e Varredor de alta velocidade *Harding* (DMS 28) avariados por bombardeiro horizontal, ao largo de Okinawa.

- Transporte de alta velocidade *Daniel T. Griffin* (APD 38) avariado por colisão, ao largo de Okinawa.

- Rebocador de esquadra *Moreno* (ATF 87) avariado por choque com objeto submerso, Palermo, Sicília.

7 - Aviões de força-tarefa de NAes rápidos (VA Marc. A Mitscher) atacaram força inimiga se movimentando do leste do Mar de China em direção a Okinawa. Superencouraçado japonês *Yanato*, um CL e quatro CTs foram afundados.

- Varredor de alta velocidade *Emmons* (DMS 22), avariado por avião suicida no dia anterior, foi afundado, ao largo de Okinawa.

- Canhoneira *PGM 18* afundada por mina, ao largo de Okinawa.

- NAe *Hancock* (CV 19), E *Maryland* (BB 46), CT *Longshaw* (DD 559), CTE *Wesson* (DE 184) e Varredor de minas *YMS 81* avariados por aviões suicidas; Varredor de minas *YMS 103* avariado por mina; Varredor de minas *YMS 427* avariado por baterias de terra; Transporte de ataque *Audrain* (APA 59) avariado por fogo amigo; e *LST 890* avariado por colisão, ao largo de Okinawa.

8 - CT *Charles J. Badger* (DD 657) e navio cargueiro ataque *Starr* (AKA 67) avariados por barcos suicidas; CT *Gregory* (DD 802) avariado por avião suicida; Varredor de minas *YMS 92* avariado por mina; *LST 939* avariado por colisão, e *LST 940* avariado por encalhe, ao largo de Okinawa.

9 - NAe de escolta *Chenango* (CVE 28) avariado por choque de avião amigo; CT *Sterett* (DD 407) avariado por avião suicida; CT *Porterfield* (DD 682) avariado por fogo amigo; e Transporte de alta velocidade *Hopping* (APD 51) e *LST 557* avariados por baterias de terra, ao largo de Okinawa.

10 - CS *SC 667* avariado por encalhe, e *YMS 96* avariado por colisão com o Varredor de alta velocidade *Hambleton* (DMS 20), ao largo de Okinawa.

11 - E *Missouri* (BB 63), NAe *Enterprise* (CV 6) CTs *Bullard* (DD 660) e *Kidd* (DD 661), e CTE *Samuel S. Miles* (DE 183) avariados por aviões suicidas; NAe *Essex* (CV 9) e CT *Hale* (DD 642) avariados por bombardeiros de mergulho; CT *Trathen* (DD 530) e Navio cargueiro de ataque *Leo* (AKA 60) avariado por fogo amigo; CT *Hank* (DD 702) e CTE *Manlove* (DE 36) avariados por fogo de metralha; Transporte de ataque *Berrien* (APA 62) avariado por

colisão; e *LST 399* avariado por encalhe, ao largo de Okinawa.

12 - Faleceu o Presidente Franklin D. Roosevelt.

- CT *Mannert L. Abele* (DD 733) afundado por bomba pilotada, ao largo de Okinawa. *LST 493* afundado por encalhe ao largo de Plymouth, Inglaterra.

- Es *Idaho* (BB 42) e *Tennessee* (BB 43); CTs *Purdy* (DD 734), *Cassin Young* (DD 793), e *Zellars* (DD 777), CTEs *Rall* (DE 304), *Riddle* (DE 185), *Walter C. Wann* (DE 412); e *Whitchurst* (DE 634), Navio-mineiro leve *Lindsey* (DM 32), e Varredor *Gladiator* (AM 319) avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

- E *New Mexico* (BB 40) avariado por fogo amigo; CT *Stanly* (DD 478) avariado por bomba pilotada; Varredor de alta velocidade *Jeffers* (DMS 27) avariado por avião suicida e bomba pilotada; Navio cargueiro de ataque *Wyandot* (AKA 92) avariado por colisão; e *LST 555* avariado por encalhe, ao largo de Okinawa.

13 - CTE *Connolly* (DE 306) avariado por avião suicida ao largo de Okinawa.

14 - E *New York* (BB 34) e CTs *Sigsbee* (DD 502), *Dashiell* (DD 659), e *Hunt* (DD 674) avariados por aviões suicidas; Canhoneira *PGM 11* avariada por encalhe; e *LST 241* avariado por colisão, ao largo de Okinawa.

15 - Aviões de força-tarefa de NAes rápidos (VA Marc. A. Mitscher) atacaram campos de aviação e aviões no solo ao sul de Kyushu, Japão; ataque repetido no dia seguinte.

- Submarino *Charr* (SS 328) lançou campo minado ao largo da Península Malaia.

- CTs *Wilson* (DD 408) e *Laffey* (DD 724) e NT *Taluga* (AO 62) avariados por aviões suicidas; Transporte de ataque *Berrien* (APA 62) avariado por fogo amigo; Varredor de minas *YMS 331* avariado por barco suicida, ao largo de Okinawa.

16 - Força naval de ataque (CA Lawrence F. Reifsnider) desembarcou tropas do Exército em Ie Shima, Ilhas Ryukyu.

- Incorporado NAe *Boxer* (CV 21) em Newport News, Virgínia.

- CT *Pringle* (DD 477) afundado por avião suicida ao largo de Okinawa.

- Anunciado como provavelmente perdido no Oceano Pacífico o Submarino *Kete* (SS 369).

– NAe *Intrepid* (CV 11), E *Missouri* (BB 63), CT *Bryant* (DD 665), CTE *Bowers* (DE 637), Varredor de alta velocidade *Hobson* (DMS 26) e *Harding* (DMS 28), e Varredor *Champion* (AM 314) avariados por aviões suicidas; CT *McDermut* (DD 677) avariado por fogo amigo, ao largo de Okinawa.

17 – Grupo naval de ataque (CA Albert G. Noble) desembarcou tropas do Exército em Mindanao, Ilhas Filipinas.

– CT *Benham* (DD 796) avariado por avião suicida e por fogo amigo, ao largo de Okinawa.

18 – CL *Mobile* (CL 63) avariado por explosão; Navio-mineiro leve *Tolman* (DM 28) avariado por encalhe; e *LST 929* avariado por colisão, ao largo de Okinawa.

20 – E *Colorado* (BB 45) avariado por explosão e CT *Ammen* (DD 527) avariado por bombardeiro horizontal, ao largo de Okinawa. CS *SC 737* avariado por encalhe, no Mar Sulu.

22 – Varredor *Swallow* (DM 65) afundado por avião suicida ao largo de Okinawa.

– CS *SC 1019* afundado por encalhe, no Canal de Yucatan.

– CTs *Hudson* (DD 475), *Wadsworth* (DD 516) e *Isherwood* (DD 520); Navio-mineiro leve *Shea* (DM 30); e Varredores *Gladiator* (AM 319) e *Ransom* (AM 283) avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

25 – Aviões baseados em NAes bombardearam Okino Daito Jima, Ilhas Ryukyu.

– NAe de escolta *Steamer Bay* (CVE 87) e CT *Hale* (DD 642) avariados por colisão, ao largo de Okinawa.

26 – CT *Hutchins* (DD 476) avariado por bomba de profundidade, ao largo de Okinawa.

27 – C pesado *Wichita* (CA 45) avariado por baterias de terra; CT *Ralph Talbot* (DD 390), CTE *England* (DE 635), e Transporte de alta velocidade *Rathburne* (APD 25) avariados por aviões suicidas; e CT *William D. Porter* (DD 579) avariado por fogo amigo, ao largo de Okinawa.

28 – CT *Lang* (DD 399) avariado por colisão; CTs *Wadsworth* (DD 516), *Daly*, (DD 519), *Twiggs* (DD 591) e *Bennion* (DD 662), Varredor de alta velocidade *Butler* (DMS 29), Navio-hospital *Comfort* (AH 6) e Transporte-hospital *Pinkney* (APH 2) avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

– Varredor de minas *YMS 329* avariado por mina, ao largo de Tarakan, Borneo.

29 – CTs *Hazelwood* (DD 531) e *Haggard* (DD 555) e Navios-mineiros leves *Shannon* (DM 25) e *Harry F. Bauer* (DM 26) avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

– Varredor de minas *YMS 51* avariado por mina, ao largo de Tarakan, Borneo.

30 – *Grand Admiral* Karl Dönitz proclamado chefe do governo da Alemanha, por indicação de Hitler.

– CT *Jenkins* (DD 447) avariado por mina ao largo de Tarakan, Borneo.

– CT *Bennion* (DD 662) e Navio-mineiro *Terror* (CM 5) avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

MAIO

1 – Força naval de ataque (VA Dan E. Barbey) deu cobertura ao desembarque de tropas australianas na Ilha de Tarakan, Borneo.

– Anunciado como provavelmente perdido na área do Oceano Pacífico o Submarino *Trigger* (SS 237).

2 – Varredor de minas *YMS 481* afundado por baterias de terra, Varredores de minas *YMS 334* e *YMS 364* avariados por baterias de terra; e Varredor de minas *YMS 363* afundado por mina, ao largo de Tarakan, Borneo.

3 – Submarino *Lagarto* (SS 371) provavelmente afundado por navio-mineiro japonês no Golfo de Sião.

– CTs *Luce* (DD 522), *Morrison* (DD 560) e *Little* (DD 803) afundados por aviões suicidas e Navio de desembarque médio *LSM 195* afundado por avião, ao largo de Okinawa.

– CL *Birmingham* (CL 62), CTs *Bache* (DD 470), *Ingraham* (DD 694) e *Lowry* (DD 770), Varredor de alta velocidade *Macomb* (DMS 23) e Navio-mineiro leve *Aaron Ward* (DM 34) avariados por aviões suicidas; Navio-mineiro leve *Shea* (DM 30) avariado por bomba pilotada; e Navio cargueiro *Carina* (AK 74) avariado por barco suicida, ao largo de Okinawa.

4 – Campo de aviação de Yontan, Okinawa, e navios em apoio às operações de Okinawa foram submetidos a pesado ataque da aviação japonesa.

– NAc de escolta *Sangamon* (CVE 26) avariado por avião suicida, e CT *Hudson* (DD 475) avariado por colisão quando o assistia.

– CT *Cowell* (DD 547), Navio-mineiro leve *Gwin* (DM 33), Varredor de alta velocidade *Hopkins* (DMS 13) e Varredor de minas *YMS 331* avariados por aviões suicidas; Varredor *Gayety* (AM 239) avariado por bomba pilotada e Varredor de minas *YMS 311* avariado por fogo amigo; Varredor de minas *YMS 327* avariado por avião suicida e por fogo amigo; e Canhoneira *PGM 17* avariada por encalhe, ao largo de Okinawa.

5 – Tênder de avião anfíbio *St. George* (AV 16) e Navio de levantamento *Pathfinder* (AGS 1) avariado por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

6 – E *South Dakota* (BB 57) avariado por explosão em paiol de munição e Navio doca *ARD 28* avariado por bombardeio horizontal, ao largo de Okinawa.

7 – Rendição da Alemanha, incondicionalmente, aos Aliados ocidentais e à Rússia.

9 – CTEs *Oberrender* (DE 344) e *England* (DE 635) avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

10 – Bombardeio por CTs deu cobertura ao desembarque de tropas do Exército na Baía de Macajalar, Mindanao, Ilhas Filipinas.

– CT *Brown* (DD 546) e Navio-mineiro leve *Harry F. Bauer* (DM 26) avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

11 – NAc *Bunker Hill* (CV 17) e CT *Evans* (DD 552) avariados por aviões suicidas, e CT *Hugh W. Hadley* (DD 774) avariado por bomba pilotada, ao largo de Okinawa.

12 – E *New Mexico* (BB 40) avariado por avião suicida e C pesado *Wichita* (CA 45) avariado por fogo amigo, ao largo de Okinawa.

13 – Aviões de força-tarefa de NAes rápido (VA Marc A. Mitscher) iniciaram ataque de dois dias aos campos de aviação de Kyushu, Japão.

– NAcL *Bataan* (CVL 29) avariado por fogo amigo, ao largo de Honshu, Japão.

– CT *Bache* (DD 470) e CTE *Bright* (DE 747) avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

16 – Anunciado como provavelmente perdido na área do Oceano Pacífico o Submarino *Snook* (279).

– NAc de escolta *Shipley Bay* (CVE 85) avariado por colisão, ao largo de Okinawa.

17 – Aviões de NAes (CA Clifton A. F. Sprague) bombardearam instalações de Taroa, Atol de Maloelap, Ilhas Marshall.

– CT *Douglas H. Fox* (DD 779) avariado por avião suicida, ao largo de Okinawa.

18 – CT *Longshaw* (DD 559), avariado por baterias de terra, foi afundado por forças americanas; Transporte de alta velocidade *Sims* (APD 50) avariado por avião suicida; e *LST 808* avariado por torpedo aéreo, ao largo de Okinawa.

19 – CTs bombardearam instalações de Paramushiro, Ilhas Kurilas.

– CT *Moffett* (DD 362) avariado por choque com objeto submerso, a leste de Portland, Maine.

– CTE *Vammen* (DE 644) avariado por colisão, ao largo de Okinawa.

– NT *Cimarron* (AO 22) avariado por encalhe, na área de Okinawa.

– Canhoneira *PGM 1* avariada por explosão, Luçon, Ilhas Filipinas.

20 – CT *Thatcher* (DD 514), CTE *John C. Butler* (DE 339), Transportes de alta velocidade *Chase* (APD 54) e *Register* (APD 92), e *LST 808* avariados por aviões suicidas; Transporte de alta velocidade *Tatmall* (APD 19) afundado por bombardeio horizontal, ao largo de Okinawa.

24 – Aviões de força-tarefa de NAes rápidos (VA Marc A. Mitscher) atacaram campos de aviação ao sul de Kyushu, Japão.

– Aviões japoneses lançaram ataque concentrado às posições americanas e navios em Okinawa causando pesados danos.

– NAc de escolta *Suwannee* (CVE 72) avariado por explosão de avião ao pousar no seu convés de voo.

– CT *Guest* (DD 472), CTEs *O'Neill* (DE 188) e *William C. Cole* (DE 641), Varredor de alta velocidade *Butler* (DMS 29), Varredor *Spectacle* (AM 305), e Transportes de alta velocidade *Barry* (APD 29) e *Sims* (APD 50) avariados por aviões suicidas; CT *Heywood L. Edwards* (DD 663) avariado por fogo amigo, ao largo de Okinawa.

25 – Transporte de alta velocidade *Bates* (APD 47) e *LSM 135* afundados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

– CT *Cowell* (DD 547) avariado por fogo amigo e CT *Stormes* (DD 780) e Transporte de alta velocidade *Roper* (APD 20) avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

26 – CTs *Anthony* (DD 515) e *Braine* (DD 630), Varredor de alta velocidade *Forrester* (DMS 24), CS *PC 1603* e Navio de levantamento *Dutton* (AG 58) avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

27 – Almirante William F. Halsey, comandante da 3ª Esquadra substitui o Almirante Raymond A. Spruance, comandante da 5ª Esquadra, no controle operacional de Okinawa.

