

A AQUISIÇÃO DO NAVIO-AERÓDROMO SÃO PAULO

Foi uma decisão acertada?

LUIZ EDMUNDO BRÍGIDO BITTENCOURT
Vice-Almirante (Re[®])

SUMÁRIO

- Introdução
- A Marinha e seu planejamento
- O *Minas Gerais*
- O *Foch*
- A Aquisição do *Foch*
 - As palavras do Ministro da Defesa
- O Recebimento do *Foch*
 - Ordem do Dia da Mostra de Armamento do *São Paulo*
- A aquisição do *Foch* e sua repercussão
- O Comandante do *São Paulo*
- A aquisição do Navio-Aeródromo Russo pela Índia
- O *São Paulo* é o Navio-Aeródromo que satisfaz a Marinha do Brasil?
- Conclusão
- Agradecimentos

INTRODUÇÃO

A mídia, nesses últimos tempos, tem apresentado algumas críticas à mais nova aquisição da Marinha: o Navio-Aeródromo *São Paulo*, ex-francês *Foch*.

Nelas, ressaltam que o navio é velho, uma sucata e que a aquisição atende apenas à vontade corporativista dos almirantes em terem mais um “brinquedinho” e que não atende a qualquer planejamento. A seguir, alguns exemplos.

FUMAÇA NEGRA À FRANCESA (*Jornal do Brasil*, 12/4/2000, pág. 23)

Legenda de uma fotografia de 19,5 x 14,5 cm: "A fumaça negra do porta-aviões francês poluiu o Centro e mobilizou os técnicos da FEEMA e da Secretaria do Meio Ambiente".

PORTA-AVIÕES FRANCÊS POLUI OS CÉUS DO CENTRO (*O Dia*, 12/4/2000, pág. 2)

Legenda de uma fotografia 14 x 9 cm: "Fumacê. O porta-aviões francês *Foch* expeliu rolos de fumaça negra por causa de regulação de suas caldeiras".

PORTA-SUJEIRA NA BAÍA Navio solta fumaça negra no céu do Rio (*Extra*, de 12/4/2000)

Legenda de uma fotografia 8,5 x 8,5 cm: "O porta-aviões, que valeria US\$ 35 milhões, deixa céu negro".

A COMPRA DO FOCH (*O Estado de São Paulo*, 3/8/2000, pág. 1-3)

"A decisão de comprar o porta-aviões *Foch* já foi tomada... O preço acertado com a França é, de fato, uma bagatela: US\$ 12 milhões... O preço baixo reflete a vontade do governo francês de livrar-se de um equipamento velho e de manutenção onerosa..."

ÀS COMPRAS, MARCHE (*Veja* de 30/8/2000, pág. 42)

Matéria assinada por Rodrigo Vergara

"Forças Armadas gastam milhões em armamento sem antes definir de quem querem se defender.

"O porta-aviões *Foch* é o exemplo da falta de reflexão... Para os estudiosos, um porta-aviões só tem utilidade se o Brasil qui-

ser se impor no Atlântico Sul, que é uma área pacífica..."

OPINIÃO DOS LEITORES (*O Globo*, 30/8/2000)

— ... acordo da compra de mais uma banheira obsoleta para a Marinha do Brasil...

— A Marinha está fazendo pressão para comprar da França o porta-aviões *Foch*, velho e ultrapassado vaso de guerra que já ia ser desativado pela própria Marinha francesa como sucata.

— Não é aquele porta-aviões que após ficar exposto na Baía de Guanabara para visita pública retornou ao seu país, deixando um rastro de fumaça? Com certeza vai ser mais uma nave... atendendo apenas ao corporativismo da instituição.

*

* *

Será que a imprensa tem razão? Ou será prevenção, irresponsabilidade, incompetência, vontade de desforra aos militares ou campanha orientada?

Vejamos.

A MARINHA E SEU PLANEJAMENTO

A participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial fez da sua Marinha um força voltada para a guerra anti-submarina, criando, entre seus oficiais e chefes, uma mentalidade exageradamente especializada no combate àquela ameaça.

Terminada a guerra contra a Alemanha de Hitler, iniciou-se a Guerra Fria, na qual teríamos que estar preparados, mais uma vez, contra a ameaça dos submarinos, agora russos.

Se a Alemanha iniciou a guerra com menos de 50 submarinos operacionais e as dificuldades por eles impostas foram inimagináveis, o que dizer então dos quase 500 submarinos russos prontos para iniciar uma campanha nos anos 60?



NOSSOS NAVIOS A/S DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



① - Contratorpedeiros de Escolta classe *Bertioga* (CTE *Bauru*) os DEs

② - Caça-submarinos classe G (CS *Guatiba*) os caça-ferros

③ - Caça-submarinos classe J (CS *Juruá*) os caça-paus



A partir de contratorpedeiros de escolta e navios menores anti-submarinos, o planejamento da Marinha mostrou sempre a vontade de alcançar um patamar superior de meios, de acordo com a grandeza e a riqueza que o país apresentou no pós-guerra: era a formação do Grupo de Caça e Destruição nucleado em navio-aeródromo anti-submarino.

Assim, de acordo com o planejamento da Marinha, foi adquirido e modernizado o Navio-Aeródromo-Ligeiro *Vengeance*, inglês, que recebeu o nome de *Minas Gerais*, e que incorporou as possibilidades de operação a nível do estado da arte da época.

Simultaneamente, ainda de acordo com o planejamento da Marinha, em 1962 foram adquiridos aviões *North American T-28* a pistão, de treinamento, próprios para operar de navios-aeródromos e foram preparados pilotos que chegaram a operar em águas brasileiras¹, entre 1963 e 1964.

Mas, em 1965, para resolver politicamente a crise que se instalara entre a FAB e a Marinha (por esta estar voando helicópteros e, mais ainda, os aviões de treinamento *T-28*), sem dar atenção ao problema técnico da guerra, o Presidente da República, General Humberto Alencar Castelo Branco, promulgou o Decreto 55.627, de 26 de janeiro de 1965, que "aleijou" a Marinha.² Por aquele documento, os aviões seriam operados pelos oficiais da FAB e a nós restariam apenas os helicópteros. Mesmo assim, o *Minas Gerais*

operou, sem maiores dificuldades, durante dois anos a nova arma anti-submarina, os aviões *Grumman S2F* da FAB em conjunto com os nossos helicópteros. E a Marinha operou bem.

Mas o tempo foi passando e o inapelável desgaste do material se fez sentir. Os *S2F* tornaram-se obsoletos e foram ficando indisponíveis (groundiados). A sua reposição ou reopontencialização nunca se deu³ integralmente, pois as prioridades da FAB nunca chegaram até eles. E assim, o nosso Navio-Aeródromo-Ligeiro *Minas Gerais* foi "rebaixado" a navio porta-helicópteros! Mas, mesmo assim, fazia-se sempre presente nas operações *Dragão* e *Unitas* e em muitos outros exercícios.

A ameaça submarina teve sua importância reduzida com o término da Guerra Fria, a expressão e os interesses do Brasil no cenário internacional cresceram e o planejamento da Marinha evoluiu para a necessidade da Esquadra brasileira dispor de uma defesa aérea para proteger os navios, de guerra e mercantes. Era nítida e clara a deficiência das novas fragatas classe *Niterói* contra ataques aéreos! Seriam eles possíveis? Qual a probabilidade? Não mais importa identificar os inimigos pois, modernamente, o país defende-se contra suas fraquezas e não mais contra uma nação identificável pelos estudos de estado-maior.

Modernamente, o país defende-se contra suas fraquezas e não mais contra uma nação identificável pelos estudos de estado-maior

1 NA.: O autor deste artigo, como Chefe do Departamento de Operações do antigo Contratorpedeiro *Pará*, participou do cumprimento da missão de guarda para o exercício de pouso e decolagem dos *NA T-28* no convés do *Minas Gerais*. Um espetáculo empolgante que nos deixou, a todos, muito entusiasmados.

2 NA.: É interessante notar que o Estado-Maior das Forças Armadas, ao baixar sua "doutrina" de cooperação FAB-Marinha, já considerou a conveniência desta dispor de navios-aeródromos (assim mesmo, no plural).

3 NA.: Apenas um *S2F* foi reopontencializado. Assim mesmo experimentalmente, não chegando a ser considerado operativo.



O
M
I
N
A
S
G
E
R
A
I
S



N
A
E
L
A
/
S

① e ② - Aviões Nath-American T-28 de treinamento - ③ - O Minas Gerais com helicópteros A/S e S2Fs no convés - ④ - S2F pousando no Minas Gerais - ⑤ - Super Puma - ⑥ - SH-3A A/S - ⑦ - Esquilo



Assim, o planejamento da Marinha passou a dar ênfase aos aviões a jato de asa fixa e ao preparo do *Minas Gerais* para operá-los. Objetivos difíceis diante da "Lei Castelo Branco", mas que, por uma ação de inteligência de seus chefes, a Marinha conseguiu dar nova interpretação à ordem vigente, com a promulgação do Decreto 2.538, de 8 de abril de 1998⁴, e recuperar a condição legal de voar seus próprios aviões.

Entre 1993 e 1997 aconteceram fatos extraordinários: o *Minas Gerais* operou aviões navais a jato argentinos nos exercícios conjuntos *Araex* N^o 1 a 5. Nas cinco oportunidades, a Marinha argentina utilizou-se do nosso navio-aeródromo para a manutenção da qualificação de seus pilotos, inclusive os dos *Super-Etendart*. Era o primeiro contato com a nova era que a Marinha sempre sonhou ter, e que sempre planejou. (Veja *RMB* 3^o trim. 1996, 1^a e 4^a capas e pág. 46).

Oportunidade favorável ao Brasil apareceu em 1998 quando foram adquiridos 23 aviões *Douglas Skyhawk A-4* do Kuwait em excelentes condições de operacionalidade. Deve ser considerado que são aviões robustos, relativamente atuais (são subsônicos), projetados e construídos especialmente para operarem em navios-aeródromos. A operação toda foi um exemplo de planejamento e execução, desde o Kuwait até os hangares de São Pedro D'Aldeia. (Veja *RMB*, 4^o trim/1998, págs. 27 a 39).

