

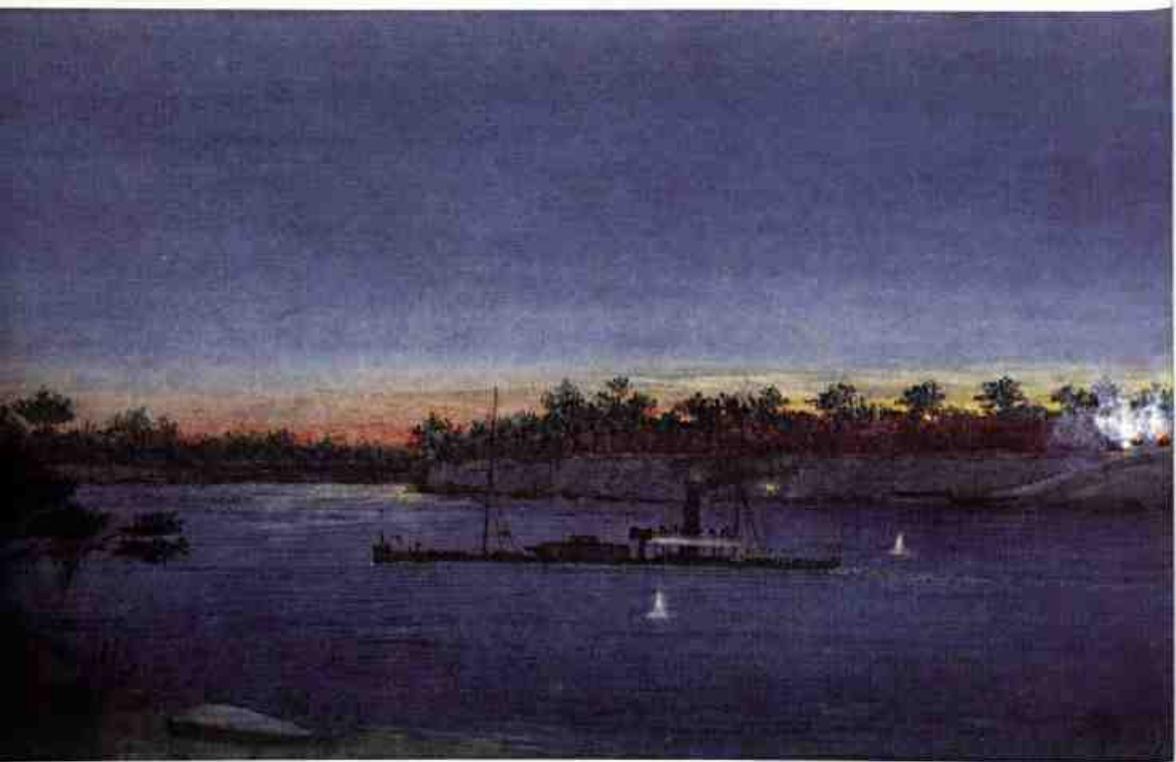
# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

V. 127 n. 10/12 – out./dez. 2007



*Barroso e Rio Grande desafiando a, até então,  
intransponível Fortaleza de Humaitá,  
na Guerra do Paraguai*





Os primeiros matizes da madrugada tingiam o céu quando pela última vez o bravo Tenente Cordovil Maurity investiu o canal com seu incansável *Alagoas*. Ao chegar a Tagi, verificou-se que o casco e torres do monitor haviam recebido mais de duzentos impactos de todos os calibres, os escaleres estavam inutilizados e o convés inteiramente picado a bala de fuzil



# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Editada desde 1851)

v. 127 n. 10/12  
out./dez. 2007

FUNDADOR

***Sabino Elói Pessoa***

Tenente da Marinha – Conselheiro do Império

COLABORADOR BENEMÉRITO

***Luiz Edmundo Brígido Bittencourt***

Vice-Almirante

R. Marít. bras.	Rio de Janeiro	v. 127	n. 10/12	p. 1-304	out. / dez. 2007
-----------------	----------------	--------	----------	----------	------------------

## ERRATA

### Revista Marítima do 3º trimestre de 2007

À pág. 272, no sumário, onde se lê:

55º Aniversário da Empresa Gerencial de Projetos Navais (275)

leia-se:

55º Aniversário da Secretaria-Geral de Marinha (275)

A Redação da *Revista Marítima Brasileira* pede desculpas aos leitores.

Revista Marítima Brasileira / Serviço de Documentação Geral da Marinha.  
— v. 1, n. 1, 1851 — Rio de Janeiro:  
Ministério da Marinha, 1851 — v.: il. — Trimestral.

Editada pela Biblioteca da Marinha até 1943.  
Irregular: 1851-80. — ISSN 0034-9860.

1. MARINHA — Periódico (Brasil). I. Brasil. Serviço de Documentação  
Geral da Marinha.

CDD — 359.00981 — 359 .005

**COMANDO DA MARINHA**

Almirante-de-Esquadra *Julio Soares de Moura Neto*

**SECRETARIA-GERAL DA MARINHA**

Almirante-de-Esquadra *Alvaro Luiz Pinto*

**DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA**

Vice-Almirante (EN-RM1) *Armando de Senna Bittencourt*

**SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**

Capitão-de-Mar-e-Guerra *Joaquim Arinê Bacelar Rego*

**REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

**Corpo Editorial**

Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>) *Milton Sergio Silva Corrêa* (Diretor)

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1) *Carlos Marcello Ramos e Silva*

Jornalista *Deolinda Oliveira Monteiro*

Jornalista *Manuel Carlos Corgo Ferreira*

**Diagramação**

*Celso França Antunes*

*Edilson José Alves*

**Assinatura/Distribuição**

*Severino Ronaldo da Fonseca Araújo*

**Departamento de Publicações e Divulgação**

Capitão-de-Corveta (T) *Ivone Maria de Lima Camillo*

Capitão-Tenente (T) *Ana Cristina Requeijo*

**Apoio Administrativo e Expedição**

Primeiro-Sargento-CN *Maurício Oliveira de Rezende*

Primeiro-Sargento-MT *João Humberto de Oliveira*

Terceiro-Sargento-SI *José Alexandre da Silva*

*Ilda Lopes Martins*

**Impressão/Tiragem**

*Armazém das Letras – Gráfica e Editora Ltda. / 6.000*

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** é uma plataforma para a discussão de novas idéias para conquistarmos uma Marinha melhor.

**SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**  
**REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

Rua Dom Manoel nº 15 — Praça XV de Novembro — Centro — 20010-090 — Rio de Janeiro — RJ  
☎ (21) 2104-5493 / -5506 - R. 215 (Tel/Fax) e 2524-9460

**Para remessa de matéria:**

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

Intranet: sdm541@svcdoc

**Para novas assinaturas e alterações de endereço:**

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

Intranet: sdm542@svcdoc

**SEJA ASSINANTE OU OFEREÇA AO SEU AMIGO UMA ASSINATURA DA RMB**

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

BRASIL (R\$ 9,00 e R\$ 36,00) EXTERIOR (US\$ 10 e US\$ 40)

Assinale a forma de pagamento desejada.

desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R\$ 3,00, autorizada a sua atualização

em anexo, comprovante de depósito na conta corrente **3003212-4** agência **0915**, do Banco Real, em nome do Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro, no valor de R\$ 36,00; se for do exterior, por vale postal

Para assinatura, em caso de mudança de OM, residência, posto ou graduação, encaminhe as informações abaixo; se preferir, envie por e-mail ou telefone.

Nome: \_\_\_\_\_ Posto/Grad.: \_\_\_\_\_

NIP: \_\_\_\_\_ OM: \_\_\_\_\_

Endereço resid.: \_\_\_\_\_ Nº: \_\_\_\_\_

Bairro: \_\_\_\_\_ Cidade: \_\_\_\_\_ UF: \_\_\_\_\_

CEP: \_\_\_\_\_ Tel.: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

## SUMÁRIO

- 9 **NOSSA CAPA – HUMAITÁ – 140 ANOS**  
*Luiz Edmundo Brígido Bittencourt* – Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>)  
Antecedentes da guerra. O forçamento de Humaitá; passagem dos monitores por Curupaiti; a fortaleza de Humaitá; o planejamento e a execução. Epopéia do Alagoas – atuação de Maurity
- 25 **UM IRLANDÊS NA MARINHA DO BRASIL (10)**  
*José Maria do Amaral Oliveira* – Almirante-de-Esquadra (Ref<sup>o</sup>)  
A ser publicado na próxima edição
- 26 **HELICÓPTERO DE EMPREGO GERAL**  
*José Maria do Amaral Oliveira* – Almirante-de-Esquadra (Ref<sup>o</sup>)  
Resumo histórico do Esquadrão; subsídios para a história da Aviação Naval
- 57 **O JAPÃO, PEARL HARBOR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL (XVI)**  
*Mário Jorge da Fonseca Hermes* – Almirante-de-Esquadra (Ref<sup>o</sup>)  
Continuação da série. Relato de Kimmel mostrando falta e falhas nas informações
- 83 **PRÊMIO GREENHALGH**  
*Estanislau Façanha Sobrinho* – Vice-Almirante (IM-Ref<sup>o</sup>)  
*Edmundo Amaral Batista* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>)  
O prêmio. Os guarda-marinhas agraciados
- 85 **DA MARINHA DE PORTUGAL FORMA-SE UMA MARINHA PARA O BRASIL, 1807 A 1823**  
*Armando de Senna Bittencourt* – Vice-Almirante (EN-RM1)  
A formação da Marinha de Guerra do Brasil; decisões de D. João VI e de D. Pedro I – a Independência; dificuldades iniciais da Marinha; Cochrane – primeiro Almirante do Brasil
- 95 **GLOBALIZAÇÃO E SEGURANÇA MARÍTIMA**  
*Antonio Ruy de Almeida Silva* – Contra-Almirante (RM1)  
Relacionamento direto da globalização com o Poder Marítimo e abordagem da segurança em seus diversos aspectos; o Poder Naval empregado na Segurança – atuação e futuro
- 109 **VARIAÇÕES CLIMÁTICAS**  
*Roberto Gama e Silva* – Contra-Almirante (Ref<sup>o</sup>)  
Exposição sobre o clima desde a pré-história; análise das modificações da terra e dos oceanos; interferência do homem; efeito estufa; oceanos – pulmão do mundo; a situação do Brasil

- 125 **HYUGA:**  
**Um eufemiso**  
*Eduardo Ítalo Pesce* – Professor  
Lançamento do contratorpedeiro porta-helicóptero; características principais; situação político-militar do Japão
- 129 **BARÃO DE URUGUAIANA**  
*Carlos Fontes* – Professor  
Síntese biográfica do Barão
- 133 **NAVIO HÍBRIDO – COURAÇADO**  
*Sylvio dos Santos Val* – Professor  
Mudança de técnicas e conceitos provocando revisão de estratégia/tática; canhões *versus* couraça; “Idade das Trévas”; aprendizado com a história
- 147 **A DISPUTA PELA LIDERANÇA DA ÁSIA NO PÓS-GUERRA FRIA (1)**  
*Fernando Malburg da Silveira* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>)  
Ocidente *versus* Oriente; colapso da União Soviética; interesses ocidentais na Ásia; fim da Guerra Fria e o cenário asiático; sínteses históricas do Japão e da China e suas políticas externas
- 191 **AMBIENTE PORTUÁRIO – O PORTO DO RIO GRANDE**  
*Leonardo Ferreira Cunha* – Guarda-Marinha (T)  
Análise sistema do ambiente portuário. Breve história do porto de Rio Grande
- 199 **SEÇÃO CAAML**  
200 **OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO DA PAZ: BREVES COMENTÁRIOS**  
*Jose Renato de Oliveira* – Capitão-de-Fragata  
*Roberto Gondim Carneiro da Cunha* – Capitão-de-Fragata  
A ONU; Conselho de Segurança; Assembléia-Geral; evolução e características das operações. Processo para a decisão
- 205 **DOAÇÕES AO SDM**
- 207 **CARTA DOS LEITORES**
- 211 **A MARINHA DE OUTRORA**  
Continuação da série. “A Guerra do Paraguai” (XVI) – escrita durante a luta por quem dela fez parte. Correspondências de 27 de novembro e de 12 de dezembro de 1868.
- 219 **NECROLÓGIO**
- 228 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**  
Estórias da Escola Naval na primeira metade do século XX, pelo Almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama; estória do Grupamento de Fuzileiros de Uruguaiiana, pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Adirson Favarin Walter; estória da Segunda Guerra Mundial na Marinha dos Estados Unidos, por tradução do Capitão-de-Mar-e-Guerra Mario Augusto Cardoso de Castro

235 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**

Os submarinos modernos; o cruzador-couraçado; Torpedeiro *Goyaz*; higiene naval; Liga Marítima; os paióis de munição a bordo; consumo de carvão das turbinas; discurso de Roosevelt

243 **REVISTA DE REVISTAS**

Sinopse de oito matérias selecionadas em publicações, entre mais de meia centena – recebidas e lidas –, do Brasil e do exterior

258 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

Coletânea de notícias e registros, totalizando nesta edição 00 tópicos distintos



REVISTA



# MARITIMA BRASILEIRA

## A SEGUNDA REVISTA MAIS ANTIGA DO MUNDO

*(segunda edição de 1881)*

**A Revista Marítima Brasileira completou 156 anos em**

**1º de março de 2007. Fundada em 1851 pelo**

**Primeiro Tenente Sabino Elói Pessoa,**

**foi a segunda revista mais antiga do mundo**

**a tratar de assuntos marítimos e navais.**

**Conforme os registros obtidos, a Rússia foi o primeiro**

**país a lançar uma revista marítima**

**a Morskoi Sbornik, (1848)**

**Depois vieram:**

**Brasil – Revista Marítima Brasileira (1851),**

**França – Revue Maritime (1866),**

**Itália – Rivista Marittima (1868)**

**Portugal – Anais do Clube Militar Naval (1870),**

**Estados Unidos – U.S Naval Institute Proceedings (1873)**

**República Argentina – Boletín Del Centro Naval (1882).**

*A Marinha do Brasil na Guerra do Paraguai não  
foi só Riachuelo*

LUIZ EDMUNDO **BRÍGIDO** BITTENCOURT  
Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>)

---

## SUMÁRIO

Antecedentes

O forçamento de Humaitá

*A passagem dos monitores por Curupaíti*

*A fortaleza de Humaitá*

*O planejamento do forçamento*

*A execução do forçamento*

A epopéia do Alagoas

No dia 19 de fevereiro de 1868, três encouraçados e três monitores-encouraçados brasileiros da Esquadra em Operações no Rio Paraguai conseguem forçar a Passagem de Humaitá e passar pela até então considerada por todos como a inexpugnável fortaleza, mudando inteiramente a feição da guerra que já durava quase três anos.