– Varredor de alta velocidade *Southard* (DMS 10), Transportes de alta velocidade *Loy* (APD 56) e *Rednour* (APD 102), Transporte de ataque *Sandoval* (APA 194) e Navio de *degaussing* *YDG 10* avariados por aviões suicidas; Varredor *Gayety* (AM 239) avariado por bombardeiro horizontal; CTE *Gilligan* (DE 508) avariado por torpedo submarino; e Reboador *Pakana* (ATF 108) avariado por fogo naval, ao largo de Okinawa.

28 – CT *Drexler* (DD 741) afundado e CT *Shubrick* (DD 639) avariado por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

29 – Transporte de alta velocidade *Tatum* (APD 81) avariado por avião suicida; Varredores de minas *YMS 81* e *LST 844* avariados por encalhe, na área de Okinawa.

JUNHO

1 – CS *PC 1599* avariado por encalhe na área de Okinawa.

2 – Aviões de força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain) bombardearam campos de aviação ao sul de Kyushu, Japão; o mesmo ataque foi repetido no dia seguinte.

3 – Grupo-tarefa naval (CA Lawrence F. Reifsnider) desembarcou Fuzileiros Navais em Iheya Shima, Ilha Ryukyu.

– Incorporado o NAe *Lake Champlain* (CV 39) em Norfolk, Virgínia.

– Navio cargueiro *Allegan* (AK 225) avariado por avião suicida, ao largo de Okinawa.

4 – Navio-patrolha distrital *YP 41* avariado por falha operacional, ao largo de Okinawa.

5 – Tufão que varreu Okinawa avariou seriamente os seguintes navios americanos: Es *In-*

diana (BB 58), *Massachusetts* (BB 59), *Alabama* (BB 60), e *Missouri* (BB 63); NAes *Hornet* (CV 12) e *Bennington* (CV 20); NAeLs *Belleau Wood* (CVL 24) e *San Jacinto* (CVL 30); NAes de escolta *Windham Bay* (CVE 92), *Salamaua* (CVE 96), *Bougainville* (CVE 100), e *Attu* (CVE 102); Cs pesados *Baltimore* (CA 68), *Quincy* (CA 71), e *Pittsburgh* (CA 72); CLs *Detroit* (CL 8), *San Juan* (CL 54), *Duluth* (CL 87), e *Atlanta* (CL 104); CTs *Schroeder* (DD 501), *John Rodgers* (DD 574), *McKee* (DD 575), *Dashiell* (DD 659), *Stockham* (DD 683), *De Haven* (DD 727), *Maddox* (DD 731), *Blue* (DD 744), *Brush* (DD 745), *Taussig* (DD 746) e *Samuel N. Moore* (DD 747); CTEs *Donaldson* (DE 44), *Conklin* (DE 439) e *Hilbert* (DE 742); NTs *Lackawanna* (AO 40) e *Millicoma* (AO 73); e Navio de munição *Shasta* (AE 6).

– E *Mississippi* (BB 41) e C pesado *Louisville* (CA 28) avariados por aviões suicidas; CT *Dyson* (DD 572) avariado por colisão, ao largo de Okinawa.

– Varredor *Scuffle* (AM 298) avariado por encalhe, Baía de Brunei, Borneo.

– NT de gasolina *Sheepscot* (AOG 24) avariado por encalhe, área de Okinawa.

6 – NAe de escolta *Naioma Bay* (CVE 62) e Navios-mineiros leves *Harry F. Bauer* (DM 26) e *J. William Ditter* (DM 31) avariados por aviões suicidas; Varredores *Requisite* (AM 109) e *Spear* (AM 322) avariados por colisão, ao largo de Okinawa.

7 – CT *Anthony* (DD 515) avariado por avião suicida, e *LST 540* avariado por encalhe, na área de Okinawa.

– CT *Beale* (DD 471) avariado por colisão com NT de gasolina *Yahara* (AOG 37) em Kerama Retto.

8 – Aviões de força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain) atacaram Aeroporto de Kanoya, Kyushu, Japão.

– Cs e CTs (CA Robert S. Berkey) bombardearam área da Baía de Brunei, Borneo; o ataque continuou no dia seguinte.

– Varredor *Salute* (AM 294) afundado por mina na área de Borneo.

9 – Grupo-tarefa naval (CA Laurence F. Reifsnider) desembarcou Fuzileiros Navais em Aguni Shima, Ilhas Ryukyu.

- Grupo-tarefa naval (CA Arthur W. Radford) lançou bombas e bombardeou Okino Daito Jima, Ilhas Ryukyu.

- CTE *Gendreau* (DE 639) avariado por baterias de terra, ao largo de Okinawa.

10 - Tropas australianas apoiadas por fogo naval de Cs e CTs (CA Robert S. Berkey) e pela aviação do Exército americano e da Austrália desembarcaram na Baía de Brunei, Borneo.

- Grupo-tarefa naval (CA Joseph J. Clark) lançou bombas e bombardeou campo de aviação e outras instalações de Minami Daito, Ilhas Ryukyu.

- CT *William D. Porter* (DD 579) afundado por avião suicida, ao largo de Okinawa.

11 - Cs e CTs bombardearam instalações de Matsuwa, Ilhas Kurilas.

- Navio doca de desembarque *Lindenwald* (LSD 6) avariado por fogo amigo, ao largo de Okinawa.

13 - E *Idaho* (BB 42) avariado por encalhe, na área de Okinawa.

15 - CTE *O'Flaherty* (DE 340) e canhoneira *PGM 24* avariados por colisões, ao largo de Okinawa.

16 - CT *Twiggs* (DD 591) afundado por torpedo aéreo e NAe de escolta *Steamer Bay* (CVE 87) avariado por falha operacional, ao largo de Okinawa.

17 - NT de gasolina *Chestatee* (AOG 49) avariado por colisão, ao largo de Luçon, Ilhas Filipinas.

18 - Submarino *Bonefish* (SS 223) afundado por bombas de profundidade, Mar do Japão.

- Varredor de minas *YMS 50*, avariado por mina ao largo de Balikpapan, Borneo, foi afundado pelo CL *Denver* (CL 58).

20 - Aviões de grupo-tarefa de NAes (CA Ralph E. Jennings) bombardearam posições inimigas na Ilha de Wake.

- Varredores *Devise* (AM 220) e *Dour* (AM 223) avariados por colisão, ao largo de Okinawa.

- *LST 562* avariado por colisão, Baía de Brunei, Borneo.

- Varredor de minas *YMS 368* avariado por mina, ao largo de Balikpapan, Borneo.

21 - Cessou a resistência em Okinawa, depois de 82 dias de intenso combate, desde o desembarque inicial.

- Navio de desembarque médio *LSM 59* afundado por avião, ao largo de Okinawa.

- CTE *Halloran* (DE 305) e Tênderes de hidroaviões *Curtiss* (AV 4) e *Kenneth Whiting* (AV 14) avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

- Navio de reparo *Endymion* (ARL 9) avariado por submarino.

- Varredor de minas *YMS 335* avariado por baterias de terra, ao largo de Balikpapan, Borneo.

22 - Varredor de alta velocidade *Ellyson* (DMS 19) e *LST 534* avariados por aviões suicidas, ao largo de Okinawa.

- Varredor de minas *YMS 10* avariado por baterias de terra, ao largo de Balikpapan, Borneo.

23 - Varredor de minas *YMS 364* avariado por baterias de terra, ao largo de Balikpapan, Borneo.

24 - CTE. *Neuendorf* (DE 200) avariado por colisão, Ilhas Filipinas.

- Varredor de minas *YMS 339* avariado por fogo amigo, ao largo de Balikpapan, Borneo.

26 - Grupo-tarefa naval (CMG Pat A. Buchanan) desembarcou Fuzileiros Navais em Kume Shima, Ilhas Ryukyu.

- Varredor de minas *YMS 39* afundado por mina; Varredor de minas *YMS 365*, avariado por mina, foi afundado por forças americanas, ao largo de Balikpapan, Borneo.

- Tênder de avião anfíbio *Suisun* (AVP 53) avariado por colisão, ao largo de Okinawa.

27 - CT *Caldwell* (DD 605) avariado por mina, Baía de Brunei, Borneo.

28 - Varredor de minas *YMS 47* avariado por mina e *YMS 49* avariado por baterias de terra, ao largo de Balikpapan, Borneo.

30 - CT *Smith* (DD 378) avariado por baterias de terra e Varredor *YMS 314* avariado por mina, ao largo de Balikpapan, Borneo.

Navios de guerra disponíveis (todos os tipos) - 67.952.

Pessoal: Marinha 3.383.196; Fuzileiros Navais - 476.709;

Guarda-Costeira - 171.192; Total do pessoal - 4.031.097.

JULHO

Os frequentes ataques dos aviões de navios-aeródromos e bombardeio pelos canhões dos navios em campos de aviação, bases, navios mercantes, áreas densamente industrializadas e cidades costeiras em larga parte do Japão con-

tinuaram além dos meados de 1945. A ameaça dos aviões suicidas permaneceu em atividade, custando pesadas taxas para os nossos navios de guerra.

Em 27 de julho, foi recebida pelo Japão a declaração formulada pelo presidente dos Estados Unidos e outros chefes de estado, na Conferência de Potsdam, exigindo sua rendição incondicional.

Em 6 de agosto, a primeira bomba atômica foi lançada em Hiroshima, seguida três dias depois pela segunda sobre Nagasaki.

Em 14 de agosto, o Japão concordou com sua rendição incondicional. O General do Exército Mac Arthur foi designado Comandante Supremo Aliado para receber a capitulação e dirigir a ocupação do Japão.

Em 2 de setembro, os documentos da rendição foram assinados a bordo do Encouraçado *Missouri*, na Baía de Tóquio. A bandeira americana tremulando no *Missouri*, durante as cerimônias da rendição, foi a mesma que se encontrava hasteada sobre o Capitólio, em Washington, no dia 7 de dezembro de 1941.

2 – Submarino *Barb* (SS 220), pela primeira vez um submarino americano lançou foguetes sobre posições de terra, bombardeando instalações na costa leste de Karafuto, Japão.

3 – NT *Ashubula* (AO 51) avariado por colisão, área de Okinawa.

9 – Varredor de minas *YMS 84* afundado por mina, área de Balikpapan, Borneo.

10 – Força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain) atacou campos de aviação na área de Tóquio, Japão.

– CS *SC 521* soçobrou, área das Ilhas Salomão.

– *LST 1107* avariado por encalhe, área de Okinawa.

12 – CS *PC 582* avariado por encalhe, área das Ilhas Filipinas.

13 – Itália declarou guerra ao Japão.

14 – Força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain) lançou bombas em navios mercantes, estradas de ferro e instalações ao norte de Honshu e Hokkaido, Japão. Ataque repetido no dia seguinte.

– Es, Cs e CTs (CA John F. Shafroth) bombardearam a cidade costeira de Kamaishi, Honshu, Japão.

– *LST 684* e *LST 826* avariados por encalhe, área de Okinawa.

15 – Es, Cs e CTs (CA Oscar C. Badger) bombardearam usinas de aço na costa sul de Hokkaido, Japão.

– CT *Flusser* (DD 368) avariado por colisão, área de Balikpapan, Borneo.

– Navio-mineiro leve *Thomas E. Fraser* (DM 24) avariado por colisão, área de Okinawa.

17 – Força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain) e força-tarefa de NAes rápidos britânicos (VA Sir H. B. Rawlings, Reino Unido) atacaram campos de aviação na área de Tóquio, Japão.

– Es, Cs, e CTs (CA Oscar C. Badger) bombardearam área industrializada de Mito-Hilachi, Honshu, Japão.

18 – Força-tarefa de NAes rápidos da 3ª Esquadra (Almirante William F. Hallsey) atacou a Base Naval de Yokosuka e campos de aviação na área de Tóquio, Japão.

– Cs e CTs (CA Carl F. Holden) bombardearam instalações de terra em Cabo Nojima, Honshu, Japão.

– Aviões de NAes lançaram bombas na Ilha de Wake.

19 – CT *Thatcher* (DD 514) avariado por avião suicida, área de Okinawa.

21 – Transporte de ataque *Marathon* (APA 200) avariado por torpedo pilotado, área de Okinawa.

22 – Cs e CTs (CA John H. Brown) bombardearam instalações em Suribachi, Paramushiro, Ilhas Kurilas.

23 – Grupo de assalto desembarcou do Submarino *Barb* (SS 220) e explodiu composição ferroviária na costa leste de Karafuto, Japão.

24 – Força-tarefa de NAes rápidos da 3ª Esquadra (Almirante William F. Halsey) lançou ataque de dois dias na área do Mar Interno do Japão, bombardeando a Base Naval de Kure e campos de aviação de Nagoia, Osaka e Miko, Japão.

– CTE *Underhill* (DE 682), seriamente avariado por torpedo pilotado, ao largo de Luçon, Ilhas Filipinas, foi afundado por lancha-patrolha americana.

– Es japoneses *Hyuga, Ise, e Huruna*; NAe de escolta *Kaiyo*; e Cs pesados *Aoba e Iwate* afundados por aviões de NAes, área do Mar Interno, Japão.

25 – Cs e CTs (CA J. Cary Jones) bombardearam Base de Hidroaviões de Kushimoto e campo de aviação de Honshu, Japão.

27 – Entregue ao Japão declaração da Conferência de Potsdam exigindo sua rendição incondicional.

28 – Força-tarefa de NAes rápidos da 3ª Esquadra (Almirante William F. Halsey) atacou área do Mar Interno entre Nagoya e o norte de Kyushu, Japão. Alvo principal foi a Base Naval de Kure.

– CT *Callaghan* (DD 792) afundado e CT *Prichett* (DD 561) avariado por aviões suicidas, área de Okinawa.

– NAe japonês *Amagi*, Cs pesados *Tone* e *Izumo*, CL *Oyodo* e dois CTs afundados por aviões de NAes, área do Mar Interno, Japão.

29 – Es, Cs e CTs (CA John F. Shafroth) bombardearam fábrica de aviões e outras instalações em Hamamatsu, Honshu, Japão.

– CT *Cassin Young* (DD 739) e Transporte de alta velocidade *Horace A. Bass* (APD 124) avariados por aviões suicidas, área de Okinawa.

30 – Força-tarefa de NAes rápidos da 3ª Esquadra (Almirante William F. Halsey) lançou bombas em campos de aviação e alvos industriais na área central de Honshu, Japão.

– C pesado *Indianapolis* (CA 35) afundado por torpedos submarinos, Mar das Filipinas.

– Anunciado como provavelmente perdido no Pacífico o Submarino *Bonfish* (SS 223).

31 – CTs bombardearam estações de estrada de ferro e área industrial de Shimuzu, Japão.

AGOSTO

1 – Aviões de NAes e Es bombardearam a Ilha de Wake.

3 – CTE *Earl V. Johnson* (DE 702) avariado por submarino, Mar das Filipinas.

5 – CT *Bristol* (DD 857) avariado por colisão, área de Iwo Jima.

6 – Lançada bomba atômica sobre Hiroshima, Japão.

– Aviões de NAes (VA Jesse B. Oldendorf) bombardearam tráfego mercante japonês no Porto de Tanghai, China.

– Aviões de NAes bombardearam Ilha de Wake.

– Submarino *Bulhead* (SS 332) provavelmente afundado por avião inimigo.

9 – Lançada bomba atômica sobre Nagasaki, Japão.

– A Rússia declara guerra ao Japão.

– Força-tarefa de NAes rápidos da 3ª Esquadra (Almirante William F. Halsey) atacou campos de aviação e navios mercantes ao norte de Honshu e Hokkaido, Japão.