No interim, o *Minas Gerais* praticamente terminou sua modernização/recuperação e entre 11 e 14 de setembro do ano de 2000 operou com os primeiros quatro *A-4* em exercícios de toque e arremetida (*touch and go*). Dos quatro aviões, três eram pilotados por brasileiros e um por argentino.

E assim é chegado o dia de hoje em que, graças ao seu planejamento, que sempre atendeu à realidade da nossa expressão internaci-

onal e à conjuntura econômica brasileira, um planejamento bem feito atendendo aos ditames da sua própria filosofia, sendo flexível o bastante para aproveitar-se de ocasiões favoráveis, pôde a Marinha brasileira adquirir os *A-4* e o *Foch*.

O MINAS GERAIS

O *Minas Gerais* (ex-*Vengeance*) faz parte de uma série de 16 navios-aeródromos-ligeiros (*light*) que a Grã-Bretanha construiu no final da Segunda Guerra Mundial.

São eles, com as datas do lançamento ao mar e a incorporação à Esquadra: *Glory* (11/43 e 4/45), *Ocean* (7/44 e 6/45), *Theseus* (7/44 e 1/46), *Triumph* (10/44 e 4/46), *Venerable* (12/43 e 1/45), *Vengeance* (2/44 e 1/45), *Warrior* (12/42 e 1/46), *Colossus* (Q: 6/42 e 12/44), *Perseus* e *Pioner*. Um segundo grupo era constituído dos: *Hercules* (9/45), *Leviathan* (6/45), *Majestic* (2/45 e 3/50), *Powerful* (2/45 e 10/49), *Terrible* (9/44 e 2/49) e *Magnificent* (11/44 e 4/48).

Com exceção dos *Venerable*, *Vengeance* e *Glory*, nenhum deles ficou pronto a tempo de participar da Segunda Guerra Mundial. Mas vários operaram na Guerra da Coreia.

O *Vengeance*, logo no início de sua carreira, foi cedido à Austrália, tendo chegado a operar no Pacífico antes da rendição do Japão. Foi, posteriormente, devolvido à Royal Navy.

Pelo projeto, o primeiro grupo deslocava 13.190 toneladas (18.000 toneladas carregado) e o segundo grupo 14.000 (mais de 18.000) respectivamente. Ambos os grupos tinham 693 pés 214,10 metros de comprimento máximo; 45,85 m de boca (máximo); suas turbinas a vapor geravam 40.000 SHP permitindo ao navio 25 nós de velocidade máxima; carregavam de 39 a 44 aeronaves ao final da Segunda Guerra Mundial. A diferença princi-

4 NA.: O texto essencial consta do artigo publicado na *RMB* do 4^o trim./1998 - p. 26.



pal entre os grupos estava na distribuição dos alojamentos.

Dentre os 16 "ligeiros", o *Colossus* foi arrendado por cinco anos e posteriormente comprado pela França; o *Magnificent* e o *Warrior* foram transferidos para a Marinha do Canadá; e os *Perseus* e *Pioneer* foram completados como navios de manutenção de navios-aeródromos.

Mais tarde: o *Powerful* substituiu o *Warrior* na Marinha do Canadá, onde recebeu o nome de *Bonaventure*; o *Venerable* passou a fazer parte da Marinha da Holanda, incorporado que foi em 28 de maio de 1948, onde recebeu o nome de *Karel Doorman* e sofreu extensa reforma, inclusive estrutural, entre 1955 e 1958, quando incorporou a pista em ângulo e muitos outros melhoramentos; o *Hércules* passou para a Marinha

Resumindo, navios desta classe foram operados por oito Marinhas: Grã-Bretanha, França, Canadá, Austrália, Índia, Holanda, Argentina e Brasil

da Índia com o nome de *Vikrant*, tendo sido incorporado em 4 de maio de 1961; os *Majestic* e *Terrible* foram cedidos à Austrália (chegaram à Austrália em 1956 e 1949 respectivamente); lá sendo rebatizados de *Melburn* e *Sidney*,

respectivamente. O *Warrior*, que pertenceu ao Canadá entre 1946 e 1948 e novamente à *Royal Navy* entre 1948 e 1958, foi adquirido pela Argentina e incorporado à sua Esquadra com o nome de *Independência* em 26 de janeiro de 1959; (seis meses após um grande incêndio na pra-

ça de caldeiras em 1968, o *Karel Doorman* (ex-*Venerable*) foi vendido à Argentina onde recebeu o nome de *25 de maio*).

O *Minas Gerais* foi comprado em 14 de dezembro de 1956 por US\$ 9 milhões tendo sido então, modernizado, durante três anos, por um custo de US\$ 27 milhões quando





O MINAS GERAIS OPERANDO COM SUPER-ETENDART ARGENTINOS

Exercício de toque e arremetida (*Touch & go*) de 1993 a 1997





O MINAS GERAIS OPERANDO COM A-4 SKYHAWK BRASILEIROS

Exercício de toque e arremetida (*Touch & go*) em 9/2000





O *Foch* entrando a barra do Rio de Janeiro em abril de 2000.

passou a ter uma pista em ângulo além de outros melhoramentos. Foi incorporado à Marinha do Brasil em 6 de dezembro de 1960, em Rotterdam.

Após a modernização na Holanda, o *Minas Gerais* passou a deslocar 15.890 toneladas (19.890 t carregado) e dispor de uma pista em ângulo com 145 metros de comprimento e 15,50 metros de largura máxima, uma catapulta a vapor, espelho de pouso além de meios modernos de comunicação. Seu armamento passou a ser de dez canhões Bofors de 40 mm antiaéreo e a ter capacidade para carregar 21 aeronaves. Após recente modernização, os reparos de 40mm foram substituídos por 3 reparos *Matra Sinbad* lançadores de mísseis *Mistral* de defesa aérea de ponto; o convés, o aparelho de parada e a catapulta foram

reforçados para receber os *A-4*. O espelho de pouso foi substituído por outro moderno, do tipo DAPS (*deck approach projector sight*).

O FOCH

O Navio-Aeródromo *Foch* faz parte de uma dupla com o *Clemenceau*, cujas construções foram iniciadas em 1955 (C) e 1957 (F) e foram incorporados ao serviço da Esquadra em 22 de novembro de 1961 (C) e 15 de julho de 1963 (F).

Sofreram modernizações em 1978 (C) e 1980-81 (F) e novamente em 1985-86 (C) e 1987-88 (F).

Deslocam 27.307 toneladas (32.780 carregado – *full load*), medem 863 pés (265 metros) de comprimento, dispondo de uma

pista em diagonal de 543 pés (165,5 metros) e de duas catapultas a vapor para lançar aeronaves de 20 toneladas a 110 nós. Suas turbinas a vapor, gerando 126.000 SHP, podem impulsionar o navio a uma velocidade de 32 nós. Em 1990 dispunham de 18 aviões *Super-Etendart*, quatro *Etendart*, oito *Cruzadors*, sete *Alizé* e dois helicópteros *Dauphin 2*. Dispõem de capacidade de acomodar armas táticas nucleares.

Por motivos de limitação do orçamento militar francês, o *Clemenceau* deu baixa em 1997.

Com o novíssimo *De Gaulle* (de propulsão nuclear, deslocando 34.500 toneladas, 857 pés (261 metros) de comprimento 27 nós de velocidade e 35 a 40 aeronaves) entrando em serviço com a Esquadra em 2000, optou a Marinha francesa em dar baixa no *Foch*, apesar de estar o navio em bom estado e atualizado (em velocidade, comunicação, sensores e armamento), capaz ainda de seus 30 nós e que representou a França no esforço da ONU/OTAN na crise do Kosovo há não mais que seis meses! Revistas francesas, como a *Cols Bleus*, *Armeès d'Aujourd' Hui*, só para considerar os anos de 1999 e 2000, colocaram em evidência inúmeras vezes o *Foch*, navio capitânia da Otan no Adriático e muitas outras operações e exercícios. Elas mostram, orgulhosamente, um *Foch* desenvolvendo alta velocidade, em plena atividade naval operativa! (Veja caderno a cores no final do artigo).

É fácil concluir que a Marinha francesa decidiu dar baixa no *Foch*, não por ele ser considerado um "ferro-velho" ou uma "sucata", mas por que provavelmente o orçamento militar francês não permite a sua permanência na ativa.

É interessante assinalar o fato de que, quando o *Foch* e o *Clemenceau* entraram em serviço na Marinha francesa substituindo o *Arromanches* (irmão do *Minas Gerais* – sem pista em ângulo), este permaneceu na ativa como um navio-aeródromo-escola.

A AQUISIÇÃO DO FOCH

Neste item, a RMB pretende responder à curiosidade de nossos leitores a respeito dos primeiros passos ocorridos na aquisição do *Foch* e que não apareceram na mídia: como e quando aconteceu o primeiro contato? Idem o oferecimento formal? Quem avaliou a conveniência da aquisição? Como foram as conversações dos brasileiros com os franceses? Onde e quando ocorreram? Etc, etc, etc.

O primeiro contato formal, colocando o navio à disposição da Marinha do Brasil para cessão onerosa, data de 1999, tendo sido realizado através de uma carta do Embaixador da França no Brasil, Sr. Philippe Lecourtier, ao Comandante da Marinha e que encaminhava correspondência do Embaixador Jean Bernard Ouvrieu propondo que fosse enviada uma missão pericial brasileira para avaliar as condições do Porta-Aviões *Foch*. Essa carta foi decorrente de entendimentos informais anteriores, entre o Ministro da Defesa e o Comandante da Marinha com o Embaixador Ouvrieu, durante sua visita ao Brasil.

A partir do recebimento desta correspondência, o Comandante da Marinha autorizou o Estado-Maior da Armada a adotar as providências cabíveis, com vistas ao início das conversações relativas à possível aquisição do Navio-Aeródromo *Foch* pela Marinha do Brasil.