### ANTECEDENTES

Por já algum tempo, os gaúchos do Rio Grande do Sul engordavam o seu gado nas

melhores pastagens de mais ao sul, agora uruguaias. Na área, estavam estabelecidos inúmeros fazendeiros brasileiros que se queixavam de violências perpetradas contra eles por pessoal do governo e do partido governista.

Berro, presidente uruguaio eleito em 1860, proibiu a escravatura e aplicou impostos aos brasileiros, o que contrariava frontalmente seus interesses. Estes, então, apresentaram pedido de providências ao governo central brasileiro.



PARAGUAI NA AMÉRICA DO SUL

O governo imperial, provavelmente tendo um novo movimento separatista no sul, atende à solicitação e envia, em abril de 1864, um representante especial, o Conselheiro Deputado José Antônio Saraiva, que apresenta ao governo uruguaio um protesto. É a conhecida Missão Saraiva.

Nesse meio-tempo, Berro deixa o governo. Assume seu sucessor legal, Atanasio Aguirre, presidente do Partido Blanco, considerado por muitos um homem violento.

Não sendo atendido, Saraiva, a 4 de agosto de 1864, reforça o seu protesto com um ultimato e com a presença de navios de guerra em Montevidéu e tropas prontas na fronteira.

A 25, o governo uruguaio apresenta cópia do ultimato ao governo do Paraguai, seu aliado potencial. A 30, o governo paraguaio envia nota ao brasileiro, do qual se transcrevem alguns trechos:

“O governo do Paraguai deplora profundamente que o de V. Exa. haja oportuno afastar-se de política de moderação... Não pode, porém, ver com indiferença, e menos consentir, que, em exercício da alternativa do *ultimatum* imperial, as forças brasileiras, quer sejam navais, quer terrestres, ocupem parte do território da República Oriental do Uruguai, nem temporariamente, nem permanentemente. S. Exa. o Presidente da República... [declara] que o governo da República do Paraguai considera qualquer ocupação do território oriental por forças imperiais, pelos motivos consignados no *ultimatum* de 4 do corrente... como atentatória do equilíbrio dos Estados do Prata, que interessa à República do Paraguai como garantia de sua segurança, paz e prosperidade, e que protesta da maneira mais solene contra tal ato, desonerando-se desde já de toda responsabilidade pelas conseqüências da presente declaração.”

Em outubro de 1864, tropas brasileiras invadem o Uruguai em apoio a Flores (do

Partido Colorado, que disputava a Presidência com Aguirre e era simpático às pretensões brasileiras), bem como aos interesses dos fazendeiros gaúchos estabelecidos no território do país vizinho, contrariados desde o governo de Berro.

Francisco Solano López, presidente perpétuo do Paraguai, cumprindo a sua palavra constante de sua nota de 30 de agosto, a partir de dezembro de 1864 movimentou-se em socorro ao Uruguai: invade o Brasil e a Argentina. Para o norte, conquista Mato Grosso até Corumbá, que caiu em 4 de janeiro de 1865, sem oposição; para sudeste, conquista as terras brasileiras da margem esquerda do Rio Uruguai, até Uruguaiana, que cai, abandonada, a 5 de agosto de 1865; para sudoeste, conquista território argentino até Goya, a 180 quilômetros ao sul de Corrientes, aonde chega em fins de maio de 1865.

Em 1º de maio de 1865, é assinado o Tratado da Tríplice Aliança – Argentina, Brasil e Uruguai – para tirar López do poder, pois os aliados fizeram questão de afirmar que a guerra não era contra o Paraguai.

Em 11 de junho de 1865 é travada a Batalha Naval do Riachuelo, onde Paraguai perdeu praticamente toda a Marinha e passou a ficar isolado do Mundo.

Em 18 de setembro de 1865, Uruguaiana é libertada por tropas brasileiras, que fazem 5.131 prisioneiros, inclusive o General Estigarribia, seu comandante; a rendição se fez na presença do Imperador D. Pedro II, chefes militares dos países aliados, políticos e seu ajudante-de-campo, Caxias.

A 20 de setembro de 1865, as tropas aliadas chegam à área de Corrientes e Três Bocas e empurram as tropas paraguaias de volta para o seu território. A travessia do último paraguaio se deu na noite de 2 para 3 de novembro de 1865.

Entretanto, o sul de Mato Grosso continuaria por alguns anos em mãos inimigas.



Segue-se a invasão do Paraguai, em 16 de abril de 1866, com a travessia do Rio Paraná e a conquista, após luta, das fortalezas de Itapiru, Passo da Pátria e Tuiuti e, após uma breve pausa, da de Curuzu, a caminho de Humaitá, assumido, pelos chefes aliados, como o primeiro objetivo estratégico na luta contra López.

O alvo seguinte foi Curupaiti, a única grande derrota dos aliados em toda a campanha. As baixas aliadas ascenderam a mais de 4 mil, contra menos de 60 paraguaias, e a fortaleza não foi conquistada. Era 22 de setembro de 1866.

A derrota exigiu um bom tempo para recuperação e houve então uma espécie de trégua, um período de dez meses, durante o qual aconteceu a epidemia de cólera morbo que ceifou não só aliados e paraguaios das forças de terra, como brasileiros da Marinha. Foram mais de 4 mil vítimas brasileiras, das quais mais de 2 mil fatais.

Enquanto isso, o Paraguai se fortificava com novos entrenchamentos e mais canhões fabricados em Assunção.

Uma vez constatado que o ataque frontal a fortalezas era como se fosse um suicídio para os atacantes, Caxias, então chefe de todas as forças terrestres, optou pela célebre e vitoriosa Marcha de Flanco, isto é, as tropas brasileiras seguiram para o norte pelo interior desconhecido até ultrapassarem o paralelo de Humaitá, e então alterariam a direção de sua progressão para alcançar a grande fortaleza pelo seu ponto fraco – a sua retaguarda. A marcha foi iniciada a 22 de julho de 1867 e, após uma adaptação dos planos, chegou a Taií, às margens do Rio Paraguai, a cerca de 60 quilômetros acima de Humaitá, em 2 de novembro de 1867.

Para completar o sítio de Humaitá, e vencer logo o inimigo pela fome, havia neces-

sidade de um bloqueio efetivo que cortasse a comunicação entre Assunção e aquela fortaleza, e para isso a Marinha brasileira precisava ultrapassar Humaitá e, assim, dominar o seu montante do Rio Paraguai.

Daí o forçamento da Passagem de Humaitá por navios brasileiros em 19 de fevereiro de 1868. Em 25 de julho, os aliados entravam numa Humaitá abandonada.

## O FORÇAMENTO DE HUMAITÁ

A primeira preocupação de Caxias ao assumir o comando de todas as forças aliadas, em 13 de janeiro de 1868, foi procurar ativar as operações da Esquadra, que se encontrava inativa por mais de seis meses, a não ser pelos bombardeios permanentes às fortalezas paraguaias de Curupaiti e Humaitá. Para isso, Caxias partiu, no dia 31 de janeiro, de Tuiú Cuê (então principal base operacional das forças terrestres) para a base da Esquadra, na área de Porto Elisiário, para avistar-se com Inhaúma, o que aconteceu ao cair da noite do mesmo dia, a bordo do Encouraçado *Brasil*.\*

Na sua visita à Esquadra, Caxias assistiu, na manhã do dia seguinte, “à artilharia de todos esses navios (quatro encouraçados e uma chata artilhada) romper o bombardeio contra as posições inimigas de Humaitá...”; de bordo do Encouraçado *Bala* (o mais avançado), pôde observar “as baterias casamatadas da fortaleza e as correntes de ferro que fecham a passagem do rio” (Diário de Caxias).<sup>(15)</sup>

Às 10h04, o *Bala* retorna à sua posição em frente a Porto Elisiário. Caxias desembarca e faz o mesmo trajeto em sentido oposto: a cavalo, de Porto Elisiário a Porto Quiá. De bote, dali até a foz do rio de mesmo nome e, no Vapor *Guaiacuru*, até Passo da Pátria, desembarcando no dia seguinte.

\* N.A.: Ver artigo *A dramática aventura do Encouraçado Brasil*, na *RMB* 2ºtrim/1995, p. 85 a 109.

Dentro do propósito maior, o plano de Caxias consistia em “impedir que López pudesse escapar com o grosso de suas forças de Humaitá para oferecer em uma outra posição nova resistência e prolongar a guerra” (RMB, 1º bim./1927).

Ficou acertado, então, que enquanto Inhaúma forçava Humaitá com encouraçados e monitores (que depois prosseguiriam além de Taif), os demais navios bombardeariam posições inimigas; Caxias tomaria de assalto o reduto de Estabelecimento e chegaria às margens do Rio Paraguai acima de Humaitá, enquanto todas as demais forças terrestres, em todas as frentes, simulariam ataques para confundir o inimigo.

Os navios brasileiros que não iriam forçar a passagem ficariam assim distribuídos:

- encouraçados *Lima Barros* e *Silvado* posicionados em frente à Bateria Londres (a principal) para “metralhar todo o espaço fortificado que a artilharia pudesse alcançar” (Diário de Caxias);

- encouraçados *Brasil*, *Cabral*, *Colombo* e *Herval* posicionados na costa do Chaco junto ao ponto inferior da curva de Humaitá, para bombardear as posições inimigas da praça de Humaitá.

- encouraçado *Mariz e Barros* posicionado em frente a Porto Elisiário, para bombardear as posições inimigas do interior do Quadrilátero<sup>1</sup>;

- as canhoneiras (de casco de madeira) *Araguari*, *Beberibe*, *Ipiranga* e *Magé*; a bombardeira *Forte de Coimbra* e a chata artilhada *Cuevas* posicionadas ao largo de Curuzu, idem;

- as canhoneiras (também de casco de madeira) *Iguatemi* e *Mearim* e a bombardeira *Paulo Afonso* entrariam na Lagoa Pires, de onde bombardeariam Passo Pacu, em apoio às forças terrestres.

Os seis primeiros encouraçados citados constituíam a Divisão Cooperadora ou Esquadra de Proteção.

De uma maneira geral, todos os navios acima “encetariam vigoroso e prolongado bombardeio contra o interior do Quadrilátero inimigo” (Diário de Caxias).

### *A passagem dos monitores por Curupaiti*

Deve ser registrado que faziam parte da divisão que forçava Humaitá os três monitores-encouraçados recém-chegados do Rio de Janeiro<sup>2</sup>, onde foram projetados e construídos: *Alagoas*, *Pará* e *Rio Grande*. Possuíam eles um canhão de 70 em torre giratória.

Mas haveria de acontecer antes a passagem desses navios por Curupaiti (“que ainda era uma respeitável fortaleza, com 20 ou mais peças de artilharia das quais quatro eram de calibre 68” – Capitão-Mar-e-Guerra Delphim), o que se deu, com pleno sucesso, a partir das 8h30 do dia 13 de fevereiro de 1868. Às 9h30, o *Alagoas*, o primeiro a passar por Curupaiti, fundeou junto ao navio almirante, e logo após o *Pará*. O *Rio Grande* o fez às 11 horas; seu atraso se deu devido ao trabalho que teve sua guarnição para libertar o navio de um grande camalote<sup>3</sup> que descia o rio e se prendera na sua proa. E isso aconteceu debaixo do

1 N.A.: Quadrilátero – área fortificada pelos paraguaios para proteção de Humaitá de forma aproximada a que lhe deu nome. Tinha Curupaiti ao sul, o Rio Paraguai a oeste, Humaitá ao norte e trincheiras a leste.

2 N.A.: O Monitor *Pará* chegou a Curuzu a 21 de setembro de 1867 e o *Alagoas* e o *Rio Grande* nos primeiros dias de fevereiro de 1868.

3 N.A.: Camalotes – porções de terra revestida de vegetação espessa e arbustos, alguns de certa altura, arrancadas das margens pela cheia do rio e que se reúnem formando verdadeiras ilhas flutuantes. (RMB, 1º bim./1927 – Raul Tavares).

fogo inimigo, que obteve apenas dois acertos de 68 (grosso calibre) na sua couraça, sem causar danos.

Os navios que forçariam a passagem passaram, no dia 16 de fevereiro, a formar a 3ª Divisão, ou Divisão Avançada. Eram os encouraçados *Bala*, *Barroso* e *Tamandaré* e os monitores-encouraçados *Alagoas*, *Pará* e *Rio Grande*.

No dia 17 de fevereiro, Inhaúma participa a Caxias que o rio já começara a baixar (uma polegada) e que, portanto, urgia escolher a data para a operação da Esquadra e das forças terrestres. Caxias respondeu imediatamente que a operação deveria dar-se até 18, reuniu seus chefes e expôs seu plano.

### A fortaleza de Humaitá

O que os navios iriam enfrentar?