– Es e Cs (CA John F. Shafroth) bombardearam alvos industriais em Kamaishi, Honshu, Japão.

– Es, Cs e CTs bombardearam a Ilha de Wake.

– CT *Borie* (DD 704) avariado por avião suicida, ao largo de Honshu, Japão.

10 – Força-tarefa de NAes rápidos da 3ª Esquadra (Almirante William F. Halsey) atacou navios mercantes, campos de aviação e ferrovias ao norte de Honshu, Japão.

12 – Cs e CTs (CA John H. Brown) bombardearam instalações nas Ilhas Kurilas.

– E *Pennsylvania* (BB 38) avariado por torpedo aéreo, área de Okinawa.

13 – Força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain) lançou bombas sobre alvos na área de Tóquio.

– Transporte de ataque *Lagrange* (APA 124) avariado por avião suicida, área de Okinawa.

14 – Japão concorda com sua rendição incondicional. Nomeado o General do Exército Douglas Mac Arthur Comandante Supremo Aliado, para receber a capitulação japonesa e conduzir a ocupação do Japão.

15 – Antes do recebimento da notícia do fim das hostilidades, aviões da força-tarefa de NAes rápidos (VA John S. McCain) atacaram campos de aviação na área de Tóquio, Japão, e encontraram forte oposição aérea.

16-31 – A parte restante de agosto assistiu à liberação e à evacuação de prisioneiros de guerra Aliados, e o desembarque das forças americanas de ocupação do Japão. Bases do próprio Japão, nas Ilhas do Pacífico, e os submarinos no mar renderam-se.

SETEMBRO

2 – Assinatura dos documentos de rendição a bordo do E *Missouri* (BB 63), fundeado na

Baía de Tóquio. O General do Exército Douglas Mac Arthur assinou pelas Potências Aliadas e o Almirante-de-Esquadra Chester W. Nimitz pelos Estados Unidos.

3 de setembro – 31 de dezembro de 1945: o período entre a assinatura da capitulação e o final do ano de 1945 testemunhou a rendição de instalações militares das ilhas que constituem o Arqui-

pélago do Japão, no continente asiático, e nas diversas ilhas espalhadas pelo oeste do Pacífico. O governo de ocupação assumiu seu posto e passou a funcionar. A Marinha realizou seus serviços de desmilitarização e de ocupação. Em andamento a desmobilização. Grande parte do pessoal de cada uma das forças que tornaram possível a vitória final, estava voltando para casa.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRA> / Segunda Guerra Mundial / Guerra Naval / Rev & Rev.

Seguro de automóvel descomplicado

O Departamento de Serviços Sociais do Abrigo do Marinheiro e o HSBC Seguros oferecem à Família Naval um serviço que dispensa o questionário de perfil do condutor: Seguro de Automóvel Descomplicado

Tem mais os seguintes benefícios:

- ❶ Pagamento parcelado em até 10 vezes, sem acréscimo
- ❷ Desconto para pagamento à vista
- ❸ Assistência 24 horas em todo o País
- ❹ Franquias reduzidas
- ❺ Atendimento descentralizado em postos localizados nas cidades de São Paulo, Brasília, Rio de Janeiro, Salvador, Natal e Belém
- ❻ Comunicação de sinistro por telefone
- ❼ Serviço de despachante
- ❽ Compromisso de pagamento de indenização em até 10 dias
- ❾ Oficinas credenciadas que oferecem:
 - Desconto de 30% na franquia
 - Regulagem do motor e revisão das luzes e dos freios
 - Sistema de leva-e-traz do veículo e do segurado

Antes de fazer seguro do seu carro, consulte nossas condições

Tel/Fax:

(021) 2253-5111



Esta seção destina-se precipuamente a divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e do exterior, dar aos leitores inativos informações sobre a Marinha da atualidade, e permitir aos pesquisadores do futuro visualizar a Marinha de outrora.

Colaborações serão bem-vindas, em forma de notícias sobre eventos ocorridos em suas OMs, como exercícios, operações, formaturas, comemorações, se possível ilustradas com fotografias em preto e branco.

SUMÁRIO

ADMINISTRAÇÃO

COMEMORAÇÃO

4º Aniversário da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (310)

67º Aniversário do Tribunal Marítimo (314)

Ano Internacional do Voluntário (293)

Dia do Soldado (305)

POSSE

Assunção de cargos por Almirantes (290)

Comandante do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (311)

Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação (308)

PROMOÇÃO

Promoções de Almirantes (290)

PUBLICAÇÃO

Colégio Naval – 50 anos (307)

Marinha do Brasil citada em revistas estrangeiras (307)

ÁREAS

ANTÁRTICA

Estação Antártica Comandante Ferraz (294)

CONGRESSOS

ENCONTRO

- Encontro Internacional de Diretores de Revistas de Marinha (287)
- Jornada Internacional de História Naval e Marítima (289)

EDUCAÇÃO

COLÉGIO

- 50º Aniversário do Colégio Naval (295)

CONCURSO

- Prêmio Operação Cisne Branco (294)

ESPORTES

- Pessoal da Marinha em competições extra-MB (289)

FORÇAS ARMADAS

ADESTRAMENTO

- Mergulhadores de combate realizam saltos a grande altitude (292)

AVIAÇÃO NAVAL

- Conquistas da aviação embarcada (292)

FRAGATA

- Modernização da Fragata *Liberal* (317)

PODER MARÍTIMO

HIDROVIA

- A importância da Hidrovia Tocantins-Araguaia (293)

PORTO

- Porto de Suape (291)

PSICOSSOCIAL

ASSISTÊNCIA SOCIAL

- Operação *Chance para Todos* (293)

RMB COMEMORA 150 ANOS REUNINDO DIRETORES DE REVISTAS DE MARINHA DA AMÉRICA LATINA E DA EUROPA

O Serviço de Documentação da Marinha promoveu, de 12 a 14 de setembro, no Rio de Janeiro, o Encontro Internacional de Revistas de Marinha, que reuniu diretores de revistas marítimas da Europa e da América Latina. O Encontro foi realizado no Auditório do Museu Naval e Oceanográfico e na solenidade de abertura fizeram parte da mesa o Secretário-Geral da Marinha, Almirante-de-Esquadra Marcos Augusto Leal de Azevedo, que presidiu a solenidade, o Diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, Contra-Almirante Max Justo Guedes, o Diretor do SDM, Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Roberto Oliveira Mesquita Spränger, e o Consultor Especial da *Revista Marítima Brasileira*, Vice-Almirante (Ref^o) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt. Além destes, estiveram presentes várias autoridades navais, colaboradores e convidados.

O Encontro Internacional faz parte do programa de aprimoramento da *RMB* na divulgação de temas marítimos e navais. Durante sua realização, os diretores de revistas marítimas dos países convidados discutiram o tema "As Revistas Marítimas na Formação da Opinião Pública – O Pacifismo e o Antimilitarismo", cujas intervenções serão publicadas nos próximos números da *RMB*.

Na solenidade de abertura, o Almirante Leal de Azevedo destacou a importância do evento pelos seus propósitos e também por reunir representantes de importantes nações amigas. Falou ainda das indagações e preocupações que surgiram com os atentados realizados contra os Estados Unidos, no dia 11 de setembro, véspera do início do Encontro, e pediu um minuto de silêncio aos presentes em memória dos mortos pelo terrorismo.

Em seguida, o Almirante Max Guedes saudou os participantes do Encontro e destacou aspectos relativos à evolução da *RMB* nos últimos anos, mormente após a participação do Consultor Especial, Almirante Brígido, quando a revista passou a ter reconhecimento nacional e internacional pelo nível que alcançou. Relembrou ainda a colaboração do ex-Consultor Especial, Comandante José Geraldo, falecido no exercício da consultoria.

O Comandante Spränger, diretor do SDM, agradeceu a presença das autoridades navais, dos convidados e ressaltou a importância do evento. No resumo histórico da *RMB* que apresentou, lembrou "o esforço de várias gerações de obstinados editores e colaboradores, que a Marinha vem sendo brindada com este magnífico veículo de divulgação dos assuntos de interesse da Instituição". Prosseguindo, falou dos propósitos do Encontro e convidou os participantes a "buscar nas experiências profissionais e pessoais de cada um idéias que possibilitem às *Revistas Marítimas* serem conhecidas pela população, mediante a veiculação da informação de fatos e eventos que justifiquem e enalteçam os serviços prestados pelas Forças Armadas, mas que, além disso, sejam um instrumento destinado a esclarecer as notícias veiculadas nos meios de comunicação de massa, as quais nem sempre apresentam uma informação fidedigna da realidade."

Por sua vez, o Almirante Brígido fez um panorama das mídias impressas e eletrônicas da atualidade em comparação com os meios de comunicação empregados pelas Marinhas para a divulgação de seus estudos e atividades. Recordando o poder da mídia na formação da opinião pública, "sempre a serviço dos poderosos", ele lembrou

o impacto que causaram as imagens do primeiro desembarque do homem na Lua, em 1969, da Guerra no Kuwait e das imagens dos atentados aos Estados Unidos que estavam sendo transmitidas naquele momento, ao vivo. Falou ainda sobre a carreira militar de Sabino Elói Pessoa e sua clarividência em criar a *Revista Marítima Brasileira*, cujos propósitos permanecem até hoje.

Antes de dar início aos trabalhos, foi descerrada no auditório, pelo Secretário-Geral da Marinha e pelo Diretor da Revista de Marinha de Portugal, a fotografia de Sabino Elói Pessoa, fundador da *Revista Marítima Brasileira*.

Participaram do Encontro: Contra-Almirante Eduardo Darcourt Adrianzen (*Revista de Marina* – Peru), Professor Celso José Pires (*Revista da ESG* – Brasil), Capitán de Navio Jaime Sepulveda Cox (*Revista de Marina* – Chile), Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref²) Gabriel Lobo Fialho (*Revista de Marinha* – Portugal), Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Alberto Almeida Pereira da Silva (*Revista do Clube Naval* – Brasil), Capitán de Navio D. Mariano Juan y Ferragut (*Revista General de Marina* – Espanha), Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Milton Sérgio Silva Corrêa (*Revista Marítima Brasileira* – Brasil), Capitán de Navio Salvador Gómes Meillon (*Revista Secretaria de Marina* – México), Prof. Eduardo Italo Pesce (*Segurança e Defesa* – Brasil) e Capitán de Navio Francisco Francisco Cachaza Iramont (*Boletín del Centro Naval* – Argentina).

Houve intervenções e debates entre os representantes das revistas marítimas sobre as idéias apresentadas, sendo formalizadas em ata as suas conclusões.

Os participantes fizeram visitas ao Complexo Cultural da Marinha, conhecendo a Ilha Fiscal e o Espaço Cultural da Marinha.

Os diretores de revistas foram homenageados pela MB.

Na Escola Naval, após almoço oferecido pelo Comandante da Escola, Contra-Almirante José Antônio de Castro Leal, o Corpo de Aspirantes desfilou prestando continência ao oficial mais antigo presente – Almirante-de-Esquadra (Ref²) José Maria de Amaral Oliveira – e aos diretores de revistas de Marinha participantes do Encontro Internacional. A cerimônia, rotineira em si, calou fundo nos visitantes pela emoção transmitida durante o desfile, onde se ressaltou o brado “Brasil! Marinha!” e o canto do *Hino da Escola Naval*.

À noite, os convidados e suas esposas foram recepcionados com jantar no Departamento Esportivo do Clube Naval, no Piraquê, pelo seu Comodoro, Contra-Almirante Oscar Moreira da Silva, e sua diretoria. O jantar transcorreu em ambiente gentil e agradável.

Duas recepções aos visitantes marcaram ainda o Encontro. A primeira, a bordo do Navio-Aeródromo *São Paulo*, quando o seu comandante, Capitão-de-Mar-e-Guerra Antônio Alberto Marinho Nigro, comentou o processo de aquisição e recebimento do navio e conduziu os convidados por alguns compartimentos do navio, concluindo a visita com almoço na praça-d’armas.

Conduzidos pelo Rebocador *Laurindo Pitta* (remanescente da Primeira Guerra Mundial), os diretores de revistas de Marinha foram recepcionados, no dia 14, pelo Comandante-em-Chefe da Esquadra, Vice-Almirante Mauro Magalhães de Souza Pinto, que fraternalmente recebeu a comitiva e ofereceu almoço na praça-d’armas do Comando da Esquadra.

Infelizmente, a apresentação da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais, prevista para o dia 13 de setembro, não foi realizada por motivo de ter sido decretado luto oficial no País em razão dos acontecimentos do dia 11, nos Estados Unidos.

PESSOAL DA MARINHA EM COMPETIÇÕES EXTRA-MB

Resultados expressivos obtidos por atletas da Marinha em provas realizadas no Brasil no último trimestre:

Ultramaratona de 24 horas Mizuno – Realizada nos dias 9 e 10 de junho, em Campinas (SP), o Primeiro-Sargento (FN-IF) Sebastião Ferreira da Guia Neto, do Batalhão Naval, sagrou-se campeão, alcançando a excepcional marca de 229,7 km, com mais de 10 quilômetros à frente do 2º colocado. Com o resultado obtido, o Sargento Da Guia bateu o recorde da prova e passou a liderar o *ranking* brasileiro de ultramaratona de 24 horas. A prova contou com a participação de 100 atletas. (*Bono* nº 490, de 27 de julho de 2001)

Troféu Brasil de Triatlo (3ª Etapa) – Nesta prova, realizada em 10 de junho, em Belo Horizonte (MG), o Segundo-Sargento (MS-MR) Gerado Pereira Lima Filho, lotado no Navio-Tanque *Almirante Gastão Motta*, obteve o 2º lugar na Categoria Militar, dentre, aproximadamente 400 atletas participantes.

7º Triatlo Corpo de Bombeiros – Realizado em 1º de julho, em Vitória (ES), a equipe representativa da MB obteve os seguintes resultados:

Categoria Sprint (375 metros de natação, 10 quilômetros de ciclismo e 2,5 km de

corrida): 2º lugar geral e 1º lugar na faixa etária 25-29 anos – Primeiro-Tenente (T) Maria Cecília Trindade de Castro, do Centro de Hidrografia da Marinha; e 3º lugar geral e 1º lugar na faixa etária 30-34 anos – Cabo (FN-IF) Antonio Carlos de Miranda, da Comissão de Desportos da Marinha.

Categoria Short (750 metros natação, 20 km ciclismo e 5km corrida): 6º lugar geral e 1º lugar na faixa etária 30-34 anos – Segundo-Sargento (MS-MR) Gerardo Pereira Lima Filho, do Navio-Tanque *Almirante Gastão Motta*; e 11º lugar geral e 2º lugar na faixa etária 30-34 anos – Segundo-Sargento (FN-IF) Carlos Renato de Mattos, lotado no Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo.

Copa Centrum de Triatlo Olímpico (1ª Etapa) – Realizada em 1º de julho, no Rio de Janeiro, a equipe representativa da MB sagrou-se campeã, dentre 300 atletas participantes. A equipe foi composta pelos militares: Capitão-de-Fragata Cyro Carlos Dias Coelho, do Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes, Cabo (AM-AS) Francisco José da Silva Teixeira, da Base Almirante Castro e Silva, e Soldado (FN) Alexandre Barcellos dos Santos, lotado no 1º Batalhão de Infantaria do Corpo de Fuzileiros Navais.