Um intercâmbio realizado no período de **4 a 30 de outubro de 1999** possibilitou o primeiro embarque dos Capitães-de-Corveta Júlio Cesar Campos Lobo e Alexandre de Souza Grossi, ambos aperfeiçoados em Aviação Naval, no *Foch* em operações.

Em outubro de 1999, foi considerado conveniente enviar uma comissão de inspeção para avaliar as condições em que se encontrava o Navio-Aeródromo *Foch*. Assim, **entre 24 e 28 de novembro de 1999**, um grupo composto de cinco oficiais foi à França realizar uma inspeção técnica preliminar do navio,

para verificar as condições dos diversos sistemas de bordo, no porto e no mar, tendo relatado sua excelente impressão.⁶

Posteriormente, em **janeiro de 2000**, a Marinha cuidou da realização de novos intercâmbios com a Marinha francesa, para ampliar as informações obtidas pelo grupo anterior e permitir a elaboração de um relatório conclusivo sobre a conveniência de aquisição do navio.

Em março de 2000, o governo da França encaminhou ao governo brasileiro uma proposta de cessão do *Foch*. A minuta de acordo foi enviada pelo Ministério das Relações Exteriores ao da Defesa que o repassou ao Comando da Marinha.

Um Grupo de Trabalho de 16 oficiais chefiados por um almirante, instituído pelo Comandante de Operações Navais com a colaboração da Diretoria-Geral do Material da Marinha, já vinha trabalhando e efetuou diversos questionários, semelhantes às Listas de Verificação utilizada pela Comissão de Inspeção e Assessoramento de

Adestramento (CIASA), para nortear a busca de informações sobre as condições do meio, nas diversas áreas.⁷

Por sua vez, o Setor do Material orientou sua busca de informações para colher subsídios para a realização de um futuro estudo de

obtenção, que deveria estimar os custos de obtenção, operação, manutenção, modernização e de posse, com o propósito de permitir avaliar a aceitabilidade do investimento, tendo inclusive solicitado informações ao DGA (*Delegation General Pour L'Armement*).

Novos intercâmbios ocorreram em duas fases do mar e uma terceira fase de visitas técnicas realizadas no porto do Rio de Janeiro. Primeira-

mente, um grupo de oficiais dos Setores do Material e Operativo realizou a travessia de Cape Town ao Rio de Janeiro, no período de **22 de março a 6 de abril de 2000**, em 11 dias de mar, estando o navio participando de exercícios com uma força-tarefa francesa, composta também pela Fragata *Duquesne*, Navio-

O Setor do Material orientou sua busca de informações para colher subsídios para a realização de um futuro estudo de obtenção, que deveria estimar os custos de obtenção, operação, manutenção, modernização e de posse, com o propósito de permitir avaliar a aceitabilidade do investimento

6 NA.: Faziam parte da comissão os seguintes oficiais: CMG (EN) Cesar Pinto Corrêa, CMG Francisco José Torres Montenegro, CG Sonlon Vieira Leite, CF (EN) Milton Pinto Ferreira filho e CC Mauro José da Silva Gonçalves.

7 NA.: Este GT foi composto pelos seguintes oficiais: Contra-Almirante Marcelio Carmo de Castro Pereira (posteriormente substituído pelo Contra-Almirante Dalmo de Almeida Soares), Capitão-de-Mar-e-Guerra (EN) Cesar Pinto Corrêa, Capitão-de-Mar-e-Guerra Mário Bastos Ferraz de Mendonça, Capitão-de-Mar-e-Guerra Dilermando Ribeiro Lima, Capitão-de-Fragata Carlos Augusto Andrade Marcondes, Capitão-de-Fragata (EN) Milton Pinto Ferreira Filho, Capitão-de-Fragata Marcos Thadeu Nazareth Ramos, Capitão-de-Fragata Renato Regino Wall, Capitão-de-Corveta (EN) Cesar Guarino Moreira da Silva, Capitão-de-Corveta (EN) Luiz Fernando Antunes Esteves, Capitão-de-Corveta (MD) Luiz Cláudio Barreto Fróes, Capitão-de-Corveta Júlio Cesar Campos Lobo, Capitão-de-Corveta Mauro José da Silva Gonçalves, Capitão-de-Corveta Alexandre de Souza Grossi, Capitão-de-Corveta João do Espírito Santo Lima, Capitão-de-Corveta (IM) Carlos Alberto de Cácio e Capitão-Tenente (T) Emma Giada Matschinske.

Tanque *Meuse*, Navio-Oficina *Jules Verne* e Submarino *La Praya*. Deste grupo fizeram parte dez oficiais.⁸

O Navio-Aeródromo *Foch* permaneceu atracado no Porto do Rio de Janeiro de **6 a 11 de abril**. A escala serviu para suprir as necessidades logísticas da força tarefa. O Setor do Material aproveitou para realizar visitas técnicas nos dias **7 e 10 de abril**, para avaliar as condições dos sistemas e equipamentos do navio e os custos envolvidos em sua manutenção.

Finalmente, no período de **11 a 14 de abril**, enquanto o *Foch* realizava exercícios com navios da Esquadra brasileira, um grupo composto de 19 oficiais do Setor Operativo esteve embarcado para a segunda fase do intercâmbio no mar.

Durante a permanência do *Foch* no Rio de Janeiro, o governo francês enviou duas equipes ao Brasil. Uma foi recebida no Estado-Maior da Armada, em Brasília, pelo Subchefe de Estratégia, acompanhado do Coordenador do Programa de Reparelhamento da Marinha (PRM), outra visitou o Diretor-Geral do Material da Marinha, no Rio de Janeiro, também acompanhado pelo Coordenador do PRM.

A Diretoria-Geral do Material da Marinha encaminhou ao Comando de Operações Navais a avaliação da situação do Navio-Aeródromo *Foch*, juntamente com o relatório das visitas técnicas realizadas no Porto do Rio de Janeiro pelas diretorias especializadas, subsidiando aquele Comando na elaboração do parecer conclusivo sobre a aquisição do Navio-Aeródromo *Foch*. Paralelamente, encaminhou o Estudo de Obtenção com os custos estimados de obtenção, manutenção

e de posse do Navio-Aeródromo *Foch* de modo a possibilitar a avaliação da oferta francesa feita à Marinha do Brasil. Elaborou ainda uma nova minuta de acordo que pudesse servir como alternativa à proposta francesa.

Em reunião realizada no mês de julho de 2000, o Almirantado considerou como de interesse da Marinha do Brasil a continuação das negociações para aquisição do navio, tendo o Comandante da Marinha delimitado os contornos da negociação e encarregando o Diretor-Geral do Material da Marinha de constituir uma comissão para conduzir as negociações que pudessem viabilizar a cessão. O DGMM escolheu os seguintes oficiais para integrar a comissão: Contra-Almirante Celso Guimarães Lapa (Coordenador do Programa de Reparelhamento da Marinha), Capitães-de-Mar-e-Guerra Antônio Alberto Marinho Nigro (futuro primeiro comandante do NAE *São Paulo*) e Ricardo de Lima Vallim, ambos ex-Comandantes do Navio-Aeródromo-Ligeiro *Minas Gerais*, o Capião-de-Mar-e-Guerra (EN) Cesar Pinto Corrêa, Capião-de-Fragata (EN) Milton Pinto Ferreira Filho e Capitão-de-Fragata Marcos Thadeu Nazareth Ramos, componentes do Grupo que havia realizado o intercâmbio a bordo do navio e a Capitão-Tenente Ivone Maria de Lima Camillo, representante da área jurídica da Diretoria de Administração da Marinha.

A delegação francesa que chegou ao Rio de Janeiro em **2 de julho de 2000** para negociar com a comissão brasileira, assim foi constituída: General Engenheiro Michel Petré – Adjunto do Diretor de Relações Internacionais da *Delegation General Pour l'Armement*, Contra-Almirante De La Haye – Adjunto do Subchefe de Operações de Logística do Esta-

8 NA.: Este grupo foi composto pelos seguintes oficiais: Capitão-de-Mar-e-Guerra (EN) Cesar Pinto Corrêa, Capitão-de-Fragata (EN) Milton Pinto Ferreira Filho, Capitão-de-Fragata Marcos Thadeu Nazareth Ramos, Capitão-de-Fragata Renato Regino Wall, Capitão-de-Corveta (EN) Luiz Fernando Antunes Esteves, Capitão-de-Corveta (EN) Cesar Guarino Moreira da Silva, Capitão-de-Corveta Mauro José da Silva Gonçalves, Capitão-de-Corveta João do Espírito Santo Lima, Capitão-de-Corveta Artur Varella Gomes e Capitão-de-Corveta Mário José Menezes Cardoso.

do-Maior da Marinha, Coronel Jean Paul Meriardo – Adido da Defesa da França, Sr. Marcel Beloc – Delegado de Administração da DGA, Capitão-de-Mar-e-Guerra Jacques de Solms – Chefe da Seção de Apoio a Exportação do Estado-Maior da Marinha francesa, e Sr. Jean Paul Ardid – Subdiretor do Departamento da América Latina da DGA.