"Humaitá é uma barreira chata, 30 pés acima do nível do rio, que aí faz uma curva fechada em forma de ferradura. A barranca se desenvolve por 2.500 jardas e seus extremos terminavam em carriçais."<sup>(2)</sup> (Thompson)

"Na saliência da margem oposta, correspondente ao vértice da volta, forma-se um parcel que se estende a mais de um terço da largura do rio, que, ali, não excede 660 metros. O canal navegável corre próximo à margem esquerda (portanto, junto aos canhões da fortaleza). Desta conformidade do leito do rio origina-se a incerteza da direção da corrente, causa dos traiçoeiros remansos, onde muitas vezes neutraliza a ação do leme, na razão direta do comprimento dos navios. A velocidade da corrente é, no canal, de 3,5 a 4 milhas por hora...". (Barão do Rio Branco)

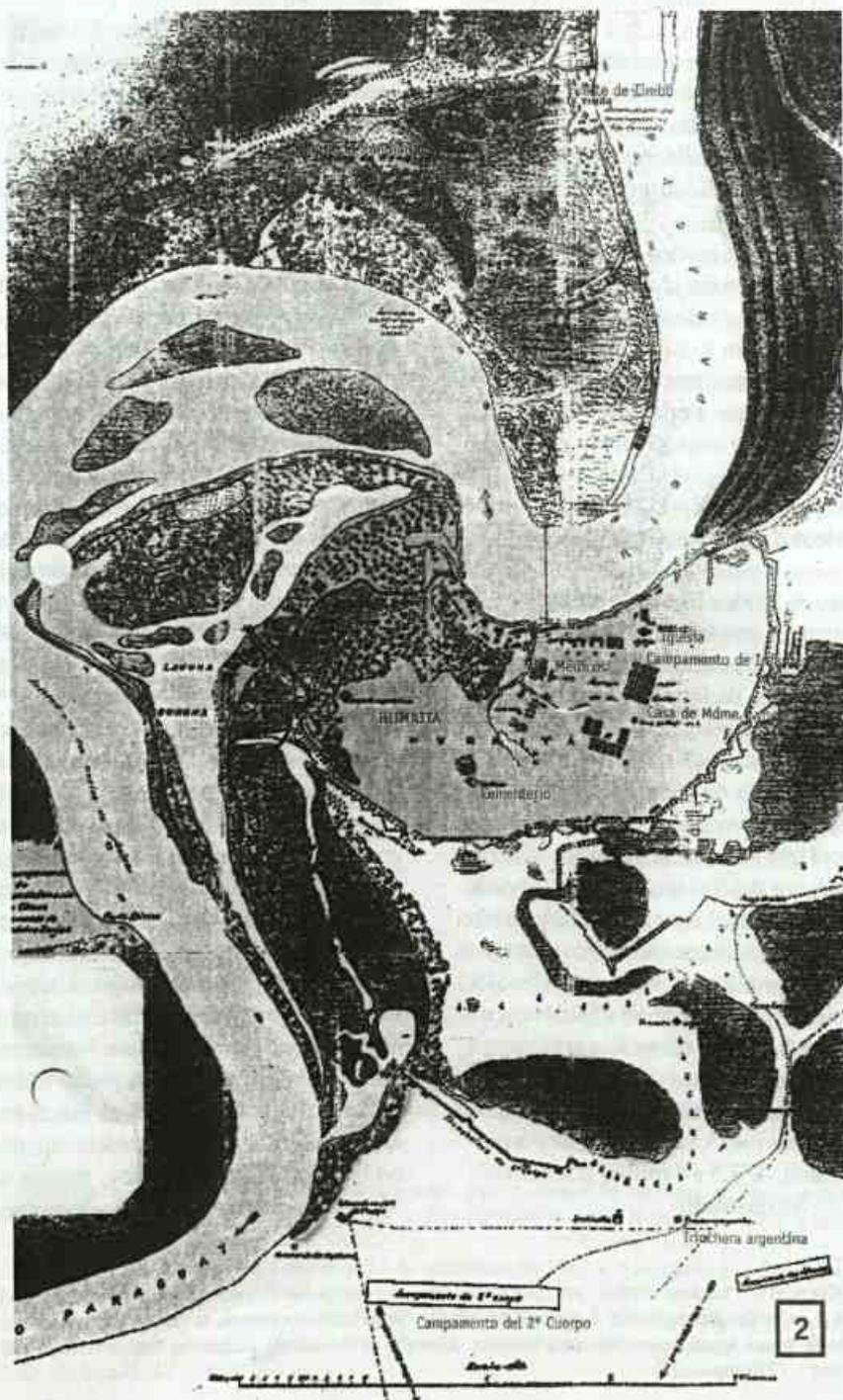
"As baterias dominam, em toda a extensão do alcance máximo dos canhões de grosso calibre, os trechos do canal navegável abaixo e acima da curva fortificada, o que expõe os navios a um fogo de enfiada destruidor muito antes e muito depois de transporem a volta. O navio que, depois de penetrar na volta, desgovernasse por força de avaria do leme ou de sua máquina motora, correria o risco de ser lançado sobre o recife de rocha existente mais abaixo do recesso onde começa o barranco". (Barão do Rio Branco) – Este foi o caso do *Alagoas*, como veremos mais adiante.

"A artilharia de Humaitá estava dividida em duas frentes: fluvial e terrestre, cada uma voltada para o setor que seu nome indica. A frente fluvial era formada, em quase toda sua extensão, por uma linha de retentes com dez baterias que totalizavam 98 canhões. O paramento de oito das baterias (72 canhões) era feito de alvenaria e tijolo. A frente terrestre tinha quatro baterias com 101 canhões". (Jourdan)<sup>(20 e 21)</sup>

Além dos canhões, havia, para impedir o trânsito fluvial, várias correntes atravessadas ao rio. "A cadeia de Humaitá era visível do ponto em que estavam fundeados os encouraçados. Compunha-se de três cadeias juntas, a mais pesada das quais tinha elo de 7 ½ polegadas. Estavam sustentadas por três pontões e muitas canoas. Os encouraçados fizeram fogo durante três meses contra esses suportes e meteram-nos a pique. Com isso, a cadeia submergiu-se, porque, tendo o rio naquele ponto 700 jardas de largura, não era possível esticá-la sem apoios intermediários. A cadeia enterrou-se no barro do leito e, destarte, passou a não oferecer nenhum obstáculo à navegação

4 N.A.: Carriçal – "terreno cortado por profundas lagoas e atoleiros intercalados de bosques impenetráveis e espessos matagais de 3 metros de altura. Quando o rio cresce, o carriçal fica inteiramente coberto pelas águas, com poucas exceções. Quando o rio baixa, podem-se fazer veredas entre as lagoas". (Thompson)<sup>(2)</sup>

# ÁREA EM TORNO DE HUMAITÁ



(Disso os brasileiros não sabiam). Fizeram-se esforços para levantá-la, mas foram improficuos". (Thompson)<sup>(2)</sup>

Quando os aliados tomaram Humaitá, verificaram que "de cada margem saíam sete correntes, as quais, após entrarem no rio, prendiam-se a três. Estas eram sustentadas em meia flutuação, com auxílio de grandes caixões de ferro cheios de ar". (Francisco Cordeiro Torres e Alvim, chefe do Estado-Maior da Esquadra)

E para terminar a relação das ameaças, sempre havia a possibilidade de serem encontrados os temíveis "torpedos" (minas) postados ao longo do canal.

### *O planejamento do forçamento*

Dois dias antes do forçamento, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Delphim Carlos de Carvalho, que comandaria a 3ª Divisão (ou Divisão Avançada), notificou verbalmente seus comandantes de que "o *Barroso*, com o *Rio Grande* a seu contrabordo de bombordo, avançaria na testa da coluna, o *Baía* com o *Alagoas* no centro e o *Tamandaré* com o *Pará* na retaguarda. Comandavam os navios, respectivamente, o Capitão-Tenente Artur Silveira da Mota (o Barão de Jaceguai) e o Primeiro-Tenente Antônio Joaquim; Capitão-de-Fragata Guilherme José Pereira dos Santos e Primeiro-Tenente Joaquim Antônio Cordovil Maurity; Capitão-Tenente Augusto César Pires de Miranda e Primeiro-Tenente Custódio José de Melo. Levantariam âncora do Porto de Elisiário à meia-noite em ponto; daí seguiriam, guardando distâncias convenientes, até se acharem, os da frente, pelo través do navio almirante, investindo, então, o passo a toda força; os do centro e da retaguarda regulariam suas velocidades, de modo a não embaraça-

rem a manobra que tivesse de fazer o *Barroso*, no caso de encontrar obstáculo insuperável nas cadeias" (Barão de Jaceguai). (Ainda pensavam encontrar as cadeias cruzando o rio e impedindo a navegação.)

### *A execução do forçamento*

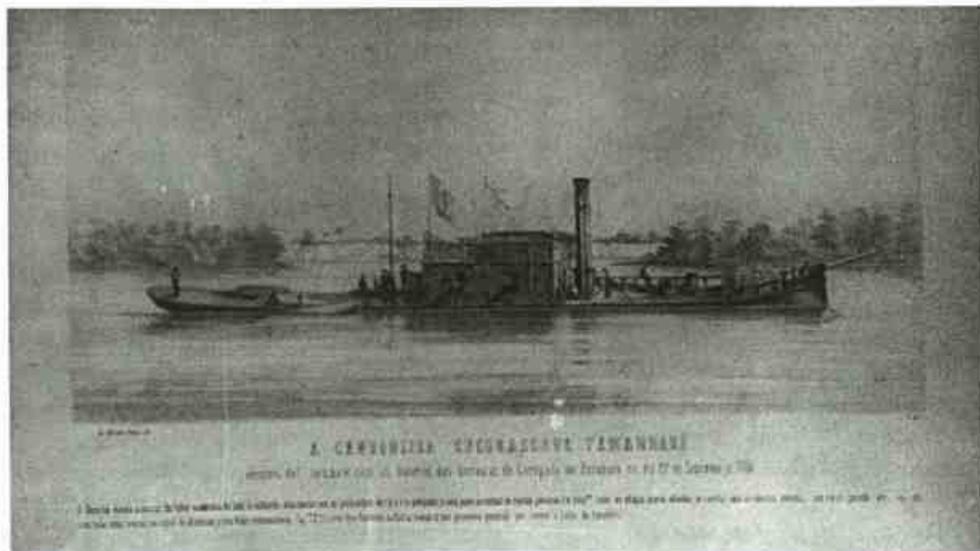
Às 23 horas do dia 18, "a descarga estridente do vapor dos seis navios da Divisão Avançada indicava aos paraguaios vigilantes na margem do rio alguma coisa de extraordinário. Meia hora depois, o 'clanc-clanc' das amarras denunciava que aqueles navios iam se mover; e logo, um foguete, repetido de piquete em piquete até Humaitá, seguido de um outro sinal luminoso mais intenso, deu aos nossos marinheiros a certeza de que não teriam a vantagem de surpreender o inimigo". (Jourdan)<sup>(20 e 21)</sup>

À zero hora do dia 19 de fevereiro de 1868, o *Barroso* e o *Rio Grande* já seguiam avante. À 1h30 estavam pelo través do navio almirante. Inhaúma mandou que o *Barroso* esperasse pelos demais, pois todos deveriam se expor juntos aos canhões de Humaitá para dividir o fogo inimigo. O atraso se deveu ao mau governo do *Baía*, que chegou a encalhar o *Alagoas* e, posteriormente, abalroar o *Cabral*, causando-lhe algumas avarias.

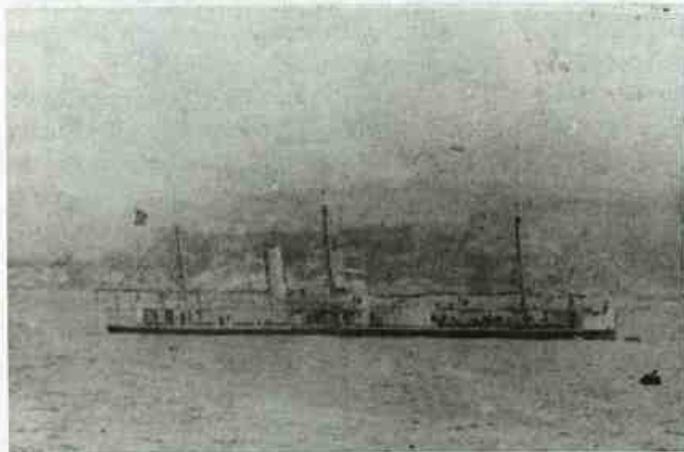
Em contrapartida, *Barroso* e *Rio Grande* manobravam perfeitamente graças ao expediente do Barão de Jaceguai\* de ligar os passadiços dos navios por um tubo acústico de fatura (foi o único a fazê-lo).

Às 2h45, como os retardatários ainda não aparecessem e a lua nascente já mostrasse sua claridade por trás da mata do Chaco, Jaceguai decidiu, ignorando a ordem de Inhaúma, prosseguir com o *Barroso* e com o seu monitor a contrabordo.

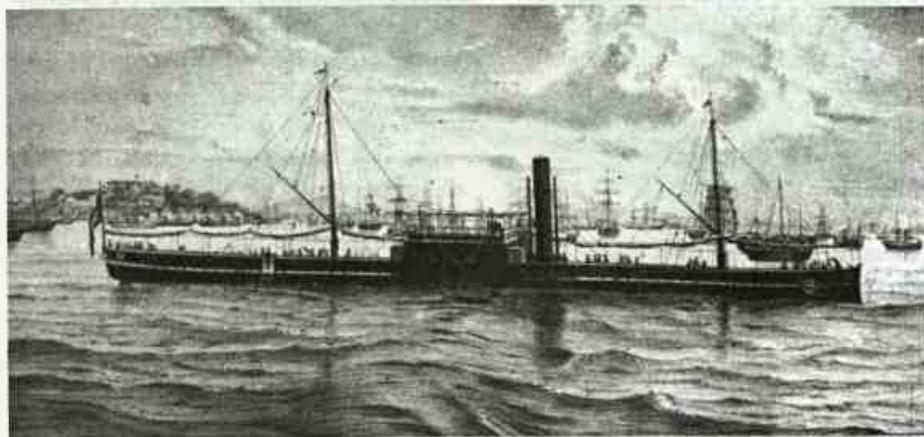
\* N.A.: Ver artigo *Barão de Jaceguai e a Escola Naval*, na *RMB* 2ºtrim/2004, p. 214 a 216.



Canhoneira encouraçada  
*Tamandaré*



Monitor *Bahia*



Encouraçado *Barroso*

“Prevalecendo-se da grande enchente, segui-lhes perto da Ponta das Pedras, de onde fez rumo a manter-se tanto quanto possível próximo ao barranco. Não tardou um minuto, o fogo rolante de todas as baterias caiu sobre os dois navios, sem demora respondido pela Esquadra de Proteção.” (Barão de Jaceguai)<sup>(19)</sup>

“Não mais se distinguem os tiros; o trovar dos canhões forma um só ruído, como um trovão contínuo, abalando tudo.” (RMB, 1º bim/1921)

“É possível que o clarão das gigantescas fogueiras<sup>5</sup> que, como por encanto, se acenderam na margem do Chaco para iluminarem o passo ... (e seu reflexo na água) tivessem prejudicado a visão dos artilheiros paraguaios, de modo a poder-se explicar tão grandes erros de pontaria... depois de quase extintas as fogueiras, eles acertaram a valer nos navios que passaram mais tarde. [Até o canal] apenas seis balas tocaram os dois navios [*Barroso* e *Rio Grande*]. Em menos de 15 minutos estavam debaixo da Bateria Londres (casamatada com 16 peças de grosso calibre), a pequena distância do barranco”. (Barão de Jaceguai)<sup>(19)</sup>

O segundo par, *Baía* e *Alagoas*, perdeu muito tempo por mau governo do encouraçado (o que os atrasou desde o início), mas conseguiu ultrapassar a corrente com sucesso. Entretanto, logo após, um projétil paraguaio corta as espias de vante do conjunto. O *Alagoas*, com o deslocamento, abre de proa até apontar para jusante. Por alguns instantes, os dois navios puxam um contra o outro até que as espias se partem. O *Alagoas* é, então, levado corrente abaixo (e vai escrever uma linda história de coragem e bravura, contada mais adiante). O *Baía*, a princípio, também é arrastado pela correnteza, mas logo con-

segue recuperar-se e seguir águas acima. Na passagem, o chefe Delphim é ferido.

Enquanto isso, o terceiro par (*Tamandaré* e *Pará*) passa pelo segundo e prossegue. O *Baía*, já recuperado e com maior velocidade (estava só), alcança seus companheiros e choca-se com o bombordo do *Tamandaré*, esmagando o *Pará*; a roda de proa do *Tamandaré* é deslocada de algumas polegadas, e o navio começa a fazer bastante água. No *Pará*, “abalado em sua estrutura pelo choque, declaram-se fortes veios de água”. O *Baía* nada sofreu.