1ª JORNADA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA NAVAL E MARÍTIMA

Foi realizada a 1ª Jornada Internacional de História Naval e Marítima, entre 8 e 10 de novembro do ano passado, na Argentina, conforme já noticiado pela *RMB* no 1º trimestre, página 297. Organizado pelo Departamento de Estudos Históricos e Navais e pela Universidade de El Salvador, de Buenos Aires, o evento contou com a participação de três representantes da Mari-

nha do Brasil: Vice-Almirante (Refº) Helio Leoncio Martins, Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº) Lauro Nogueira Furtado de Mendonça e a Capitão-de-Corveta (T) Edina Laura Nogueira da Gama.

Por lapso da *RMB*, deixou de ser publicado que o Comandante Furtado de Mendonça apresentou o trabalho "Breve estudo sobre influências internacionais nos le-

vantes ocorridos na Armada brasileira no ano de 1910", dividido em sete tópicos:

1ª – Breve apresentação dos acontecimentos ocorridos nas datas de 22 de novembro, 10 de dezembro de 1910 e dias subsequentes.

2ª – Referências às revoltas do *Potemkin* e do *Dom Carlos*, nas Armadas russa e portuguesa: análise sucinta da convivência entre as guarnições brasileiras e as populações estrangeiras, com as quais estiveram em contato durante a construção, regresso das unidades componentes da chamada Esquadra de 1910 e viagens internacionais contemporâneas.

3ª – Considerações sobre a corrida naval entre potências sul-americanas, à época.

4ª – Carta anônima trazendo à luz notícias sobre uma possível oferta de apoio de marinheiros argentinos aos seus colegas brasileiros, acontecida em outubro de 1910, seguida de análise sobre sua credibilidade.

5ª – Discussão sobre, aceita a premissa da veracidade de tal promessa, as suas possíveis consequências, caso efetivada, de fato.

6ª – Opções pró e contra, acrescentando-se documentação internacional sobre o tema.

7ª – João Cândido, o indigitado chefe da revolta, seria entre-riano?

PROMOÇÕES DE ALMIRANTES

Foram promovidos, por decreto presidencial de 31 de julho de 2001, contando antiguidade a partir de 31 de julho de 2001, os seguintes oficiais do Corpo da Armada:

Ao posto de Almirante-de-Esquadra: Vice-Almirante Jeronymo Francisco MacDowell Gonçalves.

Ao posto de Vice-Almirante, os Contra-Almirantes: Murilo de Moraes Rego Correa

Barbosa, Sérgio Loesch Soares e Aurélio Ribeiro da Silva Filho.

Ao posto de Contra-Almirante, os Capitães-de-Mar-e-Guerra: Adalberto Casaes Júnior, Newton Cardoso, Gilberto Max Roffe Hirschfeld, Marcus Vinicius Iório Hollanda, Edison Lawrence Mariath Dantas e Arthur Pires Ramos. (*Bono Especial* nº 493/01, de 31 julho de 2001)

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

Tomaram posse nos cargos e nas datas ao lado de seus nomes mencionadas os seguintes almirantes:

Adido Naval nos Estados Unidos da América e no Canadá: Contra-Almirante Celso Guimarães Lapa, dia 16 de julho;

Chefe do Estado-Maior da Armada: Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Portella Peixoto, dia 17 de julho;

Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação: Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo, dia 26 de julho;

Subchefe de Estratégia do Estado-Maior da Armada: Contra-Almirante Adalberto Casaes Júnior, dia 31 de julho;

Chefe do Estado-Maior de Defesa do Ministério da Defesa: Almirante-de-Esquadra José Alfredo Lourenço dos Santos, dia 2 de agosto;

Comandante do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk: Contra-Almirante Dalmo de Almeida Soares, dia 2 de agosto;

Subchefe de Organização do Estado-Maior da Armada: Contra-Almirante Newton Cardoso, dia 7 de agosto;

Comandante do 3º Distrito Naval: Vice-Almirante Julio Saboya de Araújo Jorge, dia 8 de agosto;

Diretor de Assistência Social da Marinha: Contra-Almirante Marcus Vinicius Lório Hollanda, dia 9 de agosto;

Subchefe de Logística e Plano Diretor do Comando de Operações: Contra-Almirante Gilberto Max Roffe Hirschfeld, dia 10 de agosto;

Chefe do Gabinete do Comandante da Marinha e Secretário do Almirantado: Contra-Almirante João Afonso Prado Maia de Faria, dia 10 de agosto;

Comandante-em-Chefe da Esquadra: Vice-Almirante Mauro Magalhães de Souza Pinto, dia 14 de agosto;

Comandante do 1º Distrito Naval: Vice-Almirante Carlos Augusto Vasconcelos Saraiva Ribeiro, dia 16 de agosto;

Diretor-Geral do Material da Marinha:

Almirante-de-Esquadra Jeronymo Francisco MacDowell Gonçalves, dia 21 de agosto;

Subchefe de Planejamento e Avaliação do Estado-Maior da Armada: Contra-Almirante Arthur Pires Ramos, dia 22 de agosto;

Comandante do 7º Distrito Naval: Contra-Almirante Luiz Augusto Correia, dia 22 de agosto;

Diretor de Aeronáutica da Marinha: Contra-Almirante Alvaro Luiz Pinto, dia 27 de agosto;

Diretor do Departamento de Política e Estratégia do Ministério da Defesa: Vice-Almirante Aurélio Ribeiro da Silva, dia 27 de agosto;

Subchefe de Organização do Comando de Operações Navais: Contra-Almirante Edison Lawrence Mariath Dantas, dia 5 de setembro.

EMPRESA ESTRANGEIRA VAI OPERAR O PORTO DE SUAPE DURANTE 30 ANOS

A International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) foi declarada vencedora da concorrência para operar o terminal do Porto de Suape, em Pernambuco, por 30 anos.

A oferta da ICTSI superou as de dois outros consórcios internacionais, pois o novo operador do terminal ofereceu 124 milhões de dólares, tomando como base a projeção de aumento de volumes a serem operados nesse período. A empresa também se obrigou a pagar um adiantamento de 4 milhões de dólares, taxas fixas anuais de US\$ 1,55 milhão e taxa inicial de 25 dólares por contêiner cheio, que atingirá o valor de 100 dólares até o 21º ano.

Esta taxa progressiva oferecida pela



ICTSI foi o que lhe fez vencedora da concorrência, já que os outros itens eram obrigatórios para todos os concorrentes.

Além das obrigações financeiras, a ICTSI fará um investimento mínimo em equipamentos e obras civis. O porto tem dois píeres, mas nenhum equipamento de car-

ga. A empresa reservou US\$11,5 milhões para as despesas importantes durante o primeiro ano de operação.

O Porto de Suape foi projetado para

operar volume crescente de carga. Quando concluído, é esperado que tenha uma capacidade anual de 600.000 TEU. (*Portfolio International*, mai-jun/2001)

MERGULHADORES DE COMBATE REALIZAM SALTO A GRANDE ALTITUDE

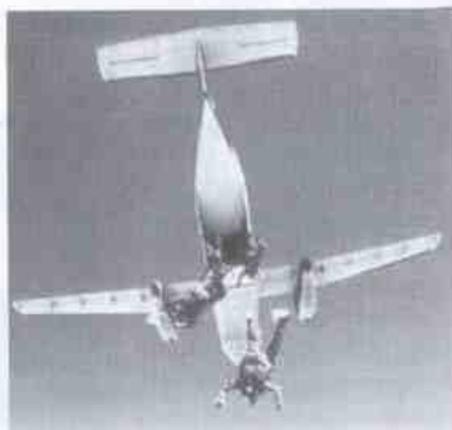
O Grupamento de Mergulhadores de Combate (Grumec) realizou adestramento de salto com pára-quadras a grande altitude sobre o Aeroporto de Rezendes, no Estado do Rio de Janeiro. O emprego tático desse procedimento dificulta a detecção visual do pessoal infiltrado, bem como reduz a capacidade de reação da artilharia antiaérea opo- nente contra os vetores aéreos empregados. Em face da elevada altitude, o ar se torna rarefeito, exigindo o uso de máscaras e suprimento individual de oxigênio pelos pára-quadristas e tripulantes da aeronave.

O evento exigiu uma complexa coordenação para o emprego dos meios e equipamentos e contou com a participação da Força Aérea Brasileira, com a aeronave C-115 *Buffalo*, do 1º Grupo de Transporte de Tropa, e do Exército Brasileiro, com pessoal e material da Companhia de Precursores Pára-quadristas.



Participaram também militares do Batalhão de Operações Especiais de Fuzileiros Navais e pessoal de apoio da Base Almirante Castro e Silva e da Base Naval do Rio de Janeiro.

A integração entre militares das três Forças permitiu que o evento obtivesse o êxito almejado. (*Nomar* 710, p.2)



CONQUISTAS DA AVIAÇÃO EMBARCADA

Foram realizadas, com absoluto êxito, operações de adestramento de aeronaves *Skyhawk* a bordo do Navio-Aeródromo *São Paulo*. No dia 1º de agosto, foi realizado o primeiro lançamento por catapultagem

de aeronave *AF-1*; no dia 30, aconteceu a realização do primeiro pouso e, no dia seguinte, outras catapultagens, todas conduzidas por pilotos brasileiros. (*Bono* 500, de 02/08 e *Bono* 588, de 03/09)

OPERAÇÃO CHANCE PARA TODOS

A Capitania dos Portos da Amazônia realizou na região de Estreitos, com sede no município de Breves, Pará, a Operação *Chance para Todos III*, que contou com a participação da Receita Federal e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

A operação foi realizada para impedir, por meio da fiscalização do tráfego aquaviário, que embarcações em situação irregular utilizem as vias navegáveis da área próxima aos Estreitos, e para possibilitar



que tais embarcações regularizem suas respectivas documentações.

Foram realizados, ainda, atendimentos médicos e odontológicos.

Participaram da operação os Navios-Patrolha *Bocaina* e

Pampeiro, aeronave UH-12, militares do Grupamento de Fuzileiros Navais de Belém, médicos do Hospital Naval de Belém e agentes da Receita Federal e do Ibama.

Durante os sete dias da operação foram abordadas 473 embarcações. O Ibama apreendeu 5.400 m³ de madeira e 3.000 quilos de palmito. (*Nomar* 710)

IMPORTÂNCIA DA HIDROVIA TOCANTINS-ARAGUAIA

O Comando do 7º Distrito Naval (Brasília) promoveu, em 11 de maio último, em seu auditório, uma série de palestras sobre o tema "A importância da Hidrovia Tocantins-Araguaia", realizada pela Administração da Hidrovia Tocantins-Araguaia (AHITAR).

O evento teve a participação dos seguintes palestrantes: Carlos Mota Vilela, superintendente da AHITAR, que falou sobre o andamento das obras na hidrovia; Benjamin Gallotti Bezerra, abordando a "Questão Jurídica do Licenciamento"; o enge-

nheiro ambientalista Nilder Costa, que discorreu sobre "O amparo ambiental no Brasil"; e o capitão dos portos do Araguaia-Tocantins, que explorou o tema "A Marinha do Brasil no Araguaia-Tocantins".

As palestras contaram, ainda, com a presença de diversas autoridades do Ministério dos Transportes e do Comando da Marinha, além de superintendentes de outras hidrovias do Brasil e dos senadores Leomar Quintanilha e Carlos Patrocínio, ambos do Estado do Tocantins. (Do *Nomar* nº 710, de 20/6/01)

BATALHÃO DE ENGENHARIA NO ANO INTERNACIONAL DO VOLUNTÁRIO

Em comemoração ao 193º aniversário do Corpo de Fuzileiros Navais e ao Ano Internacional do Voluntário, o Batalhão de Enge-

naria de Fuzileiros Navais vem desenvolvendo campanhas filantrópicas tendo como público-alvo a comunidade carente do Mu-

nicipio de Duque de Caxias, no Estado do Rio de Janeiro.

Cada subunidade do Batalhão é responsável pela divulgação, arrecadação, armazenamento, escolha da entidade a ser beneficiada e pela distribuição do material arrecadado, o que pode ocorrer mais de uma vez durante a campanha e beneficiar mais de uma entidade.

Fiel ao seu lema de "Construir, às vezes destruir, mas sempre apoiar", o Batalhão de Engenharia busca, com este gesto, contribuir para atenuar as dificuldades dos seus vizinhos, ao mesmo tempo materializa o *Espí-*



rito de Corpo dos fuzileiros navais e divulga a solidariedade característica da MB. (Nomar 710/2001)

ESTAÇÃO ANTÁRTICA COMANDANTE FERRAZ

Foi realizada, na Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), a cerimônia de passagem de funções do Grupo-Base.

Durante o período em que estiveram à frente da Estação, os militares do Grupo-Base apoiaram mais de 20 projetos de pesquisa lá desenvolvidos, com uma média de 24 pesquisadores. Além disso, efetuaram a manutenção dos módulos e equipamentos, bem como supervisionaram as obras executadas pelos servidores do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

A troca do Grupo-Base coincide com o

fim do verão austral e marca o término da Operação Antártica XIX, essencialmente apoiada pelo Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*. A mudança representa a renovação das atividades desenvolvidas na EACAF, evidenciando a importância da presença brasileira na Antártica.

O novo Grupo, que lá permanecerá por 12 meses ininterruptos, terá a responsabilidade de manter a EACF operacional, visando a apoiar as pesquisas desenvolvidas durante o inverso e o próximo verão austral. (Do *Nomar* nº 710, de 20/6/01)

PRÊMIO OPERAÇÃO CISNE BRANCO

Representando o Comando do 6º Distrito Naval (Ladário), uma equipe composta por militares daquele Comando e do Esquadrão HU-4 foi à cidade de Tangará da Serra (Mato Grosso do Sul), para realizar a entrega da premiação conquistada por Márcio Kawada, vencedor do concurso nacional de redação (nível médio) da Operação *Cisne Branco 2000*.

Márcio Kawada realizou um sobrevôo a bordo de uma aeronave HU-4 e recebeu os prêmios oferecidos pelo SRPM e pelo Comando do 6º DN. (Nomar nº 710/2001)



FESTA DO 50º ANIVERSÁRIO DO COLÉGIO NAVAL

Presidida pelo Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sérgio Chagas-Teles, foi realizada no dia 18 de agosto, em Angra dos Reis, a cerimônia militar comemorativa à passagem do 50º Aniversário do Colégio Naval. Também foi realizada uma missa de ação de graças e, ao evento, compareceram representantes de todas as turmas ali formadas desde 1951, quando da inauguração do Colégio.

O atual Colégio Naval, em Angra dos Reis, foi criado em 25 de fevereiro de 1949 e, em 15 de agosto de 1951, foram solenemente inauguradas as suas atividades de ensino, com 326 alunos integrando as turmas do 1º e 2º anos.

Durante a cerimônia militar, foi lida a seguinte ordem do dia alusiva à efeméride, assinada pelo Comandante do Colégio Naval, Contra-Almirante Edison Lawrence Mariath Dantas:

"Quinze de agosto de 1951. Nesta data foram iniciadas as atividades do Colégio Naval em Angra dos Reis. A história do Colégio, no entanto, remonta aos tempos do Império, quando começou a nascer vagamente no II Reinado a idéia da criação de um Preparatório Naval, que foi efetivada, através do Decreto nº 6440 de 28 de dezembro de 1876. A história do Colégio Naval é, desse modo, parte da história do Brasil como nação, uma vez que o cuidado com o aprimoramento da oficialidade de um País está intimamente relacionado à preservação da identidade nacional. Tal idéia refletiu a preocupação das autoridades do Império com a qualidade da formação dos oficiais e, conseqüentemente, o desenvolvimento de uma

mentalidade marítima nacional ainda hoje tímida.