As negociações foram realizadas no Rio de Janeiro na sala de reuniões da Coordenadoria do Programa de Reparelhamento da Marinha nos dois dias subseqüentes (**3 e 4 de julho**), sob a orientação do DGMM, quando foi elaborada, em conjunto, uma minuta de contrato onde grande parte dos itens foram acordados por ambas as partes. Os equipamentos instalados no Navio-Aeródromo *Clemenceau*, irmão do *Foch*, foram colocados à disposição da Marinha, bem como o fornecimento de sobressalentes até 2002. Mesmo considerando que o preço do navio era simbólico, a equipe de negociação brasileira conseguiu uma redução do preço inicial de cerca de 75%, chegando ao montante de 85 milhões de francos franceses (cerca de 12 milhões de dólares), além de ficar assegurada a manutenção a bordo de alguns equipamentos e acessórios que, pela proposta original francesa, seriam retirados do navio. Nessa mesma ocasião, algumas dúvidas foram registradas (divergência ou solicitações da parte brasileira que necessitariam de estudo da parte francesa) e que seriam respondidas a posteriori, destacando-se as seguintes:

- ministrar o adestramento para 600 homens, sem ônus para a Marinha, com 8 semanas de adestramento no cais, 10 dias no mar, antes de 15 de novembro de 2000 e a permanência de 50 homens (franceses) no Navio-Aeródromo *Foch* de 15 de novembro até 31 de março de 2001;

- manter 16 homens (franceses) a bordo, por um período de dois meses após a partida do navio para o Brasil;

- fornecer toda a documentação de construção do navio, fabricação de itens (estrutura e casco, máquinas, eletricidade, controle de avarias e segurança das instalações) necessária para a manutenção do tipo industrial (em estaleiro);

- parcelar os pagamentos em três vezes;
- obter assistência da Marinha francesa para as relações com a indústria francesa, concernente a algum reparo que pudesse ser necessário;

- entregar à Marinha brasileira todos os sobressalentes específicos do navio, sem custo adicional (Totalizando cerca de 1.000 toneladas).

Houve um período de estudo das propostas e contrapropostas acertadas por ambas as partes nessa reunião e, **entre os dias 27 de julho e 1º de agosto**, uma nova rodada de negociações teve lugar no Estado-Maior da Armada, em Brasília, na qual o contrato foi acordado no seu todo. Todas as propostas acima foram aceitas, reduzindo-se somente a quantidade de militares a serem adestrados para 350, com possibilidade de opção para mais 100 homens a um custo adicional de 3,5 milhões de francos franceses (cerca de 500 mil dólares).

No dia 1º de agosto houve uma reunião entre o Ministro da Defesa do Brasil acompanhado pelo Comandante da Marinha e outros integrantes do Governo brasileiro e francês e o representante pessoal do Ministro da Defesa da França, Embaixador Ouvrier, onde se procederam os entendimentos finais da negociação. Uma Carta de Intenção assinada pelo Ministro da Defesa foi encaminhada ao Ministro da Defesa da França e outra carta foi enviada pela Marinha à DGA, reafirmando que todos os prazos acertados seriam cumpridos. **No dia 15 de agosto**, nova carta, exercendo a opção de treinamento para mais 100 homens, foi enviada à DGA.

Deve ser registrado que, até a assinatura do contrato, além das relatadas acima, ocor-

reram inúmeras ações e providências envolvendo a Diretoria de Engenharia Naval, a Diretoria de Administração da Marinha, a Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha, Secretaria-Geral da Marinha, o Estado-Maior da Armada, o próprio Comandante da Marinha e seu Gabinete, além do Ministério da Defesa e outros setores do Governo brasileiro.

Em 26 de setembro de 2000, no Instituto de Pesquisas da Marinha, foi assinado o contrato (vide foto) pelo Ministro da Defesa, Sr. Geraldo Magela da Cruz Quintão, Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Sérgio Gitirana Florencio Chagasteles e o Diretor-Geral do Material da Marinha, Almirante-de-Esquadra Aírton Ronaldo Longo, representantes da parte brasileira. Este foi, posteriormente, remetido à França e assinado pelo Ministro da Defesa daquele país, Alain Richard, em 12 de outubro de 2000. Assinaram ainda pela parte francesa o Subchefe de Operações e Logística do Estado-Maior da Marinha francesa, Contra-Almirante Yves Lagane e o Adjunto do Diretor de Relações Internacionais, Iga Michel Petre. O contrato foi ainda assinado pelo Coordenador do Programa de Reaparelhamento da Marinha, Contra-Almirante Celso Guimarães Lapa e pelo Embaixador Jean-Bernard Ouvrieu.

No ato, o Ministro da Defesa discursou. Ver texto a seguir.

O Navio-Aeródromo com o nome de *São Paulo* teve sua incorporação à Armada do Brasil em 15 de novembro de 2000, no porto francês de Brest, em cerimônia presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra José Alberto Accioly Fragelli, e partirá para o Brasil em fevereiro de 2001.

Para o evento, o Chefe do Estado-Maior da Armada baixou a Ordem do Dia nº 7/00 transcrita mais adiante.

As palavras do Ministro de Defesa do Brasil

Por ocasião de assinatura de contrato de aquisição do Navio-Aeródromo *São Paulo* (ex-*Foch*), em 26 de setembro de 2000, no Instituto de Pesquisas da Marinha, assim pronunciou-se o Ministro de Defesa do Brasil:

"Em prosseguimento ao programa de visitas às organizações militares desta Força, vim hoje ao Instituto de Pesquisas da Marinha e sairei daqui gratificado por esta jornada de trabalho.

Neste Instituto pude testemunhar o esforço patriótico que os senhores estão realizando no campo da Ciência e da Tecnologia navais, vencendo desafios de toda ordem para proporcionar ao Brasil conhecimentos sensíveis, restrito a um número limitado de países.

Porém, quis o Almirante Chagasteles ir mais além, incluindo nesta visita o ato solene de assinatura do Contrato de Obtenção do Navio-Aeródromo *São Paulo*.

Agradeço as palavras atenciosas do Comandante da Marinha ao referir-se à participação do Ministério da Defesa na concretização desse verdadeiro sonho dos nossos "homens do mar". Tenho repetido em minhas mensagens que o advento do Ministério da Defesa abriu para o Brasil novas e promissoras perspectivas. Ele



chegou para somar, para conquistar novos espaços, para unir cada vez mais as forças vivas desta Nação em projetos como este de alto significado para o reaparelhamento de nossas Forças Armadas. Esta mensagem é de confiança na atuação do Ministério, cuja postura permanente é de estar de frente para as nossas Forças, para apoiá-las em suas iniciativas.

É indiscutível a vocação do Brasil para o mar. Aqui, entre os Senhores, é até dispensável fazer esta afirmação. A Marinha vem trabalhando intensamente ao longo de nossa imensa costa para incorporação definitiva ao patrimônio nacional do denominado "Mar Brasileiro" numa extensão aproximada de 4,2 milhões de km². A Marinha tem alertado à Nação brasileira para a importância de nossas rotas marítimas, por onde circulam mais de 95% do nosso comércio exterior. Da plataforma continental são extraídos 85% do petróleo produzido no País. É necessário repetir essas verdades para que todos entendam a importância deste momento que estamos vivendo.

Hoje firmamos o ato que vai permitir a incorporação à Esquadra brasileira de um novo capitânia: o Navio-Aeródromo *São Paulo*. É justo que estejamos felizes com este importante aporte à operacionalidade de nossa Força Naval, oferecendo-lhe renovadas condições para cumprir a sua missão constitucional. Mas aprendi com os senhores, em sucessivos encontros como este, em nosso gratificante convívio, o quanto é significativo em termos de motivação a melhoria das condições de trabalho de nossos militares. Por isso, estou absolutamente convicto que esta nossa singela, mas expressiva reunião tocará a alma marinha do Brasil, fazendo-a vibrar nos quatro cantos dos mares do mundo.

Felicitos os senhores pela conquista, obtida com o esforço e a persistência dos homens fortes e idealistas que acreditam, de verdade, no que fazem. Parabênizo o Almirante Chagasteles como Comandante desta Força

e responsável direto pelo momento de grandeza que acabamos de viver.

Viva a Marinha!"

O RECEBIMENTO DO FOCH

Para o recebimento do *Foch*, foram criados dois grupos com funções distintas:

Grupo de recebimento do navio na França

Instituído por Portaria do Comandante da Marinha, em 10 de agosto de 2000, era composto de sete oficiais e duas praças, chefiados pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra (EN) Cezar Pinto Correia e com as seguintes tarefas:

- Gerenciar o recebimento, na França, no que tange a determinação de necessidades de sobressalentes e documentação técnica;
- Celebração de contratos de reparos que se fizerem necessários; e
- Apoio técnico e administrativo à tripulação brasileira.

A partir de 15 de agosto o grupo ficou sediado em Toulon, onde se encontrava o *Foch*, aí permanecendo até 6 de novembro, quando se deslocou para Brest, a fim de acompanhar a fase de reparos e manutenção realizadas naquele porto, até a vinda do navio para o Brasil.

Grupo de recebimento do Navio-Aeródromo São Paulo

Criado pela Portaria 233, de 8 de agosto de 2000, do Comandante da Marinha, tendo como encarregado o Capitão-de-Mar-e-Guerra Antônio Alberto Marinho Nigro, futuro comandante do Navio-Aeródromo *São Paulo*, ficou composto de três subgrupos, a saber:

Grupo Alfa

Composto de 47 oficiais e 253 praças. Viajou para Toulon em 3 de setembro, ficando embarcado no Navio-Aeródromo *Foch*;

Grupo Bravo 1

Composto de um oficial e 149 praças. Embarcou para Toulon em 5 de outubro;

Grupo Bravo 2

Composto de dois oficiais e 148 praças. Embarcou para a França em 12 de novembro.

Os três grupos viajaram em aeronaves Hércules KC 137 da Força Aérea Brasileira.

Após a chegada do navio ao Brasil, será criado o grupo Charlie, de aproximadamente 450 militares, que completarão a lotação do *São Paulo*.

A seleção da tripulação do *São Paulo* constituiu uma tarefa gigantesca de organização e execução haja visto as exigências de qualidade e quantidade de pessoal e principalmente face à exigüidade do tempo disponível que impedia a preparação em cursos específicos (entre a primeira conversação sobre o *Foch* e a chegada do primeiro grupo de recebimento na França transcorreram apenas 11 meses e a partir da decisão da aquisição pela Marinha do Brasil apenas menos de quatro meses!).

Os escolhidos deveriam ser extremamente competentes (já comprovado em navios brasileiros) e capazes de, com esforço próprio e orientação de seus chefes passarem a dominar uma tecnologia inteiramente nova e totalmente estranha aos brasileiros.

A seleção foi coordenada pelo Diretor-geral do pessoal que teve na Diretoria do Pessoal Militar seu grande executor, paripassu com o Comando da Esquadra, auxiliada por outras organizações tanto do setor do pessoal como operativo.