“Após terem ficado expostos aos canhões de Humaitá por 40 minutos, às 4h50 todos (exceto o *Alagoas*) achavam-se acima de Humaitá e fora do alcance de seus canhões.” (Parte do Chefe Delphim)

O *Barroso* recebeu ordem para “seguir a toda força águas acima e fosse destruir o que encontrasse do inimigo”, enquanto o *Tamandaré* aguardaria o *Alagoas*.

O *Barroso*, ao se aproximar de Timbó<sup>6</sup>, descobriu a sua bateria flutuante armada com seis canhões de grosso calibre, além de outros 38 espalhados pela margem e que até então lhe eram desconhecidos. Conseguiram passar, com algumas avarias. Ao se aproximar de Laureles, Jaceguai, comandante do navio, ordenou metralhar a posição, pondo em fuga a sua guarnição.

Às 7 horas, o *Barroso* e o *Rio Grande* chegam a Taíí. Às 9 horas, o *Baía* e o *Tamandaré* passam por Timbó.

Em Taíí, apenas o *Barroso*, o *Rio Grande* e o *Baía* estavam em condições de receber novas missões; posteriormente, “procedendo-se a uma inspeção dos seis navios, verificou-se que o *Tamandaré*, o *Alagoas* e o *Pará* tinham sofrido, com as balas inimigas, danos tão sérios que, antes de serem as suas avarias reparadas, não poderiam executar nenhum

5 N.A.: As fogueiras foram meticulosamente preparadas com antecedência pelos paraguaios para diminuir o efeito da proteção dada pela escuridão da noite.

6 N.A.: A fortaleza de Timbó localizava-se em uma curva fechada e estreita do Rio Paraguai.

serviço" (Schneider).<sup>(9)</sup> Tiveram que ser encalhados para não afundarem.

A visão paraguaia dos acontecimentos nos é dada por Thompson, confirmando a descrição acima e acrescentando detalhes interessantes:

– Às 3h30 de 18 de fevereiro, a Esquadra iniciou um "bombardeio furibundo"; outro tanto fez a esquadra de madeira de Curuzu, bem como uma ou duas canhoneiras que penetraram na Lagoa Piris, e as tropas de Tuiú Cuê romperam um canhoneio infernal sobre Esperillo.

– "O fogo de Humaitá era nutrido e certo, mas as balas se faziam em pedaços contra as chapas dos encouraçados."

– "Os encouraçados sofreram em Timbó, talvez, maiores danos devido às suas baterias se situarem em uma posição mais baixa relativamente às de Humaitá."

– Dentre os navios, os que mais receberam impactos foram o *Alagoas*, com 180 a 200, o *Tamandaré* com 120 e o *Pará*.

– Os navios de guerra paraguaios *Tacuary* e *Igurey*, para salvarem-se dos encouraçados, refugiaram-se no Arroio Hundo.

## A EPOPÉIA DO ALAGOAS

Como vimos, o Monitor *Alagoas* era um dos seis navios que forçaram a passagem de Humaitá em 19 de fevereiro de 1868. Partiu, antes da meia-noite, atracado ao costado de bombordo do Encouraçado *Baía*. O conjunto era o segundo a investir. Por planejamento, os três conjuntos deveriam na-

vegar juntos, mas isso não ocorreu devido ao mau governo do *Baía*, que, logo no início da navegação, encalhou o *Alagoas* e, posteriormente, abalroou o Encouraçado *Cabral*, da Esquadra de Proteção. Assim, passaram juntos os segundos e terceiros conjuntos separados do primeiro, conseguindo todos ultrapassar Humaitá.

Mas um tiro feliz dos paraguaios, nesses últimos instantes, corta as espias de vante que uniam o *Alagoas* ao *Baía*. Com o deslocamento, o *Alagoas* abre até ficar em direção oposta à do *Baía* e ainda ligado pelas espias de ré, ambos com máquinas

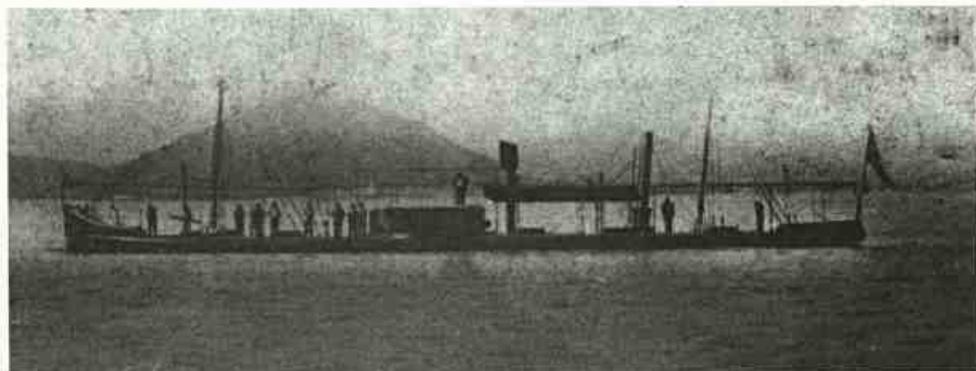
dando toda a força adiante. Não demora muito, as espias se partem e o *Alagoas* vai rio abaixo, apresentando-se pela **segunda vez** às baterias inimigas. Segue, assim, à matroca, escapa de bater na Ponta das Pedras e chega nas imediações no navio capitânia da Esquadra de Proteção, cujo chefe, Inhaúma, sinaliza para o *Alagoas* fundear, dispensando-o de

nova tentativa de passar por Humaitá. Entretanto, seu comandante, **Primeiro-Tenente Joaquim Antônio Cordovil Maurity**, achou que não poderia desistir da missão que recebera originalmente e manobra para inverter o rumo. Durante a manobra, abalroa ligeiramente o *Herval* e continua rio acima para enfrentar pela **terceira vez** a poderosa fortaleza paraguaia. E consegue passar, apesar de ser o único alvo a ser atingido naquele momento. Mas (e há sempre um mas), às 5h15, outra vez acontece o inesperado de mais um tiro feliz, que avaria sua máquina, deixando-o à matroca, derivando

**Dentre os navios, os que mais receberam impactos foram o *Alagoas*, com 180 a 200, o *Tamandaré* com 120 e o *Pará***

★ ★ ★

**O romper do dia encontra o *Alagoas* sem máquina pela quarta vez, sob os canhões paraguaios**



Monitor *Alagoas*



1º TENENTE  
**JOAQUIM ANTONIO CORDOVIL MAURITY**  
(Armada Imperial)



Ataque das canoas ao *Alagoas* (Do álbum de Trajano)

rio abaixo. O romper do dia encontra o *Alagoas* sem máquina pela **quarta vez**, sob os canhões paraguaios. Sua marujada, com esforço, consegue fazer os reparos, e pela **quinta vez** o *Alagoas* investe rio acima, desafiando os canhões da até então inexpugnável fortaleza paraguaia e, desta vez, sai vitorioso, mas não tranqüilo.

López, fiel à sua obsessão de tomar, por abordagem, navios brasileiros (lembrem-se de Riachuelo) para conseguir ter uma força naval potente, despacha 40 canoas com fndios armados de flechas, facas e machadinhas para aprisionar o *Alagoas*.



Encouraçados contra canoas? O que há de heroísmo nesses embates?

Devemos lembrar que os ditos "encouraçados" brasileiros nada mais eram que pequenos navios fluviais<sup>7</sup> protegidos por cinta encouraçada e armados com um ou dois canhões de grosso calibre próprios para combater fortalezas. Podemos até considerá-los embarcações mais próximas a batelões, sem superestrutura, exceto pela/ pelas torre/torres de artilharia, pela chaminé, por alguma tomada de ar de ventilação e, às vezes, por um passadiço rudimentar. Sua borda livre era muito pequena, permi-

tindo que qualquer um, de uma simples canoa, pudesse pular facilmente para o "convés" do dito encouraçado.

Cabe salientar que o número dos atacantes para cada navio sempre foi muitas vezes maior que o dos defensores, e a luta era basicamente de corpo-a-corpo.



### Encouraçados contra canoas? O que há de heroísmo nesses embates?



Os 200 acertos do inimigo, que devastaram a superestrutura do *Alagoas* por mais de uma hora, não foram suficientes para alquebrar a vontade e a coragem do Tenente Maurity

A preciosa presa está ferida, com baixa velocidade e fazendo água por vários rombos. Mesmo assim, seu comandante, o **Tenente Maurity**, manobra com eficiência, evitando a abordagem geral e ainda afundando várias embarcações inimigas. Os poucos que conseguiram chegar ao convés do *Alagoas*, graças às medidas tomadas por **Maurity**, encontraram o navio todo fechado e foram dizimados pela metralha brasileira que

partia de outras aberturas do navio.

**Maurity** saía vencedor mais uma vez, mas ainda haveria novo obstáculo a transpor.

Os 200 acertos do inimigo, que devastaram a superestrutura do *Alagoas* por mais de uma hora, não foram suficientes para alquebrar a vontade e a coragem do **Tenente Maurity**.

Antes de chegar às águas acolhedoras e amigas de Taíf, o *Alagoas* teve ainda que

7 N.A.: O *Herval* era o maior, com 1.444 toneladas de deslocamento e 65 metros de comprimento; os demais variavam de 500 a 900 toneladas e o comprimento não excedia 50 metros. Os monitores deslocavam 350 toneladas e se estendiam por 40 metros. Para termo de comparação, o atual Monitor *Parnaíba* desloca 620 toneladas, tem 60 metros de comprimento e uma cinta encouraçada de 76 mm.

forçar a passagem de Timbó, a nova fortaleza de López, guarnecida, como já vimos, com seis canhões de grosso calibre mais oito menores e 30 de campanha, estes espalhados pela margem do rio, e 4 mil homens com seus fuzis. E o fez sem problema.

Finalmente, o **Tenente Maurity** fundeou o seu *Alagoas* em frente a Taif. O *Alagoas*

fazia água na proporção de 1 ½ polegada por hora. Seus danos eram tão sérios que, antes de serem reparados, o navio teve que ser encalhado para não soçobrar.

O **Tenente Maurity**, com o *Alagoas* e os seus cinco companheiros, mostraram que a inexpugnabilidade de Humaitá não foi suficiente para a Marinha do Brasil.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Guerra do Paraguai /; Passagem (Forçamento) de Humaitá; Maurity, Joaquim Antônio Cordovil, 1º Ten.; Mota, Artur Silveira da, CT; Jaceguay, Barão de;

NOTA DO AUTOR: Este artigo baseia-se na magnífica obra *História da guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*, em cinco volumes com mais de 1870 páginas, de autoria do General Augusto Tasso Fragoso, editada em 1924 pela Imprensa do Estado-Maior do Exército e inclui inúmeras outras informações contidas nas referências.

É também parte de um trabalho maior sobre as ações bélicas de toda a guerra, com o propósito de dar à massa da oficialidade uma versão geral fácil de ser lida, ressaltando a participação da Marinha naqueles longos anos de beligerância, com a esperança que os mais jovens se motivem para empreender novas pesquisas.

### BIBLIOGRAFIA BÁSICA

- (1) FRAGOSO, Augusto Tarso (General de Divisão). *História da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai*. Rio de Janeiro: Imprensa do Estado-Maior do Exército, 1934, (5 volumes com 1.873 páginas)
- (2) THOMPSON, George. *La Guerra del Paraguay*, Assunción, Paraguay: [s.n.], 1869 (1ª edição em Buenos Aires) (260 páginas)

### BIBLIOGRAFIA

- (3) A.B.C. *La Guerra de la Triple Alianza*. Assunción, Paraguay: Edition Azeta S/A, s/data. (Coletânea de fascículo de revista. 768 páginas)
- (4) BARRAN, José Pedro. *Historia uruguaya* (Tomo IV – Apogeu y crisis del Uruguay pastoril y caudillesco). Montevideu, Uruguai: Ed. Banda Oriental la Republica, 1998 (155 páginas)
- (5) BENITEZ, Luiz G. (Professor). *Manual de Historia del Paraguay*, Assunción, Paraguay, s/data (200 páginas)
- (6) CHIAVENATO, Júlio José. *Genocídio americano: a Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro: Círculo do Livro, s/data (224 páginas)
- (7) H.P.C. Passagem de Humaitá. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 1909, p. 1.553 a 1.565.
- (8) MARCO, Miguel Angelo de. *La Guerra del Paraguay*. Buenos Aires, Argentina: Grupo Editorial Planeta, 1995 e 2003 (350 páginas)
- (9) SCHNEIDER, Louis. *A Guerra da Tríplice Aliança contra o Governo da Republica do Paraguay*. (3º volume, 1º fascículo) Rio de Janeiro. Imprensa do Estado-Maior do Exército, 1924. (418 páginas)

- (10) VINHAES, Augusto. Passagem de Humaitá. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 1928, p. 1.157 a 1.165.
- (11) TAVARES, Raul (Capitão-de-Fragata). A Passagem de Humaitá. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, Ano XLVI, nº 7 e 8, p. 633-695.
- (12) A PASSAGEM DE HUMAITÁ. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, 1908, p. 1.293-1.298. (Editorial)
- (13) A PASSAGEM DE HUMAITÁ. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, 1921, p. 669-673. (Editorial)

#### FONTES CITADAS NA BIBLIOGRAFIA BÁSICA CITADA EM (1)

- (14) BORMANN, José Bernardino (coronel brasileiro). *História da Guerra do Paraguai*. Curitiba. [s.n.], 1897.
- (15) CAXIAS, Marquês de. *Diário do Exército em Operações* (de 1º/7/1867 a 9/2/1869). [s.n.d.]
- (16) CENTURION, Juan Crisóstomo (Paraguaio). *Memórias del coronel Juan Crisostomo Centurion ou Reminiscências históricas sobre a Guerra do Paraguai*. [s.n.d.]
- (17) CERQUEIRA, Dionísio (General). *Reminiscência da Campanha do Paraguai - 1865-1870*. Rio de Janeiro [s.n.d.]
- (18) GARMÊNIA, José Inácio (Oficial do Exército argentino). *Campañas de Humaytá*. Buenos Aires: [s.n.], 2ª edição. 1901.
- (19) JACEGUAY, Artur de. *De aspirante a almirante*. [s.n.d.]
- (20) JOURDAN, Emilio (brasileiro). *Atlas Histórico da Guerra do Paraguai*, Rio de Janeiro: [s.n.], 1871.
- (21) JOURDAN, Emilio (brasileiro). *Guerra do Paraguai*: [S.l.], 1871. [s.n.]
- (22) MITRE, Bartolomé (argentino). *Guerra del Paraguay* (Arquivos do General Mitre).
- (23) OSÓRIO, Fernando Luis (filho). *História do General Osório*, Vol. I, Rio de Janeiro: [s.n.], 1894.
- (24) OSÓRIO, Fernando Luis (neto); OSÓRIO, Joaquim Luis (neto). *História do General Osório*, Vol. II, Rio de Janeiro: [s.n.], 1895.
- (25) OURO PRETO, Visconde de. *A Marinha d'Outr'ora*. Rio de Janeiro: [s.n.]. 1894.
- (26) PALLEJA, Leon (Coronel uruguaio). *Diario de la Campaña de las Fuerzas Aliadas contra el Paraguay* (22/6/1865 a 17/7/1866). [s.n.d.]
- (27) RESQUIN, Francisco Isidoro (General paraguaio). *Dados históricos de la Guerra del Paraguay com la Triple Alianza*. [s.l.:s.n.], 1896.
- (28) SILVEIRA, Carlos Balthazar da. *A campanha do Paraguai*. Rio de Janeiro: [s.n.] 1900.