"Em que pesem as dificuldades inerentes a todo empreendimento, sobretudo quando se trata de preparar física, moral e intelectualmente jovens de todas as partes do Brasil com distintas visões de mundo, a história do nosso estimado Colégio Naval é cheia de beleza e agradáveis fatos.

"Senhores oficiais, tivemos a ventura de estudar no majestoso prédio da Enseada Baptista das Neves! Quem não se recorda da primeira vez em que foi possível contemplar a beleza deste lugar e travar os primeiros contatos com a Marinha? Sei que

neste exato momento, muitos estão a recordar-se da primeira, ainda desajeitada, formatura; das primeiras palavras dos tenentes, dos comandantes ou diretores; dos primeiros "sim, senhor!" ou "não, senhor!" frases singelas que expressam o respeito aos nos-

sos princípios mais sagrados: hierarquia e disciplina; a primeira saudade apertada dos entes queridos que, com confiança e orgulho, permitiram que déssemos os passos iniciais na mais bela das carreiras. Os integrantes das primeiras turmas devem recordar-se com carinho do dia em que informalmente alguns posaram para uma foto com o pato *Gingelim* em uma gaiola de madeira; do uniforme *cheviot* usado pelo alunos.

"Enfim, são muitas as lembranças e cada turma tem a sua própria história e seriam necessárias muitas páginas para narrar o que cada um gostaria de registrar com carinho e emoção. Peço que me perdoem e aquiesçam em permitir-me fazer uma referência

O cuidado com o aprimoramento da oficialidade de um país está intimamente relacionado à preservação da identidade nacional

especial às turmas de 51 e 52, das quais saíram três eminentes chefes navais; da turma de 51, um ministro da Marinha e um ministro do Superior Tribunal Militar e, da turma de 52, o Comandante da Marinha.

"Santo Agostinho, a águia do entendimento humano, afirmou que "o tempo era um presente triplo: o passado como recordação bem presente; o presente como o vemos e o entendemos; o futuro como expectativa presente". Hoje, quão válida é a afirmativa do sábio de Tagaste, pois para nós também a força do momento presente fala por si mesma. Tenho a convicção inabalável de que esse encontro de todas as turmas desde 1951 é prova inequívoca do amor que cada um dos senhores devota ao nosso estimado Colégio. Esse encontro de gerações constitui a quintessência do espírito de fraternidade que une os homens do mar.

"Senhoras e senhores, quando fizemos a opção pela Marinha éramos muito jovens e sonhadores. Muitos dos nossos companheiros seguiram outros rumos, mas o que na maioria existia como tendência transformou-se em vocação ao longo dos anos. De 1951 até os dias de hoje, os 6.496 alunos transferidos para a Escola Naval transformaram-se de 'Esperança da Armada Brasileira' em 'Sentinelas dos Mares' e, após a graduação na Escola Naval e o exercício de diversas funções na carreira, 151 atingiram o Almirantado. Essa vocação, todavia, começou a nascer numa instituição de ensino de elevado padrão educacional resultante da dedicação de professores entusiasmados e patriotas. Neste momento expresse o nosso reconhecimento aos que exerceram a árdua e dignificante tarefa de nos capacitar física, moral e intelectualmente: nossos queridos instrutores e mestres. Importa também render homenagem à alta administração naval, aos comandantes, oficiais, praças, professores e funcioná-

os civis pela forma com que mantiveram o Colégio Naval digno dos mais rigorosos padrões de qualidade no ensino; aos nossos familiares, esteios das nossas vidas, os quais conosco compartilharam momentos de alegria e tristeza; às autoridades e população da Cidade de Angra dos Reis, que aprendemos a admirar e respeitar, em anos de proveitosa convivência. Temos orgulho de também ser parte da história dessa cidade.

"Nosso agradecimento final a Deus que nos permitiu chegar até aqui, sem o qual nada podemos.

"Senhoras e senhores! Num mundo em que 'o ter' é mais importante que 'o ser' não seria impróprio afirmar que os valores éticos e profissionais, assimilados desde os tempos de aluno do Colégio, diferenciam-nos dos que, cada vez mais, deixam-se conduzir pela propaganda sutil que exalta os valores materiais em detrimento dos autênticos valores dos homens do mar: desprendimento, camaradagem, coragem e patriotismo. Esses serão sempre os valores que nortearão nossas mais íntimas atitudes, pois a maior recompensa de um marinheiro é a satisfação de ser útil ao Brasil.

"Nesse momento solene convido-os a lançar um olhar para o futuro na certeza de que o Colégio Naval permanecerá fiel aos ideais de seus fundadores e continuará, por muitos anos, contribuindo para forjar o caráter dos futuros oficiais da Marinha do Brasil.

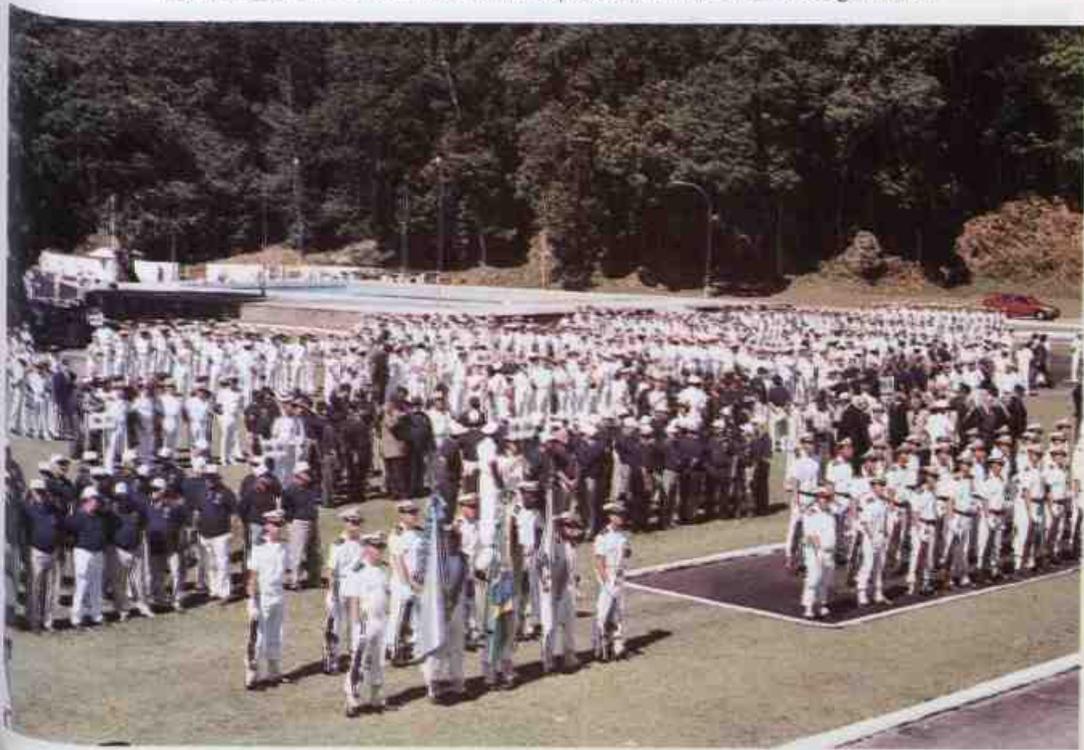
"Que unidos possamos prosseguir na busca permanente de uma nação cujos cidadãos possam compreender nossa vocação marítima e orgulhar-se de seus homens do mar. Esse trabalho começa dentro das salas de aula, dos pátios internos e dos campos de esportes de nosso querido Colégio Naval.

"Parabéns Colégio Naval! Parabéns Escola Naval! Parabéns Marinha do Brasil!"



Comandante da Marinha passando em revista o Corpo de Alunos do Colégio Naval

Aspecto geral da formatura das turmas representadas na festa do Colégio Naval





Turma de 1951— Na foto, à esquerda, os Almirantes-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira (ex-Ministro da Marinha) e José Júlio Pedrosa (Ministro do Superior Tribunal Militar)

Os antigos professores do Colégio Naval presentes à festa também foram homenageados. Aqui, ao lado do Contra-Almirante Edison Lawrence Mariath Dantas, Comandante do Colégio Naval





O Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sérgio Chagasteles, assina a ata de lançamento do selo comemorativo do cinquentenário do Colégio Naval

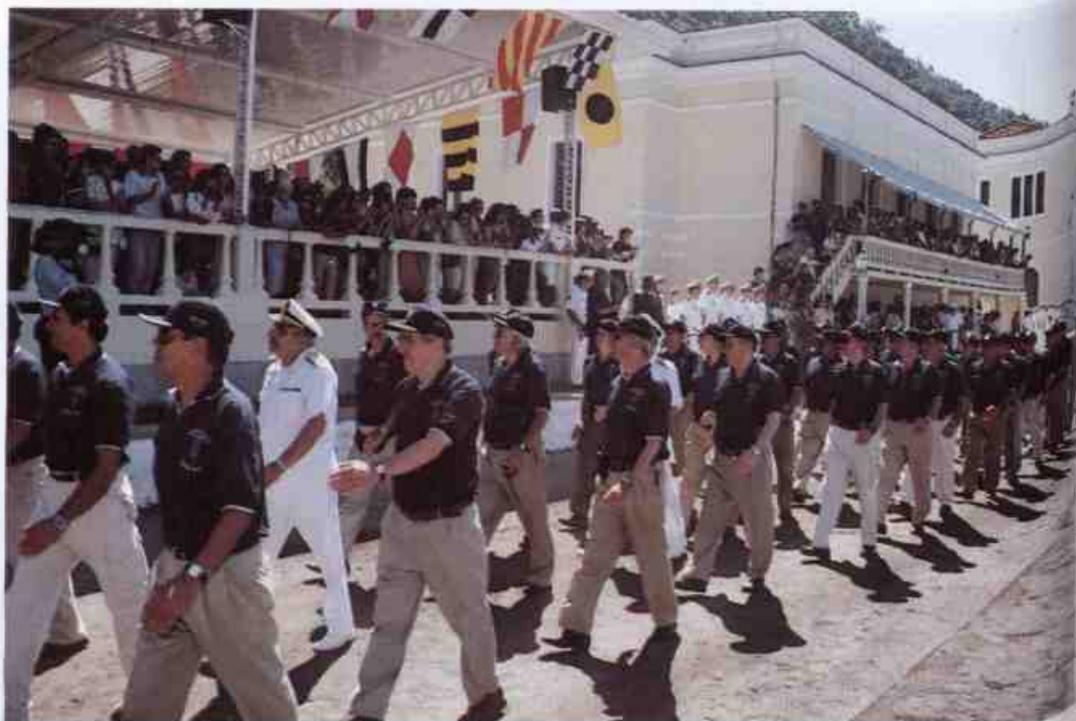
Guarda da Bandeira





Desfile da primeira Turma, tendo à frente o Almirante Mauro César Rodrigues Pereira

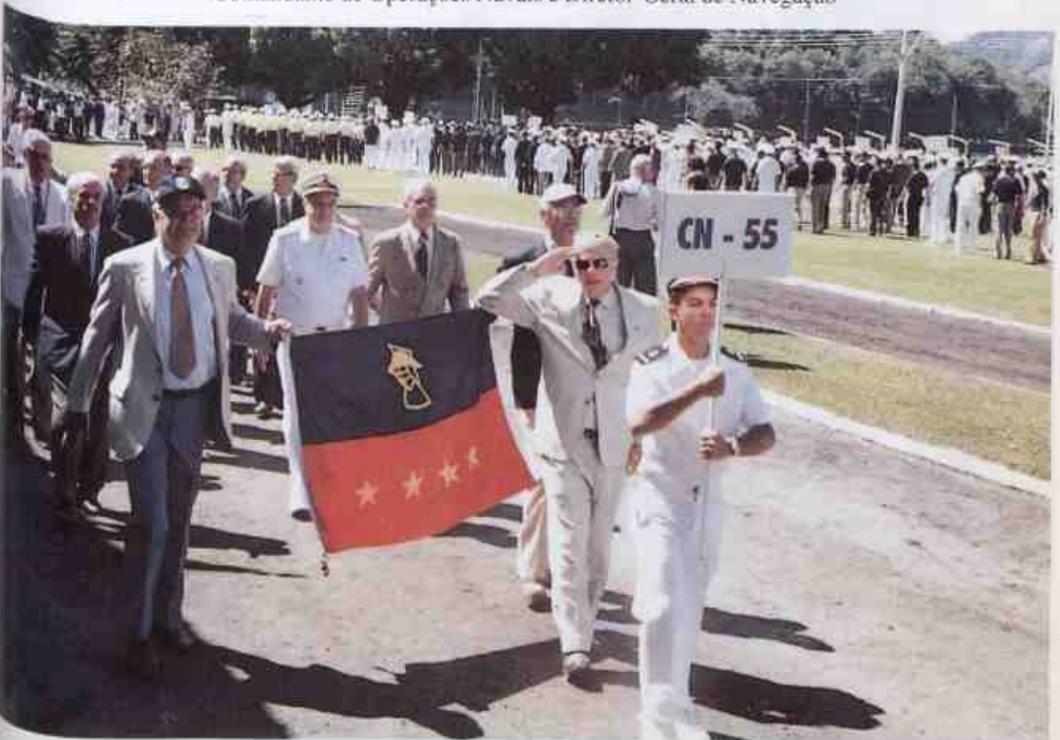
Turma de 1952. Comandante da Marinha integrado





Turma Dedo. Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Portella Peixoto, Chefe do Estado-Maior da Armada, à frente

Alunos de 1955 desfilando. Na formatura o Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo, Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação





Turma de 1958. Fardados, da esquerda para a direita, Vice-Almirante Euclides Duncan Janot de Matos, Diretor de Portos e Costas, e Vice-Almirante Ivan Pereira Arêas, Diretor de Hidrografia e Navegação

Alunos da Turma de 1959. Nela, os Vice-Almirante Adilson Vieira de Sá, Comandante da ESG, e Júlio Soares de Moura Neto, Chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais





Vice-Almirante Carlos Afonso Pierantoni Gambôa, Diretor do Sistema de Armas da Marinha e o Vice-Almirante Paulo Frederico Floriano Dobbin, Comandante da Força de Fuzileiros da Esquadra, em formatura em sua Turma de 1960

Alunos da Turma de 1962. O segundo da direita para a esquerda, na primeira fila, é o Deputado Airton Xerez



Na segunda fila, de óculos escuros, o Comandante Spränger, Diretor do SDM, junto à sua Turma de 1967

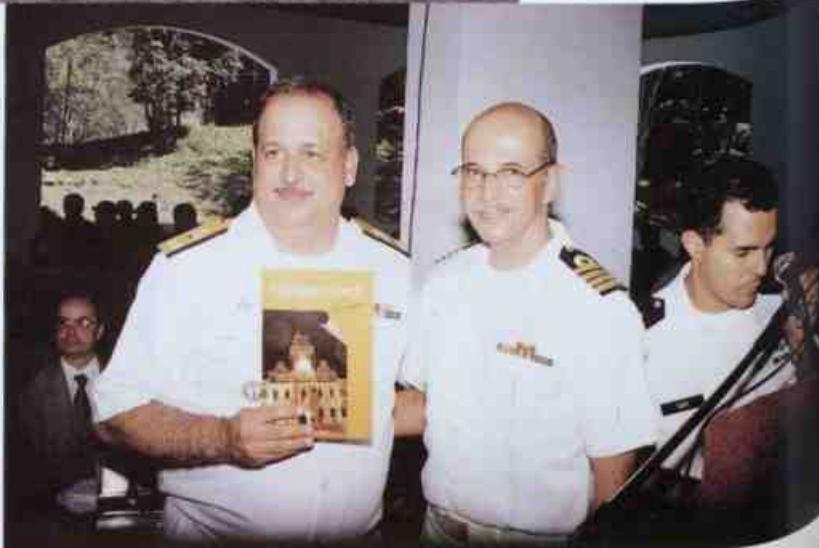
Turma de 1971. À direita, de uniforme, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Antonio Carlos Gesteira Leite de Mattos, Vice-Diretor do SDM



Turma de 1982



Contra-Almirante Edison Lawrence Mariath Dantas ao lado do Capitão-Mar-e-Guerra Paulo Roberto Oliveira Mesquita Spränger, Diretor do SDM, exhibe o livro *Colégio Naval – 50 Anos*, da autoria do Professor Guilherme de Andrea Frota (ver matéria pág. 307)



DIA DO SOLDADO

"Quanto custa ser Caxias" (Aires da Mata Machado Filho, in *Diamantina*, p. 26)

O Comandante do Exército, General-de-Exército Gleuber Vieira, por ocasião da passagem do Dia do Soldado, em 25 de agosto de 2001, divulgou a ordem do dia, intitulada "Quanto custa ser Caxias", alusiva à data, onde destaca as qualidades que fizeram Patrono do Exército o Marechal Luís Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias.