A Ordem do Dia de Mostra de Armamento do São Paulo

“Em 23 de outubro de 1906, o brasileiro Santos Dumont realizou um feito extraordinário nestas terras acolhedoras da França, mais precisamente em Paris, quando fez um engenho mais pesado do que o ar decolar, voar e pousar pelos seus próprios meios.

Empolgado pelo feito deste notável brasileiro, o Presidente Wenceslau Braz decretou a criação da Escola de Aviação Naval, em 1916, primeira escola militar de aviação no país e, portanto, o berço de nossa aviação militar e o marco do nascimento da Aviação Naval.

Por decreto do Presidente Getúlio Vargas, em 1941, a aviação naval juntou-se à aviação militar do Exército, dando origem à criação do nosso Ministério da Aeronáutica, colocando toda a aviação militar brasileira reunida na recém-criada Força Aérea Brasileira, que teve seu batismo de fogo nos campos da Itália em 1944.

Com a experiência vivida na Segunda Guerra Mundial, especialmente pelos reflexos da guerra no Pacífico, a Marinha voltou a aspirar possuir a sua Aviação Naval, criando, em 1951, a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, num reconhecimento da necessidade de possuir uma Aviação Naval orgânica. Na década de 60 foram formadas as bases sólidas da estrutura de que hoje dispõe a Aviação Naval, com a construção do Complexo Aéreo em São Pedro da Aldeia, a aquisição de aeronaves e por fim a incorporação do Navio-Aeródromo-Ligeiro *Minas Gerais*, veterano da Segunda Guerra Mundial e até hoje em atividade.

Nesta nova fase tivemos uma situação *sui-generis* em que a Marinha operava os helicópteros e a Força Aérea as aeronaves de asa fixa a bordo do *Minas Gerais*, com bons resultados, numa demonstração da capacidade criativa e de adaptação da nossa gente brasileira.

Com a desativação do Grupo Aéreo Embarcado da Força Aérea Brasileira, a Marinha voltou a sonhar ter seus aviões de asa fixa, o que fez recentemente, ao adquirir 23 aviões *Skyhawk* para operarem embarcados.

É uma grande realização profissional, feito da perseverança dos nossos marinheiros, que culmina no dia de hoje com a incorpora-

ção do Navio-Aeródromo *São Paulo*, fechando todo o ciclo, tão sonhada por gerações de almirantes, oficiais e praças, de verem um navio-aeródromo brasileiro totalmente operado por marinheiros.

Com isto atinge-se um dos objetivos atuais mais relevantes da Marinha, que é a consolidação do projeto de defesa aérea da Força Naval, que visa à operacionalização das aeronaves a reação AF-1. Trata-se de um requisito decisivo para o controle efetivo de áreas marítimas, uma das quatro tarefas do Poder Naval, especialmente quando operando próximo ao litoral de áreas em conflito. Esse projeto é, então, fundamental para que a Marinha seja capaz de operar eficazmente nas hipóteses de emprego aventadas na Estratégia Militar Brasileira.

A aquisição de oportunidade do Navio-Aeródromo *Foch* da Marinha francesa, uma belonave totalmente operacional e em excelente estado de conservação, foi a solução adequada, exequível e a mais aceitável dentro do quadro atual de recursos extremamente limitados, resultado da persistência do nosso comandante, Almirante Sérgio Chagasteles, com o apoio do Ministro da Defesa, Geraldo Magela da Cruz Quintão, e da visão de estadista do nosso Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso.

Em cumprimento à Portaria nº 295, de 1ª de novembro de 2000, do Comandante da Marinha, que determina a incorporação à Armada do Navio-Aeródromo *São Paulo*, e conforme estabelecido na Ordenança Geral para o Serviço da Armada (OGSA) em seu Artigo 1-3-1, realiza-se hoje a cerimônia de Mostra de Armamento desse navio-aeródromo, terceira unidade a ostentar este nome na nossa Marinha.

O primeiro *São Paulo*, navio de casco de madeira e propulsão a vapor, pertenceu a um particular de quem o Governo Imperial fretou para servir de transporte, na vigência da Guerra do Paraguai, nos idos de 1865.

O segundo *São Paulo* foi um encouraçado tipo *dreadnought*, grande orgulho das esquadras da época, que tornou imediatamente obsoletos todos os demais encouraçados que não eram dessa classe. Construído na Inglaterra, em 1909, realizou sua Mostra de Armamento em 23 de agosto de 1910. Participou da Primeira Guerra Mundial, marcando presença no Atlântico Sul.

Durante o longo período que serviu à Marinha do Brasil, o Encouraçado *São Paulo* realizou inúmeras missões, dentre as quais se destacam:

- em junho de 1918 – viagem, em postos de combate aos Estados Unidos, incorporado à divisão composta pelo encouraçado norte-americano *Nebraska* e pelo Cruzador *Raleigh*, durante a Primeira Guerra Mundial;
- em julho de 1920 – transporte da família real da Bélgica para o Brasil;
- em janeiro de 1921 – traslado dos restos mortais dos ex-imperadores do Brasil, de Lisboa para o Brasil;
- na Segunda Guerra Mundial, permaneceu fundeado no porto de Recife, como fortaleza flutuante.

O Encouraçado *São Paulo* foi desincorporado da Esquadra em 2 de agosto de 1947. Em agosto de 1951, quando era rebocado para a Inglaterra, pereceu nas imediações dos Açores, vítima de fortíssima tempestade.

Desde então, a Marinha vem guardando o nome desse Estado que muito engrandece a nação brasileira para prestar-lhe uma homenagem, dando o mesmo nome a um navio capital.

Ao incorporar à Marinha do Brasil o Navio-Aeródromo *São Paulo*, futuro capitânia da nossa Esquadra, expresso ao seu comandante, oficialidade e guarnição os melhores votos de boa sorte e total êxito na travessia que ora iniciam. A partir de hoje os senhores serão os responsáveis pela preservação da alma marinheira deste navio. Sejam dedicados, profissionais e extremamente zelosos

por esse imenso patrimônio que lhes é entregue pela nação brasileira. Acima de tudo, sejam o exemplo do denodo e do patriotismo dos marinheiros brasileiros e honrem o invicto Pavilhão Nacional, que de agora em diante tremulará em seu mastro de combate.

Bons ventos e mares tranquilos. Máquinas adiante a toda força *São Paulo*."

AQUISIÇÃO DO FOCH E SUA REPERCUSSÃO

Meditando nos fatos ocorridos desde a Segunda Guerra Mundial e considerando a evolução do planejamento naval, é fácil concluir que foi uma oportunidade rara que a Marinha do Brasil teve de, no momento da aquisição dos *Douglas Skyhawks A-4*, e com eles efetivar o ressurgimento da aviação naval de asa fixa embarcada, o *Foch* tenha de dar baixa e a França o tenha oferecido ao Brasil, por uma quantia que pode ser considerada irrisória, mesmo simbólica, pois um *Foch* novo, hoje, não poderia ser construído por menos de US\$ 700 milhões! Os contatos iniciais para o oferecimento e a aquisição do *Foch* incluíram a participação dos Presidentes das Repúblicas francesa e brasileira.

Deve ser considerado, também, que o *Minas Gerais*, embora esteja saindo de uma modernização que incluiu novos e atuais equipamentos de comunicação, de sensores e de troca de dados, revisão geral das máquinas propulsoras e da catapulta, ele não poderá ser melhor que as suas 16 mil toneladas de deslocamento, 695 pés de comprimento de pista e de uma velocidade máxima de 20 nós (o que é uma marca excelente para um navio de 25 nós de projeto após mais de 50 anos de serviço ininterrupto).

Tais características e performances permitiriam, sem sombra de dúvidas, a operação dos *A-4* no *Minas Gerais*, com perfeita segurança, embora bem próximo ao nível crítico e dependendo, em boa parte das vezes, do vento local.

O *São Paulo* fará a aviação embarcada de asa fixa ficar independente das condições atmosféricas, abrindo os horizontes da Marinha do Brasil a uma outra dimensão, além de oferecer maior facilidade de operação das aeronaves, o que também quer dizer maior segurança. Basta dizer que o primeiro cabo de paragem no *Minas Gerais* está a 27 metros do fim do convés na popa e no *São Paulo* a 55 metros, e a velocidade deste é até 30 nós enquanto a daquele não ultrapassaria 20 nós!

O COMANDANTE DO SÃO PAULO

Desde 18 de fevereiro de 1951, na Paraíba, até ser o nome da Portaria 233 de 2000 do Comandante da Marinha que o nomeou encarregado do grupo de recebimento e comandante do Navio-Aeródromo *São Paulo*, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Antônio Alberto Marinho Nigro, percorreu uma vida de sucesso: ingressou no Colégio Naval em 6 de março de 1966 um "menino" de 15 anos de idade e, na Escola Naval em 1º de março de 1968, onde foi declarado guarda-marinha em 17 de dezembro de 1971. Sua carreira transcorreu cheia de comissões importantes. Segundo-Tenente em 17 de julho de 1972, Primeiro-Tenente em 31 de agosto de 1974, Capitão-Tenente em 31 de agosto de 1977, Capitão-de-Corveta em 31 de agosto de 1983, Capitão-de-Fragata em 31 de agosto de 1988 e finalmente promovido ao atual posto em 31 de agosto de 1994, as três últimas no critério de merecimento.

Como Segundo-Tenente de julho de 1972 a setembro de 1973 serviu no Contratorpedeiro *Piauí*; de outubro de 1973 a abril de 1975 no Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte* recebendo-o nos Estados Unidos da Marinha americana. Desembarcando, foi ser Assistente do Diretor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro por sete meses após o que foi cursar armamento.