# UM IRLANDÊS NA MARINHA DO BRASIL (10)

## Causas e conseqüências

Introdução – (Publicada no 3º trim/2004)

Capítulo I – O cenário externo: 1750-1889 – (Publicado nos 2º, 3º e 4º trim/2005,  
1º, 2º e 3º trim/2006; 1º e 2º trim/2007)

Capítulo II – O cenário interno: 1750-1889

Capítulo III – A Marinha Imperial como conseqüência

Capítulo IV – Os descendentes de Hayden

Capítulo V – Conclusões e proposições

Apêndice

JOSÉ MARIA DÔ AMARAL OLIVEIRA  
Almirante-de-Esquadra (AvN) (Refº)

---

(A ser publicado na próxima edição)

# HELICÓPTERO DE EMPREGO GERAL

São Paulo, 05 de junho de 2007.

A elaboração deste depoimento decorre de uma sugestão do atual comandante do Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, Capitão-de-Fragata Amaral Silva (AvN), durante o evento comemorativo do aniversário do CIAAN em São Pedro da Aldeia.

Nos anos noventa, por iniciativa do Contra-Almirante-Aviador Naval Jaime Leal da Costa Filho, depoimento semelhante foi prestado verbalmente e gravado pelo Serviço de Documentação da Marinha. Qualquer discrepância que seja observada entre as duas versões decorre de falhas de memória deste autor.

JOSÉ MARIA DO AMARAL OLIVEIRA  
Almirante-de-Esquadra (AvN-Ref<sup>2o</sup>)

---

## SUMÁRIO

Circunstâncias e motivações  
Não era incluída a base terrestre para apoio  
O CIAAN não estava incluído na Força Aeronaval  
Uma visão prospectiva  
As realidades da época  
O "retorno" à Avenida Brasil  
O início das atividades operativas do HU-1  
O progresso técnico do Esquadrão  
As missões  
A caminhada para o Nordeste  
O inventário de aeronaves do Esqd-HU-1  
Os descendentes do HU-1  
Uma reflexão final  
Anexo – Bem-vindo ao Esquadrão

**Depoimento do primeiro comandante do Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (ESQD-HU-1) sobre as circunstâncias, as motivações, a criação e a implementação da primeira unidade aérea da Marinha após o renascimento da Aviação Naval**

## CIRCUNSTÂNCIAS E MOTIVAÇÕES

Sem a menor dúvida, a instalação do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN) na Avenida Brasil, no final de 1957, representou um passo significativo para a estruturação de nossa Aviação

ção Naval. O mesmo poderia ser dito quanto à aquisição e o início de modernização do Navio-Aeródromo *Minas Gerais*, praticamente na mesma época.

Esses dois eventos modelaram o cenário com que os aviadores navais mais antigos se defrontavam no início de 1961. Algumas circunstâncias daquele momento merecem ser mencionadas porquanto elas representaram fatores de influência que, certamente, iriam contribuir para orientar a definição de nossa singradura:

a. A posse de dois helicópteros Widgeon, de três Bell 47-J e de dois Bell 47-G facilitaram, de início, os cursos de pilotagem e o atendimento às missões hidrográficas

Não existia, porém, uma organização lógica dos meios em termos de uma unidade aérea. Os Widgeon e os Bell 47-J pertenciam, como "acessórios de ensino", ao Departamento de Instrução e Adestramento do CIAAN; os 47-G, teoricamente, eram "orgânicos" dos navios hidrográficos (*Sirius* e *Canopus*), ainda que apoiados pelo CIAAN, tendo em vista a capacidade de manutenção de nosso Centro.

b. Existiam também os helicópteros do *Minas*

Por iniciativa do presidente da Comissão de Modernização (e futuro Comandante Helio Leoncio Martins), foram adquiridos em meados de 1960 três helicópteros Whirlwind (S-55), fabricados pela Westland (Inglaterra).

Foi criado, por Ordem Interna do NAe, um "destacamento aéreo embarcado" responsável pelas aeronaves. Na realidade, os pilotos eram os oficiais que serviam no *Minas*, e a manutenção dos helicópteros ficou a cargo das divisões V-6 e V-7 do Departamento de Aviação do NAe.

c. Uma influência externa

No período da eleição presidencial (segundo semestre de 1960), ocorreu um acidente com um avião de instrução da Força Aérea Brasileira (FAB) e uma aeronave comercial nas proximidades do Aeroporto do Galeão, e tivemos conhecimento de que Jânio Quadros, tão logo eleito e empossado, pretendia encerrar as atividades do CIAAN na Avenida Brasil, possivelmente transferindo para o Ministério da Aeronáutica os nossos helicópteros. Daí a decisão imediata das autoridades navais em "mudar" o CIAAN para São Pedro da Aldeia. Nossa futura base naquele momento nada mais era do que um imenso canteiro de obras, cercado e envolto por um vasto capinzal, com recursos extremamente limitados para a manutenção de aeronaves e para o apoio ao pessoal que lá servia. Decorre desse cenário o apelido de "macega" atribuído à nossa futura base aérea naval.

d. O conflito FAB x Marinha

Ainda que naquela época um grupo de oficiais da Marinha estivesse cursando pilotagem de asa fixa nos Estados Unidos, os aviões S2F e os helicópteros S-58, cedidos pela Marinha norte-americana, foram entregues à Força Aérea Brasileira, e Santa Cruz tornou-se a base terrestre do Grupo de Aviação Embarcada (da FAB).

e. Uma decisão presidencial

O Presidente Jânio Quadros, logo no início de seu governo, determinou que a Marinha e a FAB deveriam iniciar as operações aéreas no *Minas*. Era uma decisão difícil de ser concretizada porquanto o Ministério da Aeronáutica exigia que determinadas funções a bordo fossem exercidas por oficiais da Aeronáutica, uma condição rejeitada pela Marinha (por exemplo, o oficial do ar, o chefe do Grupo de Manobra, o encarregado da V-1 e o oficial de Operações Aéreas).

f. As ações de defesa da Administração Naval

No decorrer de março a maio de 1961, um grupo de trabalho informal que incluía alguns dos aviadores navais mais antigos elaborou a minuta do que veio a ser o Aviso Ministerial 1.003, de 5 de junho de 1961.

Lembro-me que dele participaram o Capitão-de-Fragata Rezende Rocha (então imediato do *Minas*); o Capitão-de-Fragata Monerat (oficial de Operações do *Minas*; e o Capitão-de-Corveta Amaral (subchefe do Departamento de Aviação e também oficial de Aviação no Estado-Maior do Comando da Esquadra).<sup>NA-1</sup>

O “chefe” do grupo e principal responsável pelo Aviso 1.003 foi o mais antigo dos aviadores navais, o Capitão-de-Fragata José Leite Soares Júnior, o primeiro comandante do CIAAN, servindo naquele momento no Estado-Maior da Armada.

Alguns aspectos quanto ao texto desse Aviso merecem ser destacados, pois retratam o cenário conforme percebido e quais as nossas visões para o futuro.

### **NÃO ERA INCLUÍDA A BASE TERRESTRE IMPRESCINDÍVEL PARA O APOIO ÀS UNIDADES AÉREAS**

Nós ainda convivíamos com os procedimentos da primeira fase da Aviação Naval, pelo menos no nível dos almirantes. Assim sendo, as instalações terrestres eram obrigatoriamente subordinadas ou dependiam de um apoio administrativo das Diretorias Técnicas.

A meu ver, essa foi uma das causas da extinção, em 1941, de nossa Aviação Na-

val. Reconheço, todavia, que esse era um procedimento comum na Marinha.

O Comando-em-Chefe da Esquadra (Comemch), por exemplo, estava permanentemente instalado a bordo de um navio capitânia; e o Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC), subordinado à Diretoria de Engenharia, proporcionava o apoio aos navios e ao Comemch.

### **O CIAAN NÃO ESTAVA INCLUÍDO NA FORÇA AERONAVAL**

Quanto a esse fato, o Centro de Instrução e Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML), por exemplo, sempre foi subordinado à Esquadra. Até mesmo a partir de 1951, quando passou a ser também um Centro de Instrução (para a formação das “OR” e “OS”), continuou como uma Organização Militar (OM) da Esquadra, ainda que apoiado pelo AMIC.

A nossa Diretoria de Aeronáutica resistiu ao máximo quanto à perda do CIAAN, uma situação que só foi solucionada pós-1965.

Tal condição provocava problemas quanto à necessidade de uma nítida separação entre meios aéreos “operativos” e aqueles de “instrução e adestramento”.

### **UMA VISÃO PROSPECTIVA**

Para os “proponentes” do Aviso 1.003, ainda que tendo de admitir a não-inclusão da base terrestre e do Centro de Instrução, era considerado ser imprescindível dispormos, em um futuro próximo, da seguinte organização:

– o Grupo Aéreo Embarcado (GAE) (aviões e helicópteros anti-submarinos (A/S)),

<sup>NA-1</sup> Dizem as “mês-línguas” que sempre estive “presente” nos vários escalões da Marinha. Assim sendo, embora subchefe do Departamento de Aviação do *Minas*, influí nas decisões do Comando da Esquadra. O mesmo teria sido verdadeiro durante o meu período de comando do Esqd-HU-1. Falava-se, inclusive, que, ao elaborar os ofícios sugerindo, solicitando ou defendendo as atividades do HU-1, já levava para as autoridades superiores as minutas dos despachos sempre em concordância com o documento inicial.

cujos meios já existiam, ainda que de posse da FAB. O interessante era a consideração de que o GAE seria “orgânico” do NAeL e a ele pertencia.

– o Esqd HU-1, cujos helicópteros deveriam atender todas as necessidades da Armada (e não exclusivamente da Esquadra).

Não se tratava de uma “inovação brasileira”. Na Marinha norte-americana existiam dois HU, um para apoiar as organizações navais na costa do Atlântico e outro para executar as mesmas tarefas no Pacífico. A multiplicidade de tarefas e os diferentes locais de sua execução exigiam que esses esquadrões de helicópteros fossem auto-suficientes. Isso implicava uma organização diferente das demais Unidades Aéreas (normalmente apoiadas exclusivamente por uma determinada base aérea naval).

– o Esqd HS-2 para prover helicópteros A/S para os navios da Esquadra (que não o NAeL). Na época, ocorria nas Marinhas mais desenvolvidas um intenso debate sobre vantagens e desvantagens do emprego dos helicópteros tripulados ou dos “drones” nos navios de superfície destinados à Guerra A/S.

Ainda que não possuíssemos naquele momento navios de superfície com capacidade para operar helicópteros, adotamos, como linha de ação, que iríamos, no futuro, operar helicópteros A/S a partir de fragatas, corvetas ou contratorpedeiros.

Esta foi uma linha de ação mantida desde aquele momento e até os dias atuais.<sup>NA-2</sup>

A compra dos três primeiros Wasp (março, 1964), o projeto das fragatas *Niterói* (1971/1972), o pouso a bordo e a criação do Destacamento Aéreo Embarcado (DAE) para os contratorpedeiros (a partir de 1976),

a aquisição de mais Wasps (1976-1980) e, finalmente, os Lynx são uma comprovação do cumprimento dessa linha de ação.

Coube ao HU-1, durante todo esse período, executar as tarefas previstas para o HS-2. Um ponto importante a ressaltar é de que a missão específica “anti-submarino” foi perdendo sua importância e, progressivamente, o helicóptero operando de bordo das fragatas e corvetas passou a ser um meio aéreo de esclarecimento e ataque (não exclusivamente contra submarinos).

Nós chegamos a adquirir dez Wasps entre 1964 e 1980. Muitas perdas ocorreram nesse período, mas os aviadores navais do HU-1 conseguiram obter suficiente competência na operação com os meios de superfície (através dos DAEs) para que, finalmente, o HA-1 se transformasse em uma esplêndida realidade.

Assim sendo, o HA-1 é um dos “filhos” gerados pelo “Skindô” da Avenida Brasil.

Um outro aspecto importante e que enfatizou o significado da Aviação Naval para a Marinha naquele momento era que o comandante-em-chefe da Esquadra também era o comandante da Força Aeronaval.

## AS REALIDADES DA ÉPOCA

Em obediência à determinação presidencial no início de julho de 1961, ocorreu o embarque no *Minas* de parcela do escalão terrestre do GAE (FAB) sem que os problemas “operativos” tivessem sido equacionados.

Aconteceu, porém, em 25 de agosto de 1961, a renúncia de Jânio Quadros e, como consequência, o “desembarque” – com todo o cerimonial de Marinha – do pessoal da FAB.

<sup>NA-2</sup> Em janeiro de 1964, ainda como comandante da HU-1, estive na França e na Inglaterra para “voar” os possíveis helicópteros de emprego a bordo em unidades de superfície (que não o NAeL). Evidentemente, o Wasp era a melhor aeronave.

Dentro das circunstâncias da época, não existem registros nos meus assentamentos quanto a essa viagem, que durou dois meses. Tudo era “secreto”, inclusive as negociações para a aquisição dos Wasps.

Continuamos a cumprir a mesma rotina quanto ao adestramento de nossos pilotos. Todas as quartas-feiras, quando o *Minas* estava fundeado, Monerat, Jayme Leal, Amaral, Leo Rosa, Carlos Augusto, Cleumo, Hercel, Sebastiany e Anísio tinham direito a uma hora de vôo de adestramento.

O NAEI guarnecia os "postos de vôo" logo após a parada diária, e tudo funcionava como se estivéssemos operando em alto mar com aviões e helicópteros.

Nossa área de adestramento era o litoral fluminense, desde Maricá até Saquarema.