A seguir, na íntegra, a ordem do dia:

"Caxias.

"Assim foi chamado Luís Alves de Lima e Silva quando, no Maranhão, pacificou a Balaiada. Duque de Caxias foi a titulação que recebeu quando retornou da Campanha da Tríplice Aliança.

"Por três vezes presidente do Conselho de Ministros, presidente de duas províncias e senador do Império, Caxias, marechal do Exército Brasileiro, não foi um personagem eventual e transitório em nossa História. Honrado cidadão, notável chefe militar e acaudado estadista, transcendeu todos os títulos justamente recebidos. Personificou o Pacificador e Unificador da Pátria. Encarnou o herói do Império. Projetou sua luminosa presença à República por nascer.

Praticou coragem e prudência revestidas de bondade. Galvanizou pelo exemplo. Austero e simples, inspirou e demonstrou lealdade, desprendimento, disciplina e responsabilidade. Sua espada invencível bri-

lhou na altivez da autoridade que não constrange, na temperança que permeia graves decisões e na disposição férrea para, fiel a si mesmo, não transigir com a indisciplina. Conclamou e corrigiu, compreendeu, orientou e perdoou. Chefiou, liderou e conquistou sem possuir, desviando-se das luzes do sucesso e do poder que seduzem o homem comum. Seus ensinamentos sobrevivem para os cidadãos de todos os tempos.

"Sua obra persiste no caldeamento e unificação do contexto nacional heterogêneo. Inspira competentes quadros profis-

sionais e acompanha a família militar nas movimentações constantes, na rusticidade e nos sacrifícios da vida castrense.

"Ainda presente, Caxias vibra com a excelência do trabalho dessa gente, da ativa e da reserva, que não desveste a farda, mantendo a lealdade em todos os sentidos, a camaradagem e o espírito de cumprimen-

**Sua espada invencível
brilhou na altivez da
autoridade que não
constrange, na temperança
que permeia graves
decisões e na disposição
férrea para, fiel a si
mesmo, não transigir com
a indisciplina**

to de missão.

"Seus soldados representam todos os segmentos sociais, preservam o respeito e a admiração dos brasileiros pelo Exército.

"O soldado sabe quanto custa ser um Caxias, que, por força de lei e dever de ofício, se necessário dispõe da própria vida para sobrepor os interesses maiores da Pátria às pequenas vontades e ambições pessoais. Custa exercitar lealdade, ética,

espírito público, dignidade e amor incondicional ao Brasil, virtudes tão escassas nos dias que correm. Custa testemunhar as distorções e caricaturas que apresentam da hierarquia e da disciplina, para acobertar irresponsabilidade ou omissão. Custa admitir que reivindicações e críticas se façam sob o anonimato, escondendo a verdadeira face, como que festejando a rebeldia agressiva. Custa ser Caxias quando se assiste à perversa inversão de valores em um regime de liberdades no qual só os direitos existiriam e os deveres seriam postergados; quando há quem maximize e orquestre defeitos alheios, mascarando e justificando suas próprias intenções e vilanias; quando se vê a tentativa de degradação da justiça e as ameaças às estruturas constituídas. Custa, ainda, ver os valores que você preserva, constante e irresponsavelmente apresentados como apanágio de alguns cidadãos que falsamente se arrogam progressistas, patriotas e desprendidos, mas que, em verdade, comercializam e barganham ardilosas e escusas pretensões; acobertam-se em conveniências pessoais, escondidos em títulos, valendo-se até da investidura da autoridade que exercem. Custa ser Caxias quando presenciamos nossa Instituição, responsável constitucionalmente pela garantia da lei e da ordem, ser atingida pelos que têm o dever de fiscalizar o cumprimento dos preceitos legais, sob a busca insensata de efeitos de mídia. Custa ser Caxias



General-de-Exército
Gleuber Vieira
Comandante do Exército

quando vemos o uso arbitrário da informação de interesse público, que denuncia, apura, julga e condena pessoas e instituições à sombra de um maniqueísmo cego, negando, em nome de um passado recente, o espírito de pacificação que, inspirado em nosso patrono, se propôs à Nação. Custa ser Caxias, sim, quando a violência pode ameaçar a segurança e a paz social, enaltecer e favorecer ladinos, entronizar espertos e constranger virtuosos cidadãos. Porque a violência manifesta-se, muitas vezes, sem o dessembainhar de sabres. Ela vem sob a cobertura de causas nobres, em cujo abrigo muitos pregam e praticam a agressão à lei e à ordem constituída, ao arrepio dos interesses nacionais. Vem, ainda, no abuso da força, na utilização da palavra que dilapida e injuria, na deletéria corrupção dos padrões éticos, na destruição dos laços sagrados de cultura, nacionalidade e tradição, na cômoda atitude da ignorância contemplativa e não comprometedora que perverte e anestesia a sociedade.

“Para ser Caxias é necessário, realmente, amar a Pátria brasileira, estar moralmente amparado, corajosamente disposto e fraternalmente envolvido com o próximo e com a sociedade. Porque é preciso zelar e manter, com honradez e dignidade, em sua esfera de atribuições, a ordem, a segurança e a paz – obrigação de todos.

“Soldado de meu Exército, você é Caxias. Orgulhe-se de sê-lo.”

COLÉGIO NAVAL – 50 ANOS

Foi lançado pelo Serviço de Documentação da Marinha o livro *Colégio Naval – 50 anos*, de autoria do historiador Guilherme de Andréa Frota, antigo professor do Colégio, como parte das comemorações do seu 50º aniversário (ver pág. 304).

Em face da representatividade desta data e pela expressão que o educandário teve na formação da grande maioria dos oficiais de Marinha, é reproduzida aqui a apresentação do livro, assinada pelo diretor do Serviço de Documentação da Marinha, Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Roberto Oliveira Mesquita Spränger:

“Tive o privilégio de começar minha vida na Marinha do Brasil como aluno da turma de 1967 do Colégio Naval. Assim, tornei-me parte daqueles marinheiros que, forjados em suas carreiras desde a adolescência, vêm nesta instituição o rumo a seguir, os sonhos a realizar, a despeito de todos os temores e incertezas da idade e do tempo que chegam com ela ... E mais tarde, as dificuldades inerentes da profissão fazem ver àqueles ex-alunos, entre os quais me incluo, que os ensinamentos e exemplos continuam a representar a nossa esperança e a certeza da nossa missão como oficiais da Marinha do Brasil; mesmo os amigos que não seguiram na longa jornada têm em muito do que são a história vivida no Colégio Naval.

“As lembranças do passado, que não são apenas minhas, mas de todos que entoaram o grito de guerra “Quiricomba, zepelim...”, me fazem agradecer pela oportunidade que hoje tenho de, como Diretor do Serviço de Documentação da Marinha, poder editar o livro *Colégio Naval – 50 anos*, na preservação, para sempre, desse momento. Escrita pelo historiador Guilherme de Andréa Frota, antigo professor da instituição, e, como tal, sensível às suas memórias, esta publicação apresenta-se como um documento a se perpetuar na comemoração da efeméride, sendo não apenas um livro de história, mas, em certa medida, um álbum da família que hoje completa cinqüenta anos de vida.”

O livro contém 16 capítulos: Origens do Preparatório Naval; O Externato da Marinha; Surge o Colégio Naval; A conjuntura dos primeiros momentos republicanos; Um prédio com muita história; De novo o Colégio; Uma discussão histórica; Um pouco de história; Algumas notas sobre o fardamento dos alunos; Histórias não contadas; Diretores e comandantes do Colégio Naval; Um acervo a ser mantido; O Colégio Hoje; Os professores; *A Fragata* – História de um ideal em forma de revista; O Jubileu de Prata.

O livro se encontra à venda no SDM e na loja do Espaço Cultural da Marinha.

MARINHA DO BRASIL CITADA EM REVISTAS ESTRANGEIRAS

– A *Revista General de Marina*, da Espanha, em abril do corrente, publicou a chegada do Navio-Aeródromo *São Paulo* ao Brasil. Menciona a revisão feita no período de dois meses no Estaleiro DCN, em Brest; as provas de mar em janeiro deste ano e a substituição do Navio-Aeródromo *Ligeiro Minas Gerais*.

– A *Rivista Marittima*, da Itália, de maio deste ano, noticia o incidente do Submarino *Tonelero*, em 24 de dezembro de 2000, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Na mesma edição, cita o pouso e decolagem, pela primeira vez, das aeronaves *Skyhawk-AF-1*, com pilotos navais brasileiros, no Navio-Aeródromo *Ligeiro Minas*

Gerais, em 18 de janeiro; e também a partida do Navio-Aeródromo *São Paulo* de Brest com destino ao Rio de Janeiro, após

revisão da propulsão, catapulta e aparelho de parada, seguida de prova de mar que confirmou o nível de operação do navio.

TOMA POSSE O NOVO COMANDANTE DE OPERAÇÕES NAVAIS E DIRETOR-GERAL DE NAVEGAÇÃO

Foi realizada no dia 26 de julho a cerimônia de posse do Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo nos cargos de Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação. Na solenidade presidida pelo Comandante da Marinha e realizada no Salão Nobre do Edifício Almirante Tamandaré, no Rio de Janeiro, o Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Portella Peixoto, transmitindo os cargos, assim se manifestou em sua ordem de serviço:

Agradecimentos do Almirante Peixoto

“Exercer os cargos de Comandante de Operações Navais e de Diretor-Geral de Navegação deu-me enorme satisfação profissional, pela oportunidade de viver novamente as atividades operativas e de melhor conhecer as desenvolvidas no âmbito da hidrografia, da pesquisa marinha e da segurança da navegação.

“Vivi momentos de ansiedade, mas vivi muito mais outros que me deram grande alegria:

- constatando nas minhas inspeções e visitas o magnífico estado de conservação das OM subordinadas, cada comandante ou diretor aplicando com critério os recursos recebidos graças à sistemática do Plano Diretor que tão bem nos ensina a administrar;

- vendo a movimentação diária das forças operativas da Esquadra, da Força de Fuzileiros da Esquadra e dos distritos navais, marcando presença em operações nos diversos cenários, sempre prontas como foi

demonstrado por ocasião da Operação *Sinal Vermelho*, no ano passado;

- acompanhando as operações de socorro e salvamento marítimos, onde navios e aeronaves salvaram muitas vidas, sem qualquer alarde, contando em muitas ocasiões com as seguras informações do Sistram;

- assistindo às primeiras operações a bordo do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* dos aviões *AF-1*, pilotados pelos nossos aviadores navais, em demonstrações de elevada competência profissional;

- participando do processo de recebimento do Navio-Aeródromo *São Paulo*, talvez a mais espetacular obtenção de navio de oportunidade feita pela Marinha, não só pelo custo final, mas principalmente pelo que o navio significará para a segurança das operações aéreas embarcadas;

- verificando o grande prestígio desfrutado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação no seio da comunidade hidrográfica internacional, a crescente importância das pesquisas do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira em benefício das operações navais e o respeito e a confiança que a Diretoria de Portos e Costas infunde nos setores ligados à navegação no mar e nos rios, exercendo com absoluta firmeza as atribuições da Autoridade Marítima;

- admirando o grande avanço tecnológico da Marinha, representando entre tantos projetos pela modernização das fragatas classe *Niterói*, possibilitando um considerável aumento do poder combatente da Esquadra;

– por fim, orgulho-me de ter comandado militares e civis, homens e mulheres do mais alto valor profissional, exemplos de culto à disciplina e à hierarquia e que tanto dignificam a Marinha como instituição.

Seguiram-se agradecimentos às autoridades civis e militares e à sua família.

Palavras iniciais do Almirante Longo

Em sua primeira ordem de serviço, o Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo falou de sua trajetória na Marinha até àquela data e de suas expectativas no exercício nos novos cargos:

“Com bastante satisfação, assumo hoje o cargo de Comandante de Operações Navais e de Diretor-Geral de Navegação, organizações cujos propósitos são, respectivamente, ‘aprestar os meios operativos para a adequada aplicação do Poder Naval’ e ‘contribuir para o preparo e aplicação do Poder Naval e do Poder Marítimo no tocante às atividades relacionadas a assuntos marítimos, à segurança da navegação, hidrografia, oceanografia e meteorologia’.

“Após exercer a Direção-Geral do Material durante dois anos, passo a comandar e dirigir organizações militares que englobam mais de 90% das existentes na Marinha do Brasil, na certeza de que constituem a razão de ser da Marinha e para onde convergem as ações dos demais setores, contribuindo para a consecução das múltiplas tarefas dos meios operativos.

“Agradeço, pois, ao Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sérgio Chagasteles, a minha indicação para esses importantes cargos e a sua presença presidindo esta cerimônia. A gratidão pela confiança em mim depositada, por ele e demais membros do Almirantado, é quase dispensável citar... Ela é reflexo de um trabalho desenvolvido ao longo de minha carreira,

no qual apliquei os ensinamentos básicos transmitidos pelos meus pais, e que o ambiente naval encarregou-se de lapidar e adequar.

“A exemplo do que ocorre com os oficiais do Corpo da Armada, muitos dos meus mais de 46 anos de serviço foram dedicados diretamente ao setor operativo.

“Fui distinguido com o comando de três navios – Navio-Patrolha *Piraquê*, Rebocador *Tritão* e Navio de Desembarque de Carros de Combate *Duque de Caxias* – e de forças navais, totalizando 2.768 dias de comando, marca que reflete o grau de confiança que a Instituição a mim conferiu.