Continuando a sua vida de "homem de CT" foi servir no antigo Contratorpedeiro

Pará até agosto de 1977 quando passou à um navio maior, a Fragata *Constituição*, recebendo-a na Inglaterra e de lá desembarcando em março de 1981 para voltar ao **Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro**, novamente para ser assistente do diretor até dezembro de 1981 acompanhando o seu chefe à **Diretoria Geral do Material** onde permaneceu até março de dezembro de 1983. Até novembro de 1985 serviu no seu ex-navio, a Fragata *Constituição* e prosseguiu no mesmo ambiente antissubmarino no **Comando de Força de Fragatas** até março de 1986, ano em que cursou a Escola de Guerra Naval. Voltando ao mar, comandou a Corveta *Forte de Coimbra* de março de 1987 até abril de 1988 quando foi cursar a **Escola de Guerra da Venezuela** de junho de 1988 a julho de 1989. Aplicou seus conhecimentos, então, como instrutor da **Escola de Guerra Naval (Brasil)** por 30 meses. Seguiram a imediata da Fragata *Defensora* (1/92 a 1/94) e o comando da Corveta *Inhaúma* (1/94 a 2/95). Pelo ano seguinte foi Chefe do Estado-Maior do **Comando do 5º Distrito Naval** (3/95 a 2/96) retornando à **Escola de Guerra Naval** como encarregado da área de estudos. Em janeiro de 1998 assumiu o comando do Navio-Aeródromo *Minas Gerais* lá permanecendo por dois anos (1/98 a 1/00) e do **Centro de Adestramento Almirante Marques Leão** (CAAMLeão) até julho de 2000 quando foi escolhido para ser o primeiro comandante do novo capitânea do Esquadra brasileiro, o Navio-Aeródromo *São Paulo*.

Nessa carreira dividida entre o mar, em navios ágeis e nervosos e altos estudos navais, o Comandante Nigro possui as seguintes condecorações: Ordem do Mérito Naval e do Mérito Aeronáutico, ambas no Grau de Oficial; Ordem do Mérito das Forças Armadas no Grau de cavaleiro; Medalha do Mérito Tamandaré; Medalha do Serviço Militar com passador de ouro (30 anos) e Medalha do Mérito

Marinheiro com quatro âncoras. Recebeu também, o Prêmio Evolução e Aplicação.

A AQUISIÇÃO DO NAVIO-AERÓDROMO RUSSO PELA ÍNDIA

A título de comparação, será examinada a aquisição e transformação do navio-aeródromo russo *Admiral Gorshkov* pela Índia, operação em vias de ser efetivada.

O *Admiral Gorshkov* (ex-*Baku*) é um classe *Kiew* modificado, com 40.500 toneladas de deslocamento carregado (*full load*). Suas dimensões são: 899/274 pés/metros de comprimento total (*over all*), 818/249 na linha-d'água, 154/47 de boca máxima (*overall*), 107/32 boca na linha-d'água e 32,8/10,0 de calado nas hélices; o seu convés de vôo mede: 640/195 pés/metros de comprimento e 68,0/20,7 de largura. Suas máquinas principais, constituídas por 4 turbinas a vapor, desenvolvem 200.000 SHP, que, através de 4 hélices, imprimem ao navio 32 nós de velocidade máxima. Seu raio de ação é de 13.500 milhas a 18 nós ou 4.000 a 31 nós. É guarnecido por 1.200 homens mais o complemento aéreo.

Seu armamento principal, quando russo, era constituído de 12 lançadores de mísseis *Sandbox* superfície-superfície instalados em dois conjuntos que ocupam todo o convés (pista) do navio por ante-a-vante de superestrutura.

Sua dotação de aeronaves incluía, em 1991, 12 *Yak Forger* VSTOL e 19 helicópteros *Helix* e 3 *Hormone*.⁹

Da notícia "Os detalhes da negociação do porta-aviões russo com a Índia" ("The detail in Russia's carrier deal with India") publicada na conhecida revista *Jane's Navy International* de janeiro/fevereiro de 2000, página 17, podemos extrair uma série de informações que são de grande interesse para a

9 NA.: Todos esses dados foram retirados do *Jane's Fighting Ships* 1991-92.

comparação com a compra do *Foch* pelo Brasil, das quais comentaremos apenas uma.

A Índia praticamente vai reconstruir o *Admiral Gorshkov* transformando-o em um porta-aviões clássico, com convés corrido e pista em ângulo. O custo dessa transformação ficará no nível de US\$ 700 milhões! (A notícia não fala no preço do navio em si. O *Foch* custará ao Brasil US\$ 12 milhões e sua modernização será executada à medida que a necessidade ocorrer e subordinada às disponibilidades financeiras existentes).

O SÃO PAULO É O NAVIO-AERÓDROMO QUE SATISFAZ A MARINHA DO BRASIL?

Em recente número (março de 2000), a renomada revista *Naval Forces* apresenta um excelente artigo denominado *Navio-Aeródromo – Uma visão no início do século XXI. (Aircraft Carrier – A view at the beginning of the 21st century)* de autoria do Sr. Marvin Leibstone, seu editor para a América do Norte.

Das seis fotos que ilustram o artigo, uma é do *Minas Gerais*.

Em um destaque, à guisa de preâmbulo, diz o Sr. Leibstone: “As Marinhas dos Estados Unidos, Reino Unido, França, Itália, Espanha, Rússia, China, Índia, Tailândia, Argentina e Brasil possuem navios-aeródromos. É muito provável que os navios-aeródromos estejam entre o núcleo das plataformas móveis de algumas marinhas para numerosas missões estratégicas e táticas durante o século XXI...”

É interessante transcrever um outro trecho: “Navios-aeródromos são navios caríssimos. Eles podem custar até US\$ 5,1 bilhões! A construção de um navio-aeródromo viável,

moderno e equipado, por menos de US\$ 1,0 bilhão é impossível...”

O autor cria uma interessante série de requisitos, os “sete sagrados”. (*The Holy Seven*)

São eles:

- o navio-aeródromo é essencialmente um “aeroporto”;
- é um “aeroporto” que vai para o mar;
- ele deve ir onde requerido rapidamente (*speedily*);
- ele deve ter excelente capacidade de

resistir ao combate e às agressões da natureza (furacões, etc.);

- ele deve acomodar o máximo de aeronaves para a missão determinada;

- ele deve manter suficiente C4 I¹⁰ para os propósitos de comando e controle; e
- ele deve poder permanecer em operação o maior tempo possível (*affordable*).

Para terminar o artigo o Sr. Leibstone faz a pergunta: “O que o estado-da-arte

do futuro deverá incluir no navio-aeródromo? Possivelmente o seguinte:

- a) maior velocidade;
- b) tamanho um pouco menor mas capaz de transportar maior número de aeronaves;
- c) tonelagem menor (graças a novos materiais estruturais);
- d) aumento da discrição;
- e) maior resistência aos impactos da munição inimiga;
- f) alta eficiência dos sistemas de radares;
- g) C4 I para as diversas missões que irá cumprir;
- h) C4 I para avaliar as informações; e
- i) as máquinas dependerão mais da eletricidade do que outras fontes de energia (nuclear ou convencional).”

É muito provável que os navios-aeródromos estejam entre o núcleo das plataformas móveis de algumas Marinhas para numerosas missões estratégicas e táticas durante o século XXI...

Sr. Marvin Leibstone

10 NA.: Comando, Coordenação, Controle. Comunicações e Informações.

CONCLUSÃO

A “lista de verificação” e as previsões do Sr. Liebstone autorizam qualquer analista a concluir, com inteira tranquilidade, que o *Foch* foi uma excelente aquisição feita pela Marinha, de acordo com seu planejamento de longa data, sem contabilizar os novos horizontes operativos que ele garantirá ao Brasil.

É a solução para os próximos 10 a 20 anos, enquanto não é construído um navio-aeródromo brasileiro.¹¹

AGRADECIMENTOS:

Não poderia deixar de consignar os inestimáveis auxílios, na forma de forne-

cimento de dados solicitados ou críticas ao texto original o qual, por esta razão, ficou muito melhor. Refiro-me à completa boa vontade em me atender e à confiança no meu futuro trabalho das seguintes autoridades: Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Portella Peixoto (Comandante de Operações Navais), Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo (Diretor-Geral de Material), Contra-Almirante Celso Guimarães Lapa (Coordenador do Programa de Reaparelhamento da Marinha), Contra-Almirante Marcos Martins Torres (Subchefe do Comando de Operações Navais) e o Contra-Almirante (Ref^o) Jayme Leal Costa Filho e seus amigos da FAB e da Marinha.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>/Navios-aeródromos/; *São Paulo* (NAe Brasil); *Foch* (NAe-França); *Minas Gerais* (NAeL Brasil);

O medo do fracasso é pior do
que o próprio fracasso.

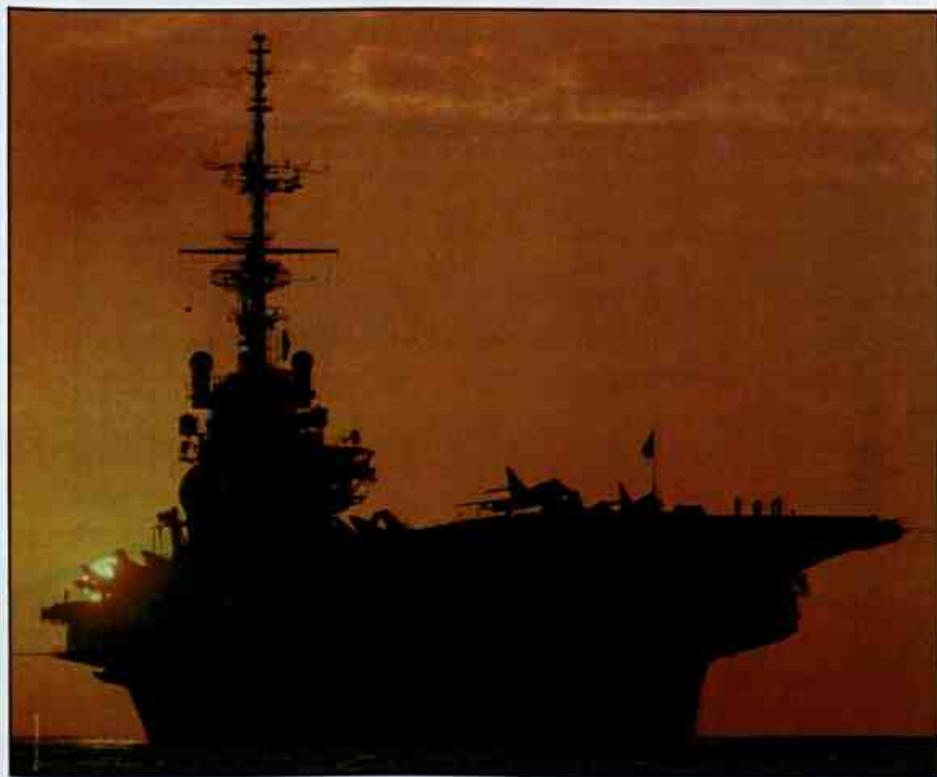
John Roadmaster

11 N.A. Ver “Uma classe de NAe para a Marinha” na RMB 2º trim./2000, págs. 171 a 195 e o artigo “Novo NAe para a Marinha” na RMB 2º trim./2000, págs. 267 e 268.