Os Whirlwinds apresentavam problemas quanto à potência de seus motores em condições de elevada temperatura e pouco vento no convés. Começávamos a praticar as "decolagens", as "corridas" e a contar com presença de técnicos da Westland para solucionar o problema<sup>NA-3</sup>.

Em março de 1962, na manhã de uma mesma quarta-feira, dois acidentes aeronáuticos acarretaram uma transformação radical do cenário com que convivíamos.

O N-7009 em vôo de adestramento, ao realizar um pouso e uma decolagem corrida em uma pista improvisada em Jacone (próximo a Ponta Negra), "capotou", sofrendo graves avarias.

Tão logo a notícia chegou ao *Minas*, o N-7010, de regresso do adestramento e que presenciara o acidente, foi reabastecido e guarnecido para prestar o apoio necessário à aeronave acidentada.

A escolha do espoite para a decolagem (espoite uno), o excesso de carga, a tempe-

ratura ambiente e o pouco vento no convés contribuíram para o segundo acidente.

O N-7010 perdeu potência na decolagem e chocou-se violentamente com o convés, sofrendo também avarias graves.

Na época, o *Minas* era um navio "rico". Dispúnhamos dos recursos necessários para a recuperação das duas aeronaves. Por outro lado, o reparo seria de longa duração; exigia o emprego de gabaritos e, por via de consequência, de uma plataforma estável; e implicava a presença de técnicos de Westland – tudo isso significando ser inexequível a recuperação das aeronaves enquanto embarcadas.

Coube ao oficial de Aviação da Esquadra, o então Capitão-de-Corveta Amaral, elaborar um relatório da situação e sugerir as providências a serem adotadas.

Tais providências incluíam:

1º – a ativação imediata da Esqd-HU-1 (e, portanto, a extinção do DAE);

2º – a transferência para uma sede terrestre dos dois helicópteros acidentados, como também do N-7008. A transferência incluía pilotos e pessoal de manutenção então pertencentes à tripulação do *Minas*;

3º – a contratação dos técnicos da Westland e a aquisição dos itens necessários para a recuperação; e

4º – os recursos necessários para a nova instalação e, inclusive, para o apoio das futuras operações aéreas.

Não seria possível certamente cogitar sobre São Pedro da Aldeia, ainda totalmente carente de meios de apoio, assim como,

<sup>NA-3</sup> É interessante o pensar dos aviadores navais da época. Quando recebemos os Widgeon em 1958, no CIAAN, sempre enfrentei problemas com os motores Alvis Leonides. Como dizem as "má-línguas", eu conseguia as decisões pretendidas e, assim sendo, chegamos a dispor de dez motores para duas aeronaves. Até que, já em 1962, com a presença dos técnicos da Westland para a recuperação do N-7009 e do N-7010, "descobrimos" que, por muitos anos, estávamos usando as "velas" erradas. O boletim técnico que determinava sua troca deveria ter sido recebido ainda em 1958 pela Diretoria Técnica. Como ela era mais "política" do que "técnica", tal fato não chegou ao nosso conhecimento. Daí por que na Holanda defendi o uso do motor Pratt Whitney para os S-55, o qual também era "fraco" para nossas condições ambientais.

na época, praticamente isolada em relação à cidade do Rio de Janeiro.

## O "RETORNO" À AVENIDA BRASIL

Quando o CIAAN foi transferido para São Pedro da Aldeia em dezembro/janeiro de 1961, as instalações da Avenida Brasil ficaram sob a guarda de um pequeno Grupo de Manutenção, sendo a praça mais antiga o Suboficial (OR-AV) José Vieira Machado (conheci o Machado como 1ª Classe-SI em um de nossos DEs), ele foi meu aluno no CAAML no curso de "OR", continuou comigo quando da instalação do CIAAN na Avenida Brasil e lá permaneceu em abril de 1962). Graças à sua dedicação e sua capacidade profissional, manteve as instalações físicas do antigo CIAAN em perfeitas condições. Assim sendo, bastou uma rápida visita ao local e estava definida a futura sede do Esqd-HU-1.

O Minas, a Esquadra e o Fundo Naval proporcionaram todos os recursos financeiros necessários para que a instalação do Esqd-HU-1 fosse rapidamente concretizada.

Em 5 de maio de 1962, em obediência a uma Ordem do Dia do Comando da Esquadra, o HU-1 foi ativado em cerimônia formal.

Seis oficiais e 30 praças constituíram sua tripulação inicial, acrescida pelo SO-OR-AV Machado e pelos 15 homens do grupo de manutenção das instalações que lá serviam.

A oficialidade inicial do Esqd-HU-1 era a seguinte:

CC AvN José Maria do Amaral Oliveira (encarregado);<sup>NA-4</sup>

CC-AvN Leo Waddington Rosa (imediato);

CC-AvN Hercel Ahrends Teixeira (operações);

CT-ET Ney Moura de Almeida (Eletrônica/Administração);

CT-AvN Anísio Augusto Gantois Chaves (Manutenção); e

CT-IM Edson Caldas (Logística).

O Esquadrão começou a operar com um único helicóptero em condições de voo. Dispunha de uma sede terrestre perfeitamente equipada, uma tripulação totalmente dedicada às atividades aéreas, uma estrutura de manutenção de excelente nível (o comandante e o imediato, por exemplo, tinham o Curso de Manutenção de Aeronaves da Marinha norte-americana). O Encarregado de Manutenção cursara na Westland (o mesmo ocorrendo com as praças).

A presença de antigos membros da tripulação do CIAAN que lá ficaram como Grupo de Manutenção das instalações fazia com que nossa vivência na Avenida Brasil fosse tranqüila e agradável.

Tudo isso possibilitou que o HU-1, na realidade, fosse a primeira e única unidade aérea auto-suficiente da Marinha do Brasil.

Proporria que as instalações da Av. Brasil, por suas facilidades, também despertaram a atenção de outros componentes de nosso Poder Naval.

A *Revista Marítima Brasileira* em sua edição de abril/junho de 2007 publica uma notícia sobre o Jubileu de Ouro da Divisão Anfíbia. Em sua Ordem do Dia, o atual comandante declara que "em fevereiro de 1957 foi criada a Força de Fuzileiros da Esqua-

<sup>NA-4</sup> É muito difícil definir quando deixei de ser encarregado e passei a ser o comandante. O mais provável é que, graças à contínua participação do Esquadrão nas atividades de toda a Marinha, a partir de certo momento, comecei a ser tratado como comandante na correspondência oficial. De qualquer maneira, para efeitos da carreira, o meu comando do HU-1 valeu como se fosse o de comando de um navio, um dos requisitos imprescindíveis para a promoção ao Almirantado. Assim sendo, fui o primeiro aviador naval que não comandou meios de superfície e sim uma unidade aérea antes de chegar a contra-almirante.



Cerimônia do aniversário do Esquadrão – Outras épocas, diferentes realidades  
 Presentes o Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Suzanno;  
 Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra José Luiz, e o  
 Comandante-em-Chefe da Esquadra, Vice-Almirante César de Andrade

dra e em 22 de abril de 1957 nasce o Núcleo da Primeira Divisão de Fuzileiros Navais, que inicialmente ficou instalada no “Palácio das Cebolas, na Rua do Acre”. Foi este o mesmo local de onde “surgiu” o CIAAN.

Em 14 de junho de 1962, na busca por uma sede definitiva, ocorreu uma “visita” inesperada à sede terrestre do Esquadrão da Avenida Brasil.

O documento em anexo, ainda que extremamente simples, expressa, a meu ver, a impressão causada pelo que estávamos fazendo naquele momento, algo que sensibilizou os pretendentes de nossas instalações.

Não presenciei a visita. Por certo, estava nas obrigatórias andanças pelo Ministério visando a solucionar nossos problemas. Mas foi estimulante saber que estávamos no caminho certo.

## O INÍCIO DAS ATIVIDADES OPERATIVAS DO HU-1

No décimo-sexto dia após sua ativação na Avenida Brasil, o Esqd-HU-1 realizou o que carinhosamente chamávamos de “nosso primeiro reide” (como homenagem aos pioneiros da primeira fase da Aviação Naval).

No amanhecer do dia 21 de maio de 1962, o N-7008, tendo como pilotos o Capitão-de-Corveta Amaral, o Capitão-Tenente Hercul e o fiel da aeronave, Cabo (MO-AV) Luiz Flávio Pinheiro (falecido em acidente na pista de São Pedro da Aldeia em 8/2/1966), decolou do “garrafão” da Avenida Brasil para Santos, com pousos e pernoites intermediários no Colégio Naval e em São Sebastião.

A missão não foi planejada, pelo simples “desejo de voar” daqueles aviadores navais,

então finalmente livres dos “grilhões” impostos por subordinacões administrativas.

O Comando da Esquadra também procurava ampliar suas áreas de operaões e exercícios para o sul do Brasil e, inclusive, pretendia utilizar Alcatrazes como o alvo para exercício de artilharia dos navios de superfície.

Na visão dos mais antigos, como Hélio Garnier Sampaio (Comemch) e Arnaldo Negrinhos Jannuzzi (chefe do Estado-Maior da Esquadra), os helicópteros eram imprescindíveis para a observação de tiro, assim como para o apoio imediato aos deslocamentos da Esquadra.

Em termos do momento atual, ou até mesmo de nossas operaões aéreas a partir de 1963, poderia parecer aos leitores deste depoimento que aquele nosso primeiro reide nada tinha de extraordinário que merecesse esta descrição detalhada.

Havia, contudo, muito de “ineditismo” para a situação em que nos encontrávamos.

Em primeiro lugar, a missão tinha de ser planejada nos mínimos detalhes, e obrigatoriamente foi elaborada uma Ordem de Movimento do Esquadrão (001/62) seguindo as instruões em vigor. Uma Ordem de Movimento que teria de ser aprovada pelo Comemch.

Em segundo lugar, em termos de legislaão, iria ocorrer uma “mudança transitória de sede” de um meio aéreo e de seu comandante (ou encarregado) [ver anexos]. Assim sendo, levamos conosco nossas cadernetas-registro.

Em terceiro lugar, tratava-se de um deslocamento aéreo em que seria obrigatório não ser detectado pela vigilância de nossos “opositores eventuais” baseados nos Afonsos e em Santa Cruz. Assim sendo, o vôo seria rasante e afastado da orla marítima, sem responder a quaisquer interpelaões das torres de controle de vôo da área. Conseqüentemente, na Ordem de Movimento, citamos cartas náuticas e não cartas aéreas, como seria o lógico.

Em quarto lugar, teríamos de dispor de abastecimento de gasolina de aviação no Colégio Naval, em São Sebastião e no grupamento dos Fuzileiros Navais em Santos.

Ainda assim, repito, duas semanas depois de nossa instalaão na Avenida Brasil, já dispúnhamos de um sistema de apoio móvel: uma ótima e possante viatura por nós adquirida, adaptada para o transporte de combustível, dos demais lubrificantes, dos sobressalentes de uso imediato e de ferramentas de manutenão.

O fator mais importante, todavia, para a eficácia desse apoio móvel era um ser humano de baixa estatura, o Marinheiro (AV) Adilson, motorista, cumpridor rigoroso dos cronogramas estabelecidos.

Devo declarar, para efeito deste depoimento, que o nosso primeiro reide foi de execuão difícil diante das nossas próprias limitaões como aviadores, como também por não dispormos de informaões meteorológicas atualizadas.

Chegamos como “heróis” no Colégio Naval. Fizemos um pernoite excelente, com toda a boa vontade, visando à instalaão de um ponto de apoio para as operaões aéreas.

Era lógico que o campo de futebol do Colégio Naval apresentava problemas para uma decolagem das “vacas”, mesmo que usando o artifício da corrida inicial.

Daf ter surgido uma de nossas primeiras “normas padrão operativas” (NPO), que estabelecia:

“A decolagem do Colégio Naval deve ser com uma corrida no sentido transversal do campo de esportes em direção ao mar. No momento exato, uma subida rápida, até com *overboost* e, imediatamente, uma guinada em mergulho para boreste visando a obter velocidade de sustentação”.

Com essa “subida rápida”, ultrapassávamos a copa das árvores centenárias e também a fiaão elétrica.

Um ano mais tarde, com o então Capitão-de-Mar-e-Guerra Jannuzzi no comando do Colégio Naval, as prescrições do Ibama foram ignoradas e as “árvores centenárias” desapareceram. A fiação elétrica foi rebaixada e, assim sendo, não era mais obrigatória a prática do “salto em atura”. A “norma operativa”, todavia, permaneceu em vigor<sup>NA-5</sup>.

Ainda que o pernoite tivesse sido excelente, o amanhecer seguinte nos trouxe surpresas desagradáveis. Começava a entrar uma frente fria, com chuva intermitente e pouca visibilidade.

Decolamos mais tarde do que estava previsto; navegação por contato até Joatinga. No momento em que “viramos” na direção de São Sebastião, defrontamos com o que, em minha visão pessoal, era uma “imensa parede de concreto” que avançava rapidamente contra nós, praticamente impedindo, pela força do vento, o controle do helicóptero.

Minha reação imediata foi “girar 180° e com o rabo entre as pernas” regressar para o Colégio Naval. Poucas palavras foram trocadas com o meu amigo e co-piloto

Hercel e, até mesmo, anos mais tarde, procurávamos não comentar o difícil momento que enfrentamos<sup>NA-6</sup>.

Outro pernoite e nova tentativa no dia seguinte. Incrível como possa parecer, nosso vôo até São Sebastião durou mais de duas horas. Com pouso imprevisto aqui e ali ao longo do litoral. Chegamos com o “olho da bruxa” piscando, sob forte temporal.

Evidentemente, o agente, ou delegado, da Capitania de São Sebastião já não mais nos esperava. Assim sendo, o “comandante” do HU-1, o oficial de Operações e o fiel da aeronave pernoitaram juntos em um pequeno quarto da única pensão disponível naquele local.

No dia seguinte chegamos a Santos, com um pouso intermediário próximo à cidade de Bertioga, uma imensa área que estava sendo urbanizada. Pousamos (não me recordo) por necessidades fisiológicas, mau tempo ou curiosidade<sup>NA-7</sup>!

Diria, continuando a história de nosso primeiro reide, que a chegada a Santos foi reconfortante.

Os navais sempre entenderam, juntamente com os hidrógrafos, a importância da Aviação Naval<sup>NA-8</sup>.

<sup>NA-5</sup> Em fevereiro de 1985, como almirante-de-esquadra e comandante de Operações Navais, às vésperas de meu afastamento das atividades da Marinha, realizei o meu reide de despedida da Aviação Naval. Pilotando o “meu Esquilo 7050”, decolei do Colégio Naval cumprindo rigorosamente a NPO criada em 1962.