“Como chefe do Estado-Maior do Comando do 1º Distrito Naval, comandante do 8º Distrito Naval, subchefe de Organização do Estado-Maior da Armada e de Planejamento de Operações do Comando de Operações Navais, acompanhei os assuntos relacionados com as Diretorias de Hidrografia e Navegação e de Portos e Costas, além de, no último, os relativos ao Controle Naval do Tráfego Marítimo, ao Salvamar Brasil e a todos os adestramentos, exercícios e operações da Marinha. Ainda no Comando de Operações Navais, convivi, presenciei e participei da instalação e colocação em funcionamento do atual Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimo (CCTOM).

“Nos Estados Unidos da América, desempenhei a função de oficial de ligação do Comando de Operações Navais junto à Esquadra do Atlântico norte-americana (Ciclantfl), em Norfolk, Virgínia. Como encargo colateral, participei durante quatro anos da delegação brasileira à 3ª Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, inclusive da sessão histórica em que foi votado o trabalho final que se transformou na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a Convenção de Jamaica.

“Quando comandante do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Duque de Caxias* e da Força de Apoio, trabalhei por quase quatro anos com os fuzileiros navais, planejando e comandando inúmeras operações, incluindo a Operação *Dragão*.

“Os cinco anos em que exerci os cargos de Diretor de Sistemas de Armas, Diretor de Aeronáutica e de Diretor-Geral do Material permitiram-me visitar o Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira e participar de alguns de seus projetos, conhecer de perto o nosso Programa Nuclear desenvolvido pelo Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo e aproximar-me das principais questões e anseios dos setores operativo e de navegação.

“Deste modo, estou bem a par da complexidade e dos desafios que terei de enfrentar como Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação, e tudo farei para não decepcionar os que em mim confiaram.

“Aos meus mais novos comandados

apresento o meu total reconhecimento por sustentarem um exemplar patamar de profissionalismo. Tal atitude, estejam certos, não passa despercebida e transcende os limites da nossa Marinha. O zelo e carinho com que nós marinheiros mantemos nossos meios são marcas registradas e reconhecidas em todo o mundo. Com forte convicção, afirmo que a manutenção desse comportamento positivo contribuirá para que continuemos a lograr vitórias em termos de melhorias tecnológicas, de emprego de meios e de conforto. A compra e a incorporação do Navio-Aeródromo *São Paulo*, os pousos e lançamentos de aeronaves *A-4* no Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* e a modernização das fragatas classe *Niterói* nos dão bem uma mostra das vitórias alcançadas.

Concluindo sua ordem de serviço, o novo Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação agradeceu a presença das autoridades civis, militares, familiares, amigos e colegas de turma em sua cerimônia de posse.

4º ANIVERSÁRIO DE ATIVAÇÃO DA DPHCM

A Diretoria de Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha completou, em 10 de julho de 2001, quatro anos de ativação. Na ocasião, seu diretor, Contra-Almirante Max Justo Guedes, publicou a seguinte ordem do dia:

“Criada pela Portaria Ministerial nº 199, de 10 de julho de 1997, a Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM) teve suas atividades e organização regulamentadas por diversas portarias do Secretário-Geral da Marinha, visando a adequar as tarefas da DE à plena consecução do propósito estatuído no seu regulamento: “contribuir para o desenvolvimento

das atividades relacionadas com a história e cultura marítima brasileiras”. Dessa forma, ao longo desses quatro anos, a DPHCM – a par de ser uma organização pequena, funcionando no nível de assessoria e de supervisão – vem desempenhando suas tarefas com denodo e, hoje, encontra-se totalmente integrada e adaptada ao funcionamento como Diretoria Especializada. Já desenvolve planejamento eficaz e controle efetivo de grande maioria das atividades culturais da Marinha, estas com grande repercussão nos mais variados segmentos da sociedade e na imprensa, trazendo resultados positivos para a imagem da Marinha.

“Possui como componente de execução o Serviço de Documentação da Marinha, OM secular e de larga experiência nas diversas áreas de conhecimento sob a responsabilidade da “DE”, quais sejam: Arquivologia, Biblioteconomia, Documentação, História, Museologia, Arqueologia e Comunicação Social. Dentre essas áreas, a DPHCM vem obtendo ótimos resultados na condução de cursos, conferências e seminários, mantendo relacionamento de alto nível com personalidades e com o público externo, no país e no exterior.

“Outro campo de atuação, que permite ampla divulgação da Marinha, diz respeito às exposições temporárias, que se juntam às permanentes para manter o fluxo constante de visitantes, quer no Espaço Cultural da Marinha, quer na Ilha Fiscal. Ainda neste propósito, a DPHCM tem procurado manter estreito relacionamento com os Distritos Navais, por meio de visitas e reuniões funcionais, assessorando os Coman-

dantes de Área nas suas atividades de divulgação da Marinha nos diversos rincões do País.

“Neste dia em que a Diretoria comemora quatro anos de existência, não poderia deixar de agradecer àqueles que muito nos apóiam no cumprimento do dever. A partir dos mais altos escalões da Marinha, notadamente os nossos ODS e nelas incluindo as Diretorias Técnicas e as subordinadas à Secretaria-Geral da Marinha, inestimável tem sido a segura orientação e o irrestrito apoio que nos tem sido dado.

“Ao SDM cabe menção muito particular, pelo brilhantismo e empenho no cumprimento das numerosas tarefas que lhe competem.

“À Marinha, renovo o propósito de perseguir, com meus subordinados e total afincamento, as diretrizes superiores recebidas, de modo a manter junto ao povo brasileiro a magnífica imagem projetada pelos homens do mar do passado.”

PASSAGEM DO COMANDO DO CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE WANDENKOLK

Foi realizada no dia 2 de agosto passado a cerimônia de passagem de comando do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW). A solenidade marcou também a despedida do Serviço Ativo da Marinha do Contra-Almirante Delcio Machado de Lima, que transmitiu o cargo ao Contra-Almirante Dalmo de Almeida Soares.

Em sua última ordem de serviço como Comandante do CIAW, o Almirante Lima assim se pronunciou:

Despedida

“Despeço-me hoje do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, após o período de um ano e três meses que aqui servi, no exercício do cargo de Comandante.

“Comandar este Centro de Instrução foi uma experiência notável e bastante estimulante para quem teve a maior parte do seu tempo na Marinha ligado às lides operativas. Aqui aprendi os fundamentos do ensino da Marinha e pude, contando com a minha experiência e conhecimento profissional, conduzir a formação, a especialização e o aperfeiçoamento de várias turmas de guardas-marinha e oficiais. Busquei o ideal de formar oficiais com a qualidade que a Marinha necessita, considerando sempre o princípio que não há ensino sem aprendizagem.

“A atividade do ensino, em decorrência, foi a minha única prioridade no CIAW.

“Mesmo assim, não é tarefa simples pre-

parar profissionais para uma Marinha de médio porte e relativamente moderna como a nossa. Não é simples, mas é a nossa tarefa. Exige competência, infra-estrutura complexa e principalmente determinação em fazer bem feito. E esta tarefa implica maior responsabilidade ainda quando sabemos que o CIAW forma, nos dias correntes, a maioria dos oficiais da Marinha.

“Os eventuais resultados positivos alcançados no meu período de comando só se tornaram possíveis porque pude sempre contar com o suporte da valorosa tripulação do CIAW – militares e civis – e a entusiástica participação dos nossos alunos.

“Agradeço a todos pelo trabalho desenvolvido e faço votos que continuem com o desempenho eficiente demonstrado e buscando sempre os valores previstos no refrão do nosso hino – ‘Eficiência, Cultura e Tradição’.

“Faço uma menção especial de agradecimento ao meu Imediato, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Cesar Augusto Lambert de Azevedo, pela lealdade, dedicação, competência e, principalmente, pela autonomia e decisões acertadas no período de cinco meses que precisei me afastar do dia-a-dia do CIAW por acumular o cargo de Diretor de Ensino.

“Ao Contra-Almirante Dalmo de Almeida Soares, que ora assume o Comando do CIAW, formulo votos de muita sorte e felicidades na nobre missão que vai realizar dentro do sistema do ensino naval.

“Hoje é uma data muito especial para mim, porque despeço-me também do serviço ativo da Marinha.

“Aqui, neste mesmo CIAW, cheguei em 1961 para servir à Marinha. Trazia comigo a esperança adolescente de ser feliz na carreira escolhida, de ter a Marinha como meu futuro e, principalmente, realizar o sonho distante, para quem vem de Minas Gerais, de ser marinheiro. Não percebia naquele

momento a grandeza da instituição Marinha do Brasil que me recebia nem podia imaginar a felicidade que encontraria sendo um dos seus personagens por mais de quatro décadas que se seguiriam.

“Na Marinha deixei a adolescência e nas suas escolas, nos anos a seguir, fui formado um profissional do mar. A experiência nas lides do mar foi adquirida das lições, da observação e da convivência com notáveis comandantes, oficiais e praças com quem servi. Pude vivenciar a acelerada modernização dos nossos meios navais e dos nossos processos administrativos iniciada na década dos 70, que resultou na necessidade de um também acelerado aperfeiçoamento profissional de todos nós da Marinha.

“O aperfeiçoamento para mim foi buscado no permanente estudo dos temas profissionais e no desempenho dos cargos exercidos nos melhores navios e órgãos de terra da Marinha, nos quais tive sempre a sorte de embarcar.

“O exercício do comando no mar, de navio e de Força Naval, propiciou o amadurecimento profissional que veio completar o ciclo da minha atividade como marinheiro, realizando-se, assim, o sonho inicial.

“O futuro tinha chegado para mim.

“Neste momento, no limiar de um novo tempo, posso num rápido voltar de olhos para o passado, visualizar, em seqüência, os conveses, os passadiços, o céu estrelado, o horizonte, as praças-d’armas, as análises dos documentos, os quartos d’alva, os exercícios, as fainas, os 1.254 dias de mar, os portos nacionais e do exterior, os números do Plano Diretor e, sobretudo, o pessoal da Marinha que conheci.

“Sim, o quadro da minha atividade na Marinha não estaria completo se não mencionasse os oficiais e praças com quem servi nesses tantos anos de vida naval e que aprendi a admirar cada vez mais, pela

correção e pelo profissionalismo. Entre eles, tenho a felicidade de contar as dezenas aqueles que foram mais que companheiros de praça-d'armas, são aqueles que tenho a felicidade de chamar de meus amigos.

"Quantos não estão mais presentes.

"Motivos para me orgulhar da Marinha, sendo um dos seus, sempre existiram, ela foi sempre a minha referência, a minha prestigiada profissão, a minha honra, a minha ética, a minha tradição e, a partir de hoje, também a minha história.

"Neste momento, quando vejo o meu pavilhão de Almirante ser arriado pela última vez, a emoção do marinheiro que se despede é forte, mas deixo o serviço ativo feliz e realizado com a carreira que tive, e é isto que me dá força para suavizar a sensação da perda do convívio naval e a expectativa da grande mudança que se avizinha.

"Tempestades inesperadas nunca puderam sobrepor-se à felicidade do total do caminho percorrido.

Não há dívidas entre nós – a Marinha e eu. O que recebi dela, e que não foi pouco, eu me esforcei para retribuir com a dignidade do meu trabalho, integral dedicação ao serviço e a determinação em transmitir para os mais novos, quase sempre pelo exemplo, tudo aquilo que aprendi e o que me foi ensinado.

"Mas agora o navio com o nome Marinha do Brasil pintado na popa suspende e fico, pela primeira vez, no cais. Para ele o meu adeus e votos de uma singradura com bons ventos e mares tranquilos.

"Sentirei saudades por certo, mas terei o conforto da certeza de que a Marinha continuará sempre como a conheci: forte, bela e capaz de atender todas as necessidades que a Nação lhe apresentar.

"Valeu a pena navegar com a gente da Marinha por tantos anos.

"Tanto tempo. Tanto mar. Quantas histórias.

"Se fosse possível ao CIAW me receber novamente como em 1961, para começar tudo de novo, viria de Minas Gerais outra vez, com a mesma disposição e esperança.

"É tempo também de agradecer à minha família pelo suporte que me proporciona em todos os momentos da vida e de buscar compensar a Sylvia, Mariana e Delcio pelas ausências que a vida no mar impõe.

"Por fim lembro as palavras do Almirante Barroso – O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever – proferidas em cenário de combate, mas que, mais do que nunca, permanecem válidas para todos os momentos da nossa vida na Marinha e, em respeito a elas, posso afirmar que cumpro, por mais de 40 anos, o meu dever.

"Tudo pela Pátria! Viva a Marinha!"

Palavras iniciais do Almirante Dalmo

"Ao assumir o comando do CIAW, o faço com incontestável orgulho, sentindo-me honrado pela designação tornada realidade pelo Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles.

"Situado nesta ilha de tantas passagens históricas, remonta a ocupação de seus espaços ao primeiro Império, tendo sido o berço de tanta gênese, marcantemente na formação do pessoal militar da Marinha.

"Aqui estive a Escola Naval, a Escola de Grumetes, a Escola de Aviação Naval, com seus primeiros aviões e com seus cinco hangares construídos na parte noroeste da Ilha.

"Sua contínua adaptação aos reclamos de um ensino mais aprimorado, envolvendo um número paulatinamente crescente de seu corpo discente, retratam o cuidado em proporcionar uma formação adequada a um importantíssimo corpo de futuros oficiais que contribuem sobremaneira para o desejável grau de operacionalidade de nos-

sas Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais.

"Daqui saem oficiais de inúmeras especialidades. Aqui trabalham competentes profissionais da ativa e da reserva da Marinha, repartindo experiências, forjando almas e colhendo o gratificante fruto que a atividade de ensino proporciona. Aqui também se pode constatar o resultado de décadas de dedicação e descortino de todos aqueles que nos antecederam.

"Minha tarefa será a de dar continuidade a tudo que aqui tem sido feito, com entusiasmo e sabedor da responsabilidade do cargo que ora assumo.

"Ao Contra-Almirante Lima, meu antecessor, somente tenho que reafirmar, neste momento, a minha admiração pelo profissi-

onal que é, pela nobreza de seu caráter, pela maneira amigável, digna, gentil e completa com que me pôs a par da vida do CIAW. Sua tarefa está concluída, e bem concluída. Assim o constatei. Desenvolveu enormemente o presente e preparou adequadamente o futuro deste Centro, com a competência que lhe é peculiar.

"Agradeço-lhe, no mais alto patamar que a palavra agradecimento possa alcançar, o presente que me legou. Desejo-lhe um futuro venturoso, de gratificantes realizações.

"Sua casa aqui permanecerá de portas abertas, aguardando a sempre esperada e prazerosa visita."

Concluindo, agradeceu a presença das autoridades, ex-comandantes, amigos, colegas de turma e familiares à cerimônia.

67º ANIVERSÁRIO DO TRIBUNAL MARÍTIMO

O Tribunal Marítimo (TM) realizou, no dia 5 de julho passado, uma sessão extraordinária e solene comemorativa de seus 67 anos de existência. Presentes o Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles, ex-ministros, autoridades civis e militares.

Convidado a presidir a solenidade, o **Comandante da Marinha concedeu a palavra ao Juiz-Presidente do Tribunal, Almirante-de-Esquadra (RRM) Waldemar Nicolau Canellas Júnior**, que destacou a sua profícua existência:

"Por mais de seis décadas, suas manifestações vêm provando, em toda a sua plenitude, o acerto daqueles que, vislumbrando o alcance e o significado de suas decisões, tornaram efetiva sua efetiva atuação. Assim é que, através de seus acórdãos e atos similares, vem oferecendo à sociedade, particularmente à parcela envolvida em atividades marítimas, provas inequívocas de aplicação da Justiça.