FOCH, ORGULHO DA MARINHA FRANCESA

Para contrapor às críticas irresponsáveis e mais das vezes mentirosas e de fontes incompetentes, a *Revista Marítima Brasileira*, nas páginas a cores que se seguem, republica uma série de textos e fotografias do *Foch* em operações importantes nesses dois últimos anos e divulgadas e ressaltadas por revistas especializadas francesas e a espanhola *Revista de Marina*.

Fácil concluir a importância que a Marinha francesa dava ao *Foch* importância compartilhada apenas com o primeiro navio-aeródromo nuclear *Charles De Gaulle*, em vias de operação com a Esquadra, a primeira fragata "invisível" do mundo, a classe *Lafayette* e a classe de submarinos nucleares *Le Triumphant*.



UMA CIDADE NO MAR

O Navio-Aeródromo *Foch* em missão no Adriático

Tudo sobre o *Foch* impressiona o observador... onde 2.000 homens...
(*Armées d'Aujourd'Hui*, de fevereiro de 1999, pág. 58-60)

Em matéria ilustrada com fotografia ocupando metade da página, o articulista descreve a vida cotidiana a bordo do *Foch*, durante a Operação *Tridente*, no Adriático, na crise do Kosovo.



EM ALGUM LUGAR DO ADRIÁTICO

... A Task-Force 470

Armées d'Aujourd'Hui de maio de 1999, páginas 17 a 21

(Foto do *Foch* em página inteira. Na página seguinte, a foto descrita a seguir)

Fotografia do Navio-Aeródromo *Foch* tirada no dia 5 de abril de 1999 às 08:00 GMT, no Mar Adriático. Dois aviões sendo catapultados tomam a direção de Kosovo. Às 09:00, após um rápido reabastecimento em voo, um dos *Super-Étendard* equipado para iluminar o alvo e o outro armado com duas bombas laser de 250 kg se apresentam em companhia de outras aeronaves da OTAN sobre o seu objetivo. Às 09:34, o último avião pousa no *Foch*: os alvos designados pelo CAOC foram "tratados" convenientemente.

CAOC – *Combined Air Operations Center* – é órgão da OTAN, situado em Vicenza, encarregado de controlar e coordenar a atividade aérea na zona de operações.



COLS BLEUS

A TRIPULAÇÃO DO *FOCH* FORMA O TRIDENTE MARCANDO SUA PARTICIPAÇÃO NA OPERAÇÃO QUE LEVA SEU NOME

(*Cols Bleus* de 2/7/1999, 4ª capa)

O *FOCH* VOLTA AO MAR – UM NOVO COMANDANTE
(*Cols Bleus* de 21 e 28/8/1999)

Ao termo de um período de reparo e rotação da guarnição (PEI) de dois meses, após quatro meses seguidos de operação no Adriático, o *Foch* se faz ao mar, como previsto, em 5 de agosto. Mantido em alerta Trident, o *Foch* arribou a Toulon em 13 de agosto. Proximamente, o *Foch* participará do exercício maior *Pean*.

A 2 de agosto o almirante Comandante da Força de Ação Naval deu posse ao novo Comandante do *Foch*, CV Bertrand Aubriot procedente do encargo das fragatas *Horizon*, em Londres. A presença do Almirante Alain Coldefy deu um cunho particular em homenagem aos marinheiros que participaram daquela missão de guerra.

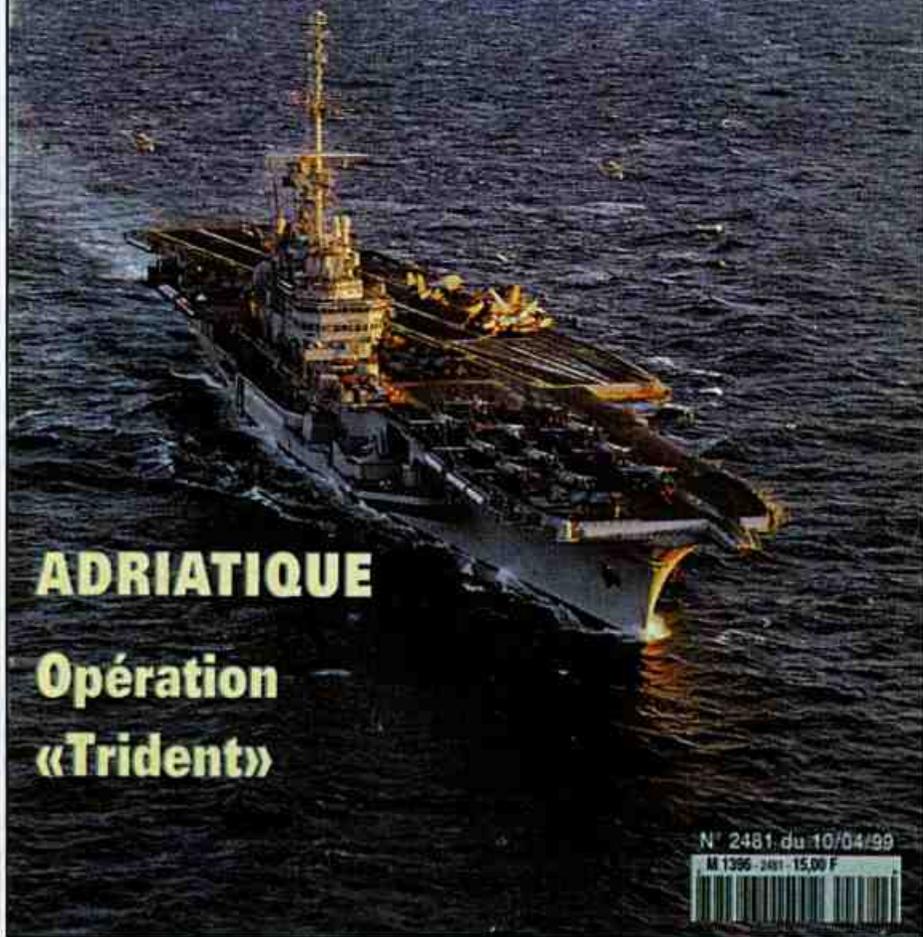
NAVIO-AERÓDROMO *FOCH* BATE SEU RECORD DE DIAS DE MAR

(*Revista de Marina* – Espanha – de 12/1999 – pág. 932 – Noticiário)

Após o término de um ciclo operativo de 130 dias de mar, o NAc *Foch* regressou à sua base em Toulon, no dia 3 de junho,



de onde partirá, no dia 26 de janeiro de 2000, para um cruzeiro no Índico, para, em seguida, incorporar-se, no Adriático, à Operação *Allied Force* com um grupo aéreo composto por 16 aviões *Super-Étendard* de ataque ao solo, quatro de foto reconhecimento e uma esquadrilha de helicópteros SAR. O navio deverá permanecer dois meses imobilizado para um período de manutenção, no qual receberá a implantação de novos equipamentos de comunicação para poder operar com aviões da Força Aérea.



ADRIATIQUE

Opération «Trident»