<sup>NA-6</sup> Em outubro de 1992, por motivos familiares e com a concordância do Ministério da Aeronáutica, acompanhei a Investigação de Acidentes Aeronáuticos sobre o acidente que ocorreu no mesmo local no qual perderam as vidas Ulisses Guimarães e Severo Gomes, suas esposas e o piloto do helicóptero, em um vôo de Angra para São Paulo. Eram as mesmas condições atmosféricas, a mesma “parede de concreto” e a tentativa inútil do piloto em ultrapassar aquela “parede”.

<sup>NA-7</sup> Para os possíveis leitores deste depoimento, devo dizer que a descrição deste primeiro reide consta de meu artigo publicado na *Revista Marítima Brasileira*, intitulado “A base de apoio aeronaval de Ilhabela: uma ilustre desconhecida” (v. 124, nº 01/03, 2004).

À medida que o tempo passa, e nos finais de semana procuro fugir de São Paulo para as praias do litoral, percorro a estrada entre Bertioga e Juturnaíba. Três quilômetros depois de Bertioga, passo pelo Sesc (área recreativa do Serviço Social de São Paulo). Foi o local de nosso pouso intermediário. O interessante é que no segundo semestre de 1964, em um regresso do HU-1 para o Rio, uma de nossas “vacas” “perdeu” um dos cilindros de seu motor e foi obrigada a um pouso forçado no Sesc. José Paulo Machado Chagas, ainda entre nós, pode contar os detalhes de sua permanência no local e o apoio prestimoso de uma família santista.

<sup>NA-8</sup> Ver palestra “Os noventa anos da Aviação Naval”, publicada na *RMB*, vol. 126, nº 10/12 out/dez 2006, quanto à participação em detalhes dos hidrógrafos.



O HU-1 no final de 1962.

Da esquerda para a direita: Anísio, Louzada, Leo, Amaral, Hercel e José Paulo.

Agachados: O fiel e a Equipe de Manutenção

Ao mesmo tempo em que se apropriaram "provisoriamente" de uma área de grandes dimensões próxima a suas instalações para maior segurança de nossas operações, já estavam planejando a construção de uma pista de pouso para os helicópteros no terreno da sede do Grupamento. Foi muito mais fácil chegarmos a um acordo quanto ao alojamento para as tripulações, depósito de combustível, estação-rádio e apoio de pessoal.

O nosso regresso já foi descrito em detalhes no artigo referente à Base Aeronaval de Ilhabela.

## O PROGRESSO TÉCNICO DO ESQUADRÃO

Ao mesmo tempo em que ampliávamos os nossos vôos para o Sul e começávamos a nos aproximar de Vitória (Espírito Santo), prosseguiam em ritmo acelerado os traba-

lhos de recuperação das aeronaves acidentadas. Aos poucos, nosso Departamento de Manutenção adquiriu uma capacidade ampla e passava a manter convênios com os órgãos de manutenção da Varig, com as empresas de revisão de motores de aviação (Motortec) e de reparo de instrumentos (Aeromot).

Tal condição, por exemplo, facilitou a transferência dos dois Widgeon que estavam em São Pedro da Aldeia sob a custódia do CIAAN.

Os dois helicópteros, depois de quatro anos de um intenso emprego na instrução de pilotagem, apresentavam a necessidade de uma total revisão.

Com a presença dos técnicos da Westland na Avenida Brasil e as facilidades financeiras para a aquisição e recebimento dos itens necessários, seria lógico que eles fossem incorporados ao Esqua-

drão, o que de fato ocorreu no segundo semestre de 1962<sup>NA-9</sup>.

Dois fatos influíram naquele período para que pudéssemos devotar nossa total atenção à ampliação das atividades aéreas e da consolidação de nossa base terrestre.

Em primeiro lugar, o *Minas*, a partir do segundo semestre de 1962, passou a enfrentar sérios problemas com suas caldeiras. Assim sendo, nossa principal obrigação, que era de embarcar o Esquadrão em todas as suas operações, ficou prejudicada<sup>NA-10</sup>.

Em segundo lugar, já no início de julho de 1962, o então Capitão-de-Mar-e-Guerra José Leite Soares Júnior estava engajado em uma tarefa de caráter ultra-secreto: a aquisição de aviões para instrução de pilotagem.

Seria necessário, caso essa aquisição fosse concretizada, dispormos de um local para montagem dos aviões e seu posterior deslocamento em vôo para São Pedro da Aldeia.

A nossa futura base aérea naval não podia ser cogitada para a tarefa de prontificação dos aviões pelas mesmas razões já mencionadas quanto à recuperação do N-7009 e do N-7010 e dos Widgeons.

Passei a fazer parte de um reduzido número de oficiais que tinham conhecimento do assunto, ao mesmo tempo em que o nosso HU-1 foi autorizado a dar início à tarefa a nós atribuída<sup>NA-11</sup>.

Ainda que não faltassem recursos financeiros, era necessário estabelecer alguma consistência administrativa à construção da pista de decolagem; à ampliação da área de estacionamento; à criação de uma pista

de acesso e à instalação de novas barreiras de uso geral.

Assim sendo, pela Portaria nº 007/63 do diretor-geral de Engenharia da Marinha, fui designado como encarregado do Grupo de Serviço que executaria obras e reparos na sede terrestre do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral.

Ainda que nossas relações com a Diretoria de Aeronáutica da Marinha fossem cordiais (de minha parte, sempre procuramos enfatizar as diferenças entre o setor "técnico" e o setor "operativo"), na realidade, nossa relativa liberdade de manobra com todo o apoio do Comemch e de outros escalões da Administração Naval não era do agrado de alguns dos que serviam naquele órgão técnico. Persistia o conceito de que o setor operativo não deveria possuir instalações terrestres a ele subordinadas.

O apoio deveria ser provido pelas Diretorias Técnicas e, no caso das operações aéreas, em minha opinião, havia o desejo de controlar e comandar nossas atividades. Reconheço (e esta é uma visão pessoal da qual não me afasto) que naquele momento difícil da situação nacional, embora todos se dedicassem à causa da Aviação Naval, existia um clima de ciúmes sobre quem era o "dono" da Aviação Naval.

O comandante-em-chefe da Esquadra, por exemplo, foi surpreendido pela Portaria nº 173 do Ministro da Marinha (boletim 7/63) designando o CF-AvN José Maria do Amaral Oliveira "para exercer as funções de Encarregado da Estação de Helicópte-

<sup>NA-9</sup> Se imaginarmos que em maio de 1962 dispúnhamos de um helicóptero em condições de vôo e que somente em outubro passamos a contar com cinco helicópteros na mesma situação, o total de horas voadas em 1962 (791.7) demonstra nossa capacidade de manutenção. Ver "75 anos de Aviação Naval", de Francisco Gomes de Queiroz, publicado em 1991.

<sup>NA-10</sup> De acordo com os lançamentos em minha caderneta-registro, somente em agosto de 1963 (termo de viagem nº 16), o *Minas* participou da Operação Unitas IV, no cruzeiro Rio-Salvador-Rio. A Esquadra, todavia, continuava ampliando suas operações e determinando a presença do HU-1 a partir do litoral.

<sup>NA-11</sup> Em seu livro *O vôo do Falcão Cinza*, o CMG-AvN (Ref<sup>o</sup>) Pedro Lynch descreve em detalhe nossa participação no evento.



Um chefe sempre atento aos detalhes  
O Comemch, Vice-Almirante César de Andrade, sendo recebido no HU-1

ros Embarcados cumulativamente com as de que já exerce”.

A situação era interessante: existia uma unidade aérea auto-suficiente sediada na Avenida Brasil, com sua Organização Interna aprovada pelo órgão competente e que estabelecia sua subordinação à Esquadra; o seu comandante também era o oficial de Aviação da Esquadra. Graças à capacidade de manutenção adquirida pelo Esquadrão, lhe foi atribuída a tarefa de montar, testar e enviar em voo para São Pedro da Aldeia seis aviões Pilatus. Ao ser designado encarregado de algo que não existia, ainda que cumulativamente, com aquilo que era real, teoricamente o comandante HU-1 passava a ter uma dupla subordinação: ao Comemch e ao Diretor de Aeronáutica da Marinha.

Dizia que tudo funcionou “suavemente” até 25 de setembro de 1964, quando, pela Portaria 1.809 de 25/9/1964, o então CF

Amaral foi dispensado das funções de encarregado da Estação de Helicópteros Embarcados (Bol. 41/64), sendo substituído por um outro aviador naval muito mais antigo.

Criou-se naquele momento um problema insolúvel: como comandante de uma unidade aérea auto-suficiente subordinada à Força Aeronaval (e portanto à Esquadra) seria incompatível ser também subordinado a um encarregado de Estação, por sua vez, subordinado a uma Diretoria Técnica.

Vivíamos um momento de turbulência política. O problema foi apresentado ao Comemch, e duas possíveis decisões foram analisadas:

1ª – O Esquadrão regressava para o Minas e continuavam suas atividades a partir do navio-aeródromo.

2ª – Tendo em vista a amplitude das duas missões já assumidas no sul do Brasil, o Esquadrão transferia sua sede operativa



Ações militares após o 31 de Março de 1964

Da esquerda para a direita: CMG Bierrenbach, os partícipes civis de nosso apoio em Ilhabela, Louzada e Amaral. Agachados: Lynch e um naval

para o Rio Grande com todas as aeronaves e os meios de manutenção imprescindíveis. No final do ano, seriam decididos os próximos passos.

Esta foi a solução adotada, e na Avenida Brasil permaneceu como responsável para a transferência da suposta Estação o CC-ET Nei Moura de Almeida.

Existe uma explicação lógica para a portaria 01/73: o Esquadrão cumpriu extraordinariamente bem sua tarefa quanto à montagem, ao teste e à transferência em vôo dos Pilatus para São Pedro da Aldeia. Meu amigo Lamego também pôde testemunhar o nosso apoio para a montagem e os testes dos helicópteros Hughes, que foram adquiridos em 1963 para o 1º Esquadrão de Instrução. Até aquele momento, o comandante do HU-1 recebia os maiores elogios do diretor de Aeronáutica. Ocorre, porém,

que foram estabelecidas novas metas que, no meu entendimento, seriam impossíveis de ser atendidas.

Recebemos, por exemplo, 12 “carcaças” de aviões T-28 que estavam estocadas em algum lugar no exterior. Deveríamos recuperá-las e adaptá-las para emprego embarcado. Montamos em nosso hangar uma dessas aeronaves. As condições de preservação eram lastimáveis, e praticamente teríamos de “reconstruir” as aeronaves. Isso sem levar em conta que a adaptação para emprego embarcado exigia um alto nível de engenharia aeronáutica. (A Marinha despendeu recursos significativos para a aquisição e adaptação nos Estados Unidos dos seis T-28 que foram montados a bordo do *Minas*.)

Passamos também a receber as visitas de um engenheiro aeronáutico que desen-

volvía o protótipo do avião "Fragata", a ser construído no Arsenal de Marinha, montado na Avenida Brasil e transferido em vôo para São Pedro da Aldeia.

A partir do momento em que manifestei minha opinião contrária aos dois projetos, deixei de ser confiável, na opinião de algumas autoridades.

## AS MISSÕES

As duas missões programadas para o Sul (e já mencionadas em vários artigos e palestras) eram:

– apoio ao levantamento hidrográfico da Lagoa dos Patos (a sede era em Tapes, próximo a Porto Alegre); e

– vigilância da fronteira com o Uruguai em apoio às unidades do Exército (sediadas em Jaguarão).

Para essa missão, a sede do Esquadrão estaria localizada em Terraplano, no Rio Grande. Tramandaí (já estabelecido como um ponto de apoio) adquiria maior importância para nossas operações.

Contamos com o apoio de um excelente hidrógrafo, o então Capitão-de-Fragata Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, capitão dos portos em Porto Alegre, e do ilustre aviador naval Capitão-de-Mar-e-Guerra Mário Rodrigues da Costa, então capitão dos portos do Rio Grande. Desde aquele momento, Terraplano voltou a pertencer à Aviação Naval; e 40 anos depois é a sede de um dos nossos HU<sup>NA-12</sup>.

O incidente de Tramandaí já foi mencionado em detalhe em meus artigos e

palestras<sup>NA-13</sup>. Vale apenas recordar que aquele deslocamento no dia 5 de dezembro de 1964 causou também outros problemas para o HU-1.

Cheguei com o N-7009 em Florianópolis cerca de 12 horas. Meu co-piloto era o então CC-Sebastiany, operações do Esquadrão.

Na verificação das condições da gasolina de aviação lá estocada, constatamos que todos os tambores estavam contaminados. Nas semanas anteriores, por necessidade de abastecimento da Escola de Aprendizes (caldeiras da cozinha), nossos tambores haviam sido utilizados para o transporte de óleo combustível. A despeito de todas as providências adotadas para a guarda provisória da gasolina e da limpeza com vapor dos tambores após o seu uso com óleo combustível, na realidade toda a gasolina de aviação ficou contaminada.

O comandante do Distrito, Vice-Almirante Murillo Vasco de Valle e Silva, pessoalmente assumiu a direção da faina para a obtenção de novos tambores de gasolina de aviação.

As dificuldades locais e as distâncias envolvidas entre a Escola, o Distrito e a Shell fizeram com que o N-7009 somente estivesse pronto para a decolagem após o pôr-do-sol<sup>NA-14</sup>.

O N-7001 não havia chegado até aquele momento em Florianópolis. Possivelmente, algum problema de manutenção. Nenhuma informação foi recebida do Rio Grande, onde estavam sediados os demais helicópteros.

Era imprescindível a chegada em Santos ainda no dia 5, pois no dia seguinte haveria

<sup>NA-12</sup> Tudo o que ocorreu naquele período e até 13 de dezembro de 1964 está perfeitamente descrito em *O Vôo do Falcão Cinza*, op. cit.

<sup>NA-13</sup> Ver também *O Vôo do Falcão Cinza*, op. cit.

<sup>NA-14</sup> O Almirante Murillo era um entusiasmado pela Aviação Naval. Nos nossos deslocamentos, toda vez que chegávamos a Florianópolis, tínhamos de almoçar com ele. Caso houvesse pernoite, era obrigatório o jantar em sua residência, com longos "papos" sobre a situação do momento de nossa Aviação.

O interessante é que até minha decolagem de Florianópolis ele não tinha conhecimento do incidente em Tramandaí.

uma reunião preparatória da Regata Santos – Rio, e competia ao HU-1 a cobertura da regata.

Sabia, através da nossa rede de comunicações-rádio, que Santos estava com total visibilidade, noite de lua cheia, e que não havia qualquer previsão de entrada de frentes frias.