"A composição particular de seu corpo de juízes, que desde a época de sua criação proporcionou a sábia aglutinação de manifesto saber jurídico com a indispensável experiência da vida marinha, estabeleceu as condições desejáveis para que os acidentes e fatos da navegação viessem a ser julgados com acerto e propriedade".

Disse ainda o Almirante Canellas: "Todavia, é forçoso reconhecer que ainda há muito a ser aprimorado. Seria ilusório, imperdoável mesmo, que todos nós satisfezásemos com os resultados alcançados. Conclamo pois a todos que aqui trabalham e a todos que direta ou indiretamente participam das atividades desta Casa a persistirem em seus esforços para que, cada vez mais, seja enaltecido este Tribunal, na certeza de que, assim procedendo, estaremos recompensados pela satisfação do dever cumprido".

A seguir, o **Comandante da Marinha** passou a palavra à **Juíza Maria Cristina**

de Oliveira Padilha, que falou do papel que a Marinha do Brasil representa para o bom desempenho daquela Corte:

"Agradecemos à Marinha o seu apoio ao longo destes 67 anos de existência do Tribunal Marítimo, no que se refere à dotação de pessoal militar e muitas vezes de pessoal civil, como ainda o apoio material e financeiro para que esta Corte pudesse desempenhar com tranquilidade as funções que lhes foram atribuídas pelo Estado, pois a velocidade das transformações por que passa a sociedade moderna exige, cada vez mais, maior atenção de nós juízes no acompanhamento dessas transmutações, tornando-nos aptos a interpretar a lei de forma a garantir a distribuição da Justiça de maneira democrática, com observância à ética, aos princípios, direitos e garantias constitucionais".

Já a representante da Procuradoria Especial da Marinha, a **advogada Tereza Cristina Bevilacqua**, que falou a seguir, enfatizou que "o século que acaba de findar

deixou-nos o legado de uma comunidade marítima organizada de 158 nações, de cujas pesquisas e trabalho resulta, em ritmo quase sufocante, uma série inesgotável de convenções, códigos e acordos internacionais a requerer cada vez mais esforços e atenções das autoridades marítimas nacionais e, por óbvio, dos profissionais do Direito, nesse quadro de crescente globalização."

A Dra. Tereza Cristina Bevilacqua falou ainda da importância do Tribunal Marítimo num mundo que se direciona cada vez mais para a exploração do mar, de seu leito e

subsolo: "Se trazemos tal assunto à baila e o enfatizamos, fazê-mo-lo para que não esqueçamos, mesmo no calor de uma ocasião festiva como esta, a preocupação com a magnitude do trabalho com que aqui nos deparamos, nos dias atuais, e a nos aguardar, nos tempos vindouros. É fundamental que se preserve e mantenha a especialidade, naquilo que se convencionou chamar de "Sistema Tribunal Marítimo", a congregação nesta instituição seus insígnies juízes, assessores, representantes da defesa, defensores públicos, os membros da Procuradoria Especial da Marinha, que fazem parte dos quadros da Advocacia-Geral da

União, e que estejamos todos verdadeiramente imbuídos da real consciência de que nossas estruturas e condicionamentos devem ser suficientemente flexíveis, ágeis e até regenerativas a fim de acompanhar estes novos tempos, mas sem nunca perder de vista a finalidade ímpar e a importância desta colenda corte."

Representando os advogados que atuam

no Tribunal Marítimo, **assim se pronunciou o Dr. Expedito Damasco:**

"O exercício da advocacia traz como pressuposto necessário a inabalável fé na Justiça por parte do advogado... A fé do advogado na Justiça está indissolivelmente vinculada e dependente da atuação livre, serena e imparcial de juízes..."

"Durante o já longo período em que desenvolvemos a gratificante tarefa de advogar neste Tribunal, subscrevemos petições e comparecemos a esta tribuna defendendo pontos de vista que, em nosso modes-

**O exercício da advocacia
traz como pressuposto
necessário a inabalável fé
na Justiça por parte do
advogado... A fé do
advogado na Justiça está
indissolivelmente
vinculada e dependente da
atuação livre, serena e
imparcial de juízes...**

to entendimento, pareciam refletir a justiça.

"Ainda que em muitos processos nossa pretensão não tenha sido acolhida pelo colegiado, mesmo em tais oportunidades, sentimo-nos vitoriosos e jamais derrotados, em face da nossa convicção inabalável de que a Justiça foi efetivamente realizada.

"A excepcional qualidade e aceitação das decisões do Tribunal Marítimo por seus jurisdicionados e pelo Poder Judiciário de que é órgão auxiliar, decorre do elevadíssimo padrão de seus juízes, criteriosamente selecionados dentre os especialistas nos diversos ramos das ciências que ilustram as atividades da navegação marítima, fluvial e lacustre.

"Ao exercer seus *mínus* legal de julgar os fatos e acidentes, definindo-lhes as causas, circunstâncias e extensão, propondo as medidas preventivas e de segurança da navegação e indicando os responsáveis, o Tribunal direciona-se à sua finalidade principal: a segurança da navegação...

Imaginar-se o Tribunal Marítimo apenas como uma corte punitiva e disciplinar constitui-se em grave distorção da finalidade última para a qual foi criado e que tão bem vem se desincumbindo desde a sua formação.

"As penas eventualmente aplicadas pelo Tribunal Marítimo aos seus jurisdicionados tem natureza educativa, refletindo-se na segurança da navegação, na medida

em que enfatizam um comportamento a ser evitado.

"Os elevados interesses econômicos que pontuam na navegação marítima, fluvial e lacustre e que são dependentes das decisões desta Corte para prova nas ações judiciais de ressarcimento de dano, comprovam a improcedência desta injustificada *captis diminutio*.

"Ênfatiza-se que a lei confere aos interessados e jurisdicionados do Tribunal Marítimo o direito de juntar aos autos das ações judiciais a sua decisão definitiva.

Em face da faculdade conferida, por lei,

ao juiz natural, de livremente avaliar a prova, poderá o judiciário reexaminar as decisões do Tribunal Marítimo...

"O vasto repertório de jurisprudência desta Corte é fonte inesgotável de estudo sobre a segurança da navegação.

"Permitimo-nos sugerir que este rico manancial de ensinamentos seja aproveitado nas escolas de formação de pessoal da Marinha Mercante,

instituindo-se uma cadeira relativa aos acidentes e fatos da navegação julgados pelo Tribunal Marítimo.

"As nações democráticas como o nosso Brasil não podem prescindir de tribunais administrativos direcionados à matéria específica, como o Tribunal Marítimo, possibilitando que o cidadão exerça em sua plenitude o direito de ampla defesa, materializando, perante o Judiciário, a prova sobre a qual não pairam dúvidas.

"Nesse aspecto, a sociedade marítima

Imaginar-se o Tribunal Marítimo apenas como uma corte punitiva e disciplinar constitui-se em grave distorção da finalidade última para a qual foi criado. As penas eventualmente aplicadas pelo Tribunal Marítimo aos seus jurisdicionados tem natureza educativa

tem uma dívida de gratidão com a Marinha do Brasil por viabilizar a existência do Tribunal Marítimo, mediante a dotação de recursos e de pessoal altamente especializado.

"O ato de um julgamento obedecido o *due legal process* constitui-se uma das maiores conquistas da cultura humana, eis que o cidadão abdica espontaneamente de parte de sua liberdade, adjudicando ao seu semelhante o direito de ver a sua conduta analisada e eventualmente punida.

"Por esta excepcional importância, os julgamentos são revestidos de absoluto formalismo, sendo atos solenes: um ser humano julgado por seus semelhantes, a despeito da reconhecida falibilidade humana.

"Entretanto, hoje é uma data especial, com a Corte alegremente movimentada por pessoas amigas que se reencontram para festejar um aniversário.

Concluindo seu discurso, o Dr. Expedicto Damasco disse que "Em tais circunstâncias festivas, permite-se este advogado, sem maiores pretensões a orador, parodiando a letra da conhecida canção, parabenizar o aniversariantes por esta data querida, desejando ao seu presidente, seus juizes, procuradores e funcionários muitas felicidades e ao Tribunal Marítimo muitos anos de vida".

PROGRESSOS NA MODERNIZAÇÃO DA FRAGATA *LIBERAL*

A Fragata *Liberal*, primeira fragata da classe *Niterói* em modernização, suspendeu no período de 23 a 24 de agosto para realizar testes preliminares de integração do Sistema de Controle Tático e de Armas (Siconta MKII), desenvolvido integralmente no País. O sistema é composto de sete Consoles Táticos (Constat) e de três Consoles de Controle de Armas (CCA), interli-

Palavras do Comandante da Marinha

Encerrando a cerimônia, falou o Almirante Chagasteles:

"É uma honra e uma satisfação para o Comandante da Marinha aqui comparecer para participar da celebração de mais um aniversário do nosso Tribunal Marítimo.

"São 67 anos de dedicação por parte de gerações de profissionais que aqui trabalharam e trabalham em prol da Justiça, apreciando e julgando acidentes e fatos da navegação, bem como as questões relacionadas a essa atividade tão importante para o nosso País.

"Desse precioso trabalho derivam medidas corretivas e educativas que, em última análise, contribuem para a segurança da navegação, para a preservação da vida humana e para a proteção do meio ambiente marinho, entre outros benefícios.

"Desse modo, este Tribunal tem prestado um valioso auxílio à Autoridade Marítima e à comunidade marítima brasileira, elevando o nome desta casa e fazendo-a digna de nossa admiração.

"Apresento, pois, aos integrantes do Tribunal Marítimo os cumprimentos e o reconhecimento de toda a Marinha e, ao declarar encerrada a sessão, formulo votos de continuado sucesso no nobre trabalho que aqui executam. Obrigado!"

gados por duas redes do tipo Ethernet.

No dia 23, foram realizados dois testes. O primeiro para verificar a integração entre o sonar EDO 997F, o Siconta e o Boroc. Utilizou-se como alvo uma bóia com transponder sonar. O navio obteve contato sonar e disparou uma salva dupla de Boroc, sendo que um dos foguetes caiu a cerca de 3 metros do alvo, configurando,



Fragata *Liberal*

assim, um completo sucesso de integração e predição.

No segundo, cujo propósito foi verificar a integração entre a alça optrônica EOS-400, o Siconta e o canhão 4.5", usou-se como alvo um balão. O navio detectou e acompanhou o balão, abrindo fogo com cinco disparos singelos, para enquadramento, e depois com cinco contínuos, destruindo o alvo.

Na manhã do dia 24 o teste envolveu o sonar EDO 997E, o Siconta e o Torpedo MK-46. O navio disparou um torpedo que atacou corretamente o alvo, configurando uma perfeita integração da arma com o sistema.

O êxito desses testes preliminares mostrou a acerto da política de promover testes preliminares de integração de sistemas, minimizando, assim, as incertezas da fase de integração e consequentemente diminuindo o período de modernização.

Os próximos testes prevêem o lançamento de um

míssil superfície-ar *Aspide*, em novembro próximo, dando assim, continuidade ao esforço de integração.

Para aceitar os riscos inerentes a um projeto desse vulto, a Marinha confiou na capacidade técnica e gerencial de brasileiros, fardados ou não, que, até então, têm correspondido plenamente à expectativa, não se intimidando com as dificuldades e



Ponto de queda do foguete Boroc



Recolhimento Torpedo MK-46

Tiro Canhão 4.5"

desafios típicos de um empreendimento pioneiro e de considerável complexidade.

Deve ser ressaltada, como fundamental, a utilização da mão-de-obra nacional, principalmente no desenvolvimento de

software, para garantir a obtenção de um sistema de combate moderno e proprietário, permitindo, assim, a entrada do Brasil no seletivo grupo de países que dominam esta tecnologia.

PUBLICIDADE

Divulgue sua empresa, seus produtos e seus serviços na *Revista Marítima Brasileira*. Alcance público da ordem de 40 mil pessoas!!

VMW Consultoria, Empreendimentos e Participações Ltda.
☎(021) 2524-9460 / 2287-9928 / 9773-6913 (cel.)

FUCHS DO BRASIL S.A.

'Seu mundo em movimento'



Com 70 anos de presença no mercado internacional, o grupo alemão FUCHS oferece uma ampla e diversificada linha de **LUBRIFICANTES ECOLOGICAMENTE CORRETOS**

Graxas especiais: biodegradáveis, sintéticas, atóxicas
Graxas que atendem a normas militares e automotivas. Disponíveis em spray

Aditivos para arrefecimento de motor, anticorrosivo e anticongelante
Aprovados pela MTU e Mercedes Benz

Fluidos hidráulicos e lubrificantes: Linha PLANTO: ecologicamente corretos, sintéticos e biodegradáveis, aprovados por diversos fabricantes de equipamentos

Fluidos lubrificantes para motores automotivos, estacionários e marítimos:
Sintéticos e convencionais, aprovados pela MTU, Mercedes Benz e montadoras

Fluidos lubrificantes para compressores de ar e refrigeração: Aprovados por diversos fabricantes

Fluidos de processo solúveis: Fluidos solúveis para todos os tipos de operações de usinagem e em todos os tipos de materiais

Fluidos anticorrosivos: Diversos tipos de filmes protetores para superfícies metálicas

Desengraxantes: para limpeza em locais confinados, atóxico

Lubrificantes para cabos de aço e correntes: fluidos e graxas. Para todos os tipos de aplicações. Disponíveis em spray

Consulte-nos sobre outros itens da nossa linha de produtos

S H Wollner Comércio e Representação

Representante exclusivo da FUCHS DO BRASIL S.A. no Estado do Rio de Janeiro



(21) 2610-1101



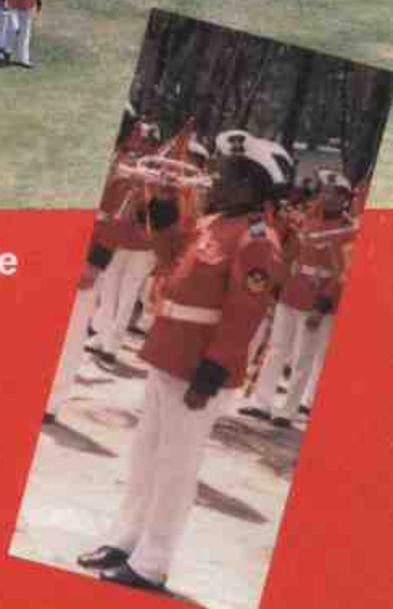
A BANDA MARCIAL DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS

Exibição na Escola Naval em outubro de 2000
durante a Regata a Vela Escola Naval



Na foto superior: gaita de
fole, escocesa.

À esquerda: o bombo
À direita: o corneteiro



A música dos Fuzileiros da Brigada Real da Marinha desfilando na Rua Direita do Rio de Janeiro no memorial do dia 6 de novembro de 1817 da feliz chegada ao Brasil e desembarque de sua Alteza Imperial e Real D. Maria Francisca Leopoldina. Franz Fröhlich - 1817.



A música dos Fuzileiros da Brigada Real da Marinha desfilando na Rua Direita do Rio de Janeiro no memorial do dia 6 de novembro de 1817 da feliz chegada ao Brasil e desembarque de sua Alteza Imperial e Real Dona Maria Francisca Leopoldina.