N° 2481 du 10/04/99

M 1396 - 2481 - 15,00 F

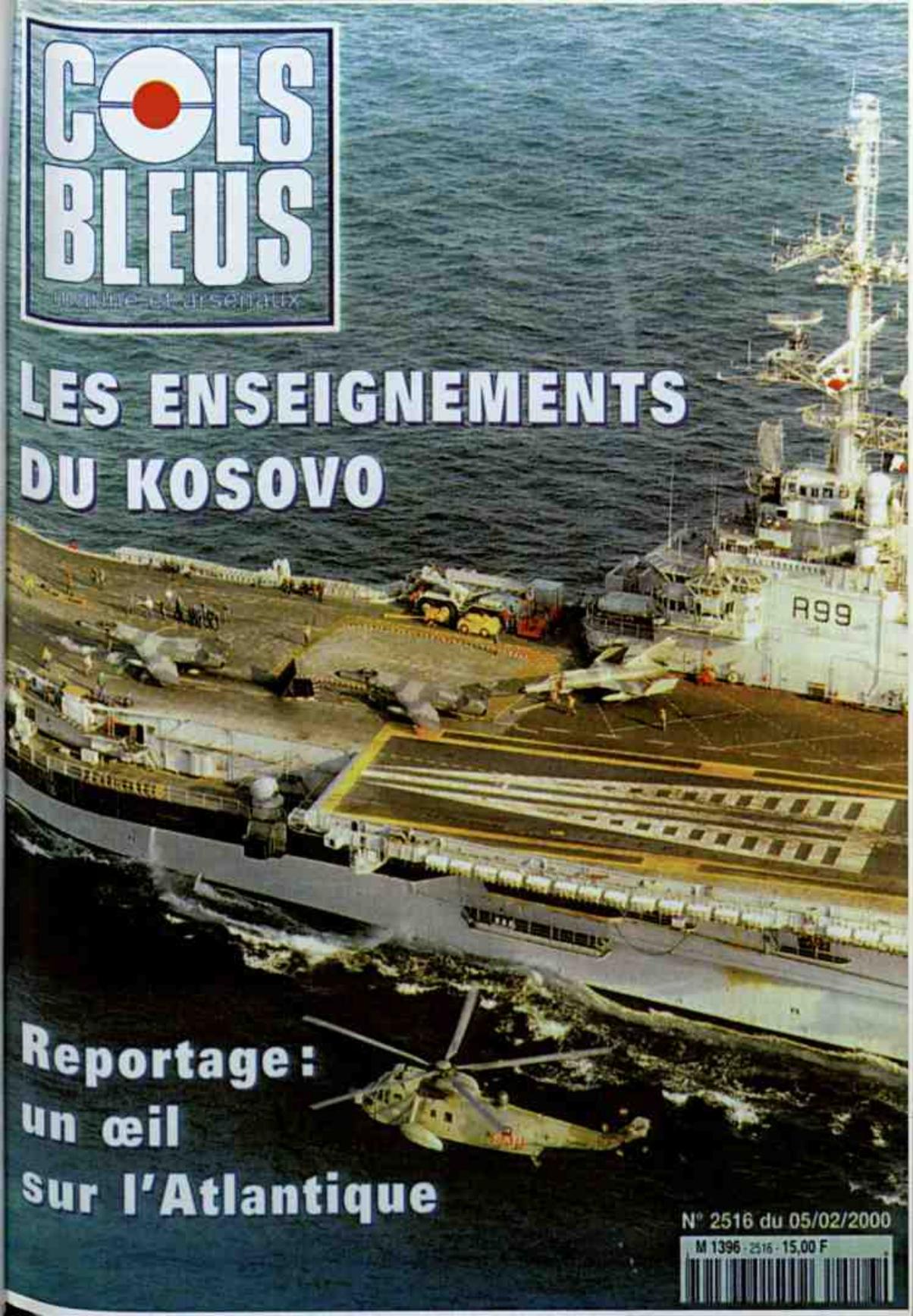


ADRIÁTICO – Operação Tridente O Foch no Adriático

(Cols Bleus de 10/4/1999 – pág. 22 e 1ª capa)

O artigo informa que suspendeu de Toulon em 26 de janeiro de 1999 e em abril continua em atividade, participando com seus aviões *Super-Étandard*, em sortidas diárias, para atacar seus alvos no território da Iugoslávia.

Ele operava com 14 aviões dia e noite e três helicópteros *Super-Frelon*, um dos quais era empregado em operações logísticas e os outros dois ficavam de prontidão, para as recuperação de pilotos que tenham caído ao mar.



**COLS
BLEUS**

REVUE D'ARTS ET DE SCIENCES

LES ENSEIGNEMENTS DU KOSOVO

**Reportage :
un œil
sur l'Atlantique**

N° 2516 du 05/02/2000

M 1396 - 2516 - 15,00 F



A EUROPA NO MAR

(*Armées
d'Aujourd'Hui* de
12 e 1/2000 –
pág. 31)

(Foto: *Rivista
Marittima* – Itália
– de 6/1998 –
pág. 78)

Paralelamente
ao exercício *Ca-
tamaran*, um outro
exercício de ades-
tamento superior,

batizado de *Peau 99*, foi realizado no Mediterrâneo Ocidental, pela Força de Ação Naval de 4 a 29 de outubro de 1999.

O grupo aeronaval constituído com base no NAv *Foch*, tendo a bordo as flotilhas 6F (*Alizé*), 16F (*Étandard IV P*), 17F (*Super-Étandard* modernizados) e 35F (*Dauphin*) focalizava seu adestramento sobre as operações de projeção de poder, tirando partido dos ensinamentos do conflito de Kosovo.

Esta sortida do grupo, igualmente, permitiu reforçar a cooperação entre as Marinhas europeias, porquanto, os NAvs britânico *Illustrious*, espanhol *Príncipe de Astúrias* e o italiano *Garibaldi* se juntaram à Força Naval francesa, para exercícios comuns.

No total, cerca de 3400 marinheiros, 10 navios e 30 aeronaves tomaram parte do *Peau 99*, etapa suplementar na via de uma melhor interoperacionalidade entre as diferentes Marinhas europeias.

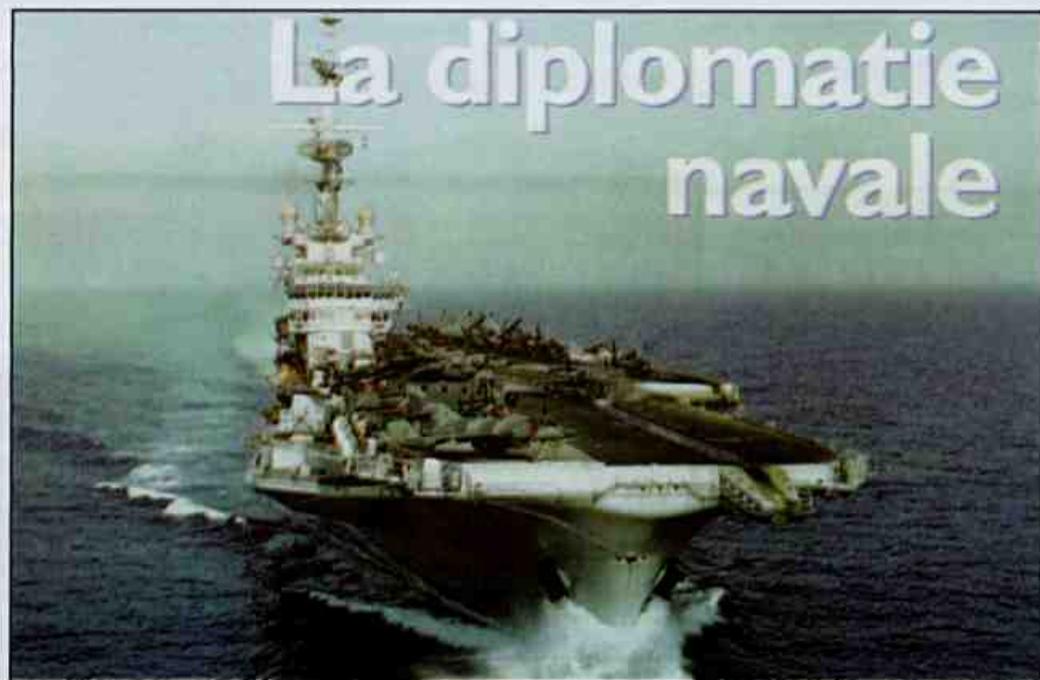
A DIPLOMACIA NAVAL

As intervenções externas da Marinha após os anos 1970

(*Armées d'Aujourd'Hui* de 9/2000 – págs. 78 e 79)

Desde Comores a Timor, do Canal Moçambique ao Golfo Pérsico, do Mediterrâneo ao Golfo da Guiné...

A Marinha francesa não cessou de intervir no ultramar após 1970...



Cols bleus

Le magazine de la Marine de la mer

Si tu vas à Rio...



*Falcon 50 M :
des yeux sous
les ailes*

N° 2542 du 16/09/2000



www.defense.gouv.fr/marine

“SI TU VAS À RIO”

O Foch e o Brasil

(Cols Bleus de 16/09/2000 – 1ª capa)

As negociações para a cessão do *Foch* à Marinha do Brasil encontram-se em andamento. Trezentos marinheiros brasileiros (oficiais e praças) já chegaram a bordo do navio-aeródromo em Toulon. Durante as próximas semanas os brasileiros estarão se familiarizando com as instalações do porta-aviões. Desde o exercício Myrshé, em abril (de 2000), uma delegação de brasileiros embarcou no *Foch*.



DISTINTIVO PARA O NAVIO-AERÓDROMO SÃO PAULO

DESCRIÇÃO

Num pentágono formado de cabos de ouro e encimado pela coroa naval, em campo de vermelho, um dex-trochero armado, de prata, movente do flanco da sinistra e empunhando um pendão de quatro pontas, também de prata, com a Cruz de Cristo, içado numa haste, do mesmo metal, lanceada em acha d'armas.

EXPLICAÇÃO

No campo de vermelho, simbólico do aguerrimento da brava gente paulista, o dextrochero e o pendão hasteado, como atributos constantes do brasão de São Paulo, ao recordarem o notável estado da Federação, aludem ao navio que, na popa, ostenta o seu nome.

ERRATA

OPAGAMENTO DA FESTA BRASILEIRA

(RMB 3ªT/2000 – pág. 189 a 193)

O Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o) Lauro Nogueira Furtado de Mendonça, nosso colaborador, enviou uma carta à redação da RMB corrigindo as notas de redação (NR) da página 189, pelo que agradecemos.

Assim, o texto correto da *NR é: “A viagem seguinte à comentada no artigo foi interrompida no Mar Vermelho em 21 de maio de 1893, quando o Cruzador *Almirante Barroso* subiu sobre uma restinga de pedras e se perdeu na Praia de Zeitti (vide foto). O Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Marques Batista de Leão comandava o navio.”

Na NR seguinte, na mesma página (**NR), na antepenúltima linha, o correto é “seis canhões Whithead calibre 70”.

Como informação adicional escreveu-nos:

“A artilharia original (que consta na **NR da página 189) foi substituída, em 1888, por canhões mais modernos, em número de seis, distribuídos três por bordo. Eram canhões de retrocarga (carregamento pela culatra), tiro rápido e 120 mm de calibre, conforme, aliás, se pode verificar na fotografia da página 191, à esquerda, onde aparecem nitidamente estes canhões, sobressaindo do costado do cruzador, conteirados a 90°, e salientes em suas baterias.”

“Os canhões primitivos, Whithead, eram de antecarga (carregamento pela boca) e mais curtos, não ultrapassavam o costado.”

“Cabe perguntar se teria sido judiciosa a instalação de tal artilharia, moderna para a época, em navio com casco de madeira quando, já em 1883, a construção do Cruzador chileno *Esmeralda*, na Inglaterra, protegido por uma cobertura de aço, com a espessura de uma polegada, que se prolongava até debaixo da linha-d’água, revolucionara a construção de cruzadores, tornando obsoletos aqueles já construídos, como o *Almirante Barroso*.”

Invade Brazil?!

By Michael Gannon