Decidi (e o Sebastiany sempre foi arrojado, um entusiasta de nossas atividades) que nós faríamos um “vôo noturno com contato visual” até Santos, sem pouso para reabastecimento em Paranaguá. Portanto, chegaríamos a Santos com o “olho da bruxa” piscando. Avisamos aos “navais” e pedimos iluminação extra no pátio do Grupamento, em cujo centro estava o tradicional mastro da Marinha. Ainda que estivéssemos incorrendo em uma infração grave em termos de Segurança de Aviação, tínhamos a consciência de que aquele trecho do litoral era por nós totalmente conhecido. Foi um vôo excepcional, e não me “registro” quantas “cachimbadas” dei enquanto Sebastiany pilotava<sup>NA-15</sup>.

Chegamos a Santos toda iluminada, mas não foi difícil identificar a sede do Grupamento. A área de pouso era perfeitamente delimitada pelos faróis de todas as viaturas dos navais. Repeti a mesma manobra do ano anterior em relação ao Cruzador *Colbert*, que transportava o Presidente De Gaulle em sua chegada ao Rio de Janeiro.

Mantendo o mastro a uma distância segura, desci fazendo curvas de 360° até o pouso<sup>NA-16</sup>. Tomei então conhecimento do que ocorrera com o N-7001 e, cerca de 23 horas, falei por telefone com o chefe do Estado-Maior da Armada, o saudoso Almirante Levi Penna Aarão Reis, um líder naval e um amigo, desde que fosse entendida sua personalidade como oficial de Marinha. Exigiu minha presença no Rio logo ao amanhecer do dia seguinte para que enfrentássemos as argumentações do Ministério da Aeronáutica quanto ao incidente de Tramandaí.

Devo declarar, em sã consciência, que o período entre 6 de dezembro de 1964 e 28 de

<sup>NA-15</sup> Desde os nossos primórdios, ficou estabelecido que, normalmente, em um vôo de longa duração haveria um revezamento da pilotagem a cada 30 minutos de vôo. Uma prática que também qualificava o piloto para pousos e decolagens em qualquer das duas posições de comando na aeronave.

<sup>NA-16</sup> Dentre as “missões impossíveis” atribuídas ao HU-1, em 1964, cabia apoiar a visita do Presidente da França ao Brasil. Ele viajou no Cruzador *Colbert* de Montevideú para o Rio. Cabia ao HU-1 estar pronto a transportar de imediato durante a travessia o Presidente francês de bordo do navio até a base aérea mais próxima para que, com seu avião, voltasse para Paris. De nossa parte, sem problemas. Apenas após a transferência, tínhamos dúvidas se os nossos irmãos da FAB iriam permitir nossa decolagem. O *Colbert* chegou às proximidades do Rio em um amanhecer típico do inverno carioca: teto zero, com uma imensa camada de nuvens. Às 6 horas fui acordado em minha residência pelo oficial de ligação, com as autoridades francesas informando que era imprescindível o embarque no *Colbert*, antes da entrada na baía, do oficial de ligação e de representantes da Embaixada da França.

Às 7 horas, na sede do Esquadrão na Avenida Brasil, expliquei as minhas dificuldades para cumprir essa missão, devido às condições atmosféricas. A insistência foi de tal ordem que resolvi assumir os riscos decorrentes.

Com um mínimo aceitável de combustível, decolei, ultrapassei a camada e me vi sobrevoando um mar branco, em todos os 360°. Apenas um pontinho preto mostrava o que era o Cristo do Corcovado. Depois de 30 minutos infrutíferos de observação, surgiu um outro ponto negro, que era a ponta do mastro do *Colbert*. A aproximação foi realizada, no meio do nevoeiro, em curvas de 360°, tendo como referência o mastro, até ver o convés e pousar.

Evidentemente, não consegui ser reabastecido e decolar do *Colbert* antes de sua entrada majestosa no porto do Rio de Janeiro, com um helicóptero do HU-1 em sua área de pouso.

Posso dizer aos jovens aviadores navais que o pouso em “saca-rolha”, se bem executado, evita acidentes.



O Presidente da República Castelo Branco e seu sucessor, Costa e Silva, embarcados no N-7001

janeiro de 1965 representa, nas minhas recordações, algo extremamente complexo, pleno de pressões, com participações imprevistas junto à Administração Naval, tendo sempre em vista o nosso futuro e, especialmente, o problema da continuidade do HU-1 como uma unidade aérea auto-suficiente.

Tive de enfrentar os inquéritos quanto ao incidente de Tramandaí e o castigo que me foi imposto antes que o assunto fosse esclarecido e os responsáveis devidamente identificados<sup>NA-17</sup>.

Também enfrentei as conseqüências da solicitação que recebi de Brasília sobre minha opinião pessoal quanto à solução do problema FAB x Marinha; uma opinião que expressei claramente pois considerava (e

assim continuo pensando) que havíamos atingido o limite de nossas possibilidades quanto ao emprego dos meios aéreos com segurança sem que nossa existência fosse legalmente reconhecida.

Havia o reparo e o retorno do N-7001 para o Rio e o embarque no *Minas* em sua viagem de adestramento no início de janeiro de 1965.

Todos esses fatos não me permitem dizer se a Estação de Helicópteros Embarcados, já ativada e subordinada à Diretoria de Aeronáutica da Marinha, interferiu ou não em nossas atividades.

A viagem de adestramento do *Minas* a ser iniciada incluiu a presença do Presidente da República a bordo para assistir a uma demonstração de nossos aviões de asa fixa<sup>NA-18</sup>.

<sup>NA-17</sup> Por decreto de 14 de dezembro de 1964, fui nomeado capitão dos portos do Ceará. Na época, era praticamente um exílio. Em Fortaleza, a OM de Marinha mais importante e com enorme prestígio era a Escola de Aprendizes-Marinheiros.

<sup>NA-18</sup> O Presidente Castelo Branco era o pai de um colega de turma. Eu o conheci nos idos de 1942, ainda como coronel, e nos anos seguintes tive a oportunidade de encontrá-lo algumas vezes.

No dia 28 de janeiro, decolei com o N-7001 de nossa sede na Avenida Brasil e, pela primeira vez em seis anos de prática de voo, foi possível chamar a torre do Aeroporto Santos Dumont e pedir permissão para o pouso.

Recebi como passageiros o Presidente da República, Castelo Branco, e dois futuros presidentes, Costa e Silva e Geisel. Meu copiloto foi o Brigadeiro Eduardo Gomes<sup>NA-19</sup>.

O *Minas*, dias depois, saiu para uma viagem de adestramento a Salvador e Fortaleza. O grupo-tarefa era comandado pelo Comemch, Vice-Almirante Zilmar Campos de Araripe Macedo.

Em Fortaleza, visitei a Capitania dos Portos e talvez pela única vez em minha carreira como oficial de Marinha cheguei a cogitar de minha passagem para a reserva.

Também foi em Fortaleza que o Almirante Araripe recebeu e aceitou o convite para ser o ministro da Marinha. Assim sendo, desembarcou do *Minas* e regressou para o Rio de Janeiro. Antes mesmo de sua partida, chamou-me e comunicou que minha nomeação para a Capitania dos Portos seria anulada e que, após a passagem de comando do HU-1, eu iria ser o chefe do Departamento de Aviação do *Minas*, visando ao início das operações aéreas com a FAB<sup>NA-20</sup>.

Em 10 de fevereiro de 1965, passei o comando do HU-1 para o meu colega e amigo Capitão-de-Corveta-AvN Carlos Augusto Ferreira de Carvalho.

## A CAMINHADA PARA O NORDESTE

É interessante registrar que, em todas as narrativas publicadas até o momento sobre as operações do HU-1 nos primeiros anos de sua existência, pouco se tenha mencionado quanto às nossas atividades aéreas entre a Avenida Brasil e Salvador.

Propria que as mesmas iniciativas e os mesmos problemas que tivemos na caminhada para o Sul também estiveram presentes no prolongamento de nossa área de atuação até Salvador. Apenas, e é importante realçar este ponto, quando iniciamos nossos deslocamentos para o norte já dispúnhamos de uma razoável experiência e tínhamos encontrado soluções práticas para o apoio de nossas operações aéreas.

A passagem por São Pedro da Aldeia em nossos deslocamentos era um momento de satisfação e, ao mesmo tempo, de constrangimento. Quanto a este assunto, expressei um sentimento íntimo.

Entre 1962 e 1965, havia uma base em final de construção, e o que existia, na rea-

<sup>NA-19</sup> Dois fatos interessantes merecem ser registrados quanto a essa visita do Presidente da República ao *Minas*. Ainda no Santos Dumont e antes do embarque no N-4001, o Presidente me perguntou se eu havia concordado com o texto final do Decreto. Respondi que, a meu ver, tinha sido "a melhor solução possível para o problema, mas que certamente no futuro haveria uma evolução". O Presidente sorriu, balançou a cabeça e disse: "Vamos ver". Em seguida, entregou-me, muito bem dobrada, sua capa de chuva e pediu que a guardasse com cuidado, pois se tratava de um presente do Paulo (seu filho) e era de origem norte-americana.

Após a chegada ao *Minas*, meu helicóptero teve de decolar para que fossem iniciadas as operações com os T-28 – uma brilhante demonstração, fiquei emocionado e também procurei fazer uma pequena demonstração das possibilidades do nosso Widgeon.

Na viagem de regresso, após o pouso no Santos Dumont, ao despedir-se, o Presidente me pediu a sua capa de chuva.

Incrível como possa parecer, durante o meu "voo de demonstração" a capa que fora guardada embaixo do assento do piloto tinha caído no mar. O Presidente apenas franziu o rosto. O HU-1 deu início imediatamente às providências para "substituir" o item perdido. Falamos com o Paulo Castelo Branco (que estava cursando nos Estados Unidos) e conseguimos um novo exemplar, o qual foi encaminhado para Brasília, como nosso pedido de desculpas.

<sup>NA-20</sup> Por decreto de 26/3/65, foi anulada minha nomeação para Capitão dos Portos do Ceará (Boletim 17/65).

lidade, era um CIAAN com poucos meios aéreos e sem uma visão clara quanto ao prosseguimento de suas atividades.

Enquanto, por exemplo, na Avenida Brasil dispúnhamos do que existia de mais moderno em termos de um sistema de abastecimento de combustíveis de aviação, em São Pedro, o “método” dos tambores e das “bombas manuais” para o abastecimento das aeronaves era o único existente. Em tudo igual aos nossos pontos de apoio no litoral.

Lá chegávamos fulgurantes com nossos macacões de voo “alaranjados”, já fabricados no Brasil, de capacetes, luvas e botas de voo de origem norte-americana. Um contraste chocante em relação aos nossos colegas aviadores navais, ou futuros aviadores, que lá serviam.

Ao declarar até onde pretendíamos ir, despertávamos, evidentemente, um sentimento de inferioridade de nossos companheiros ainda restritos a uma área de operações extremamente reduzida<sup>NA-21</sup>.

Quando decidimos que São Tomé seria o nosso ponto de apoio para reabastecimento, era muito mais fácil falar com o responsá-

vel pelas instalações do farol, via Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), do que através de São Pedro da Aldeia.

De São João da Barra para Vitória não existiam problemas para reabastecimento. Em Vitória, dispúnhamos da Escola de Aprendizes-Marinheiros, e seu comandante na época era o Capitão-de-Fragata Marcondes, um brilhante oficial da nossa Marinha e que havia sido um dos líderes na transformação do CAAML em um excelente Centro de Instrução e Adestramento. Fomos companheiros no CAAML entre 1950 e 1954, e bem reconheço o seu valor, empenho e sucesso ao aprimorar a capacidade de nossa Marinha em termos de controle de avarias nos nossos meios de superfície<sup>NA-22</sup>. Vitória, naquela época, não despertava grandes interesses por parte da Esquadra (é minha impressão). Guarapari, todavia, com sua praia cujas areias monásticas pareciam resolver problemas reumáticos por suas qualidades radioativas, mereceu o interesse dos navais, já que tinha um “gradiente favorável para um exercício de desembarque anfíbio”<sup>NA-23</sup>.

<sup>NA-21</sup> A bem da verdade, todos aqueles que participaram da obra de modernização do *Minas* na Holanda procuraram contribuir para que São Pedro da Aldeia viesse a ser a nossa base aérea naval. No contexto de minhas atribuições, por exemplo, se o *Minas* deveria dispor de seis veículos para a manobra de aeronaves, adquirimos 12 (e seis foram para São Pedro). O mesmo quanto a ferramentas e equipamentos de apoio e manutenção.

<sup>NA-22</sup> É possível que a nossa presença em Vitória tenha influenciado seu filho a ser oficial de Marinha e aviador naval. Caso isso corresponda à realidade, o HU-1 pode se orgulhar de ter proporcionado à Aviação Naval a presença de um colega que vem se distinguindo nas funções que exerce e que, inclusive, foi o comandante do nosso Esqd-AV-1.

<sup>NA-23</sup> Sobre desembarque anfíbio: em 1963 participamos de uma Operação Dragão em Guarapari, com o HU-1, embarcado no *Minas* e os T-28 em São Pedro da Aldeia, prontos para embarque; no momento em que o *Minas* chegasse na área prevista. Apenas, como era comum naquela época, as caldeiras do nosso Nael deixaram de funcionar. A decisão foi de ocupar “navalmente” o pequeno campo de aviação de Guarapari. Coube ao nosso Esquadrão executar a tarefa. Às 18h30 de um determinado dia, o cenário poderia ser assim descrito: seis (6) T-28 corretamente estacionados; os helicópteros do HU-1, após terem levado para terra os navais para a proteção do aeródromo; o material de rancho; tambores de gasolina de aviação e outros itens que foram julgados necessários também estavam corretamente estacionados.

O *Minas* continuava sem propulsão, e toda a área enfrentava um verdadeiro temporal.

Eis que é ouvido o ronco de um motor e, no meio da cerração, pouso um T-6 da Força Aérea Brasileira.

Uma das qualidades do livro de Queiroz, *75 anos de Aviação Naval*, é que o seu texto permite, se bem analisado, reconstruir a história da segunda fase da Aviação Naval e relembrar fatos e datas que, de outra maneira, permaneceriam esquecidos. Ele cita, por exemplo, na página 140, que em 30/9/1962 a imprensa publicava:

“Dois helicópteros de nossa Marinha, números 7008 e 7010, pousaram (e isto aconteceu pela primeira vez na história de nossa aviação) no Aeroporto de Vitória – ES, onde se reabasteceram pagando à empresa Shell em dólares (o grifo é meu)”.

Nome dos pilotos pioneiros: Capitão-de-Fragata Amaral (atual Chefe do Esquadrão de Helicópteros da Marinha) e seu imediato, o Capitão-de-Fragata Leo.

Poder-se-ia chegar, por meio dessa notícia, às seguintes conclusões:

1. Em 30 de agosto, portanto menos de quatro meses após o acidente a bordo do *Minas*, o 7010 já estava plenamente operativo.

2. Quanto a pagar o reabastecimento em “dólares”, é possível que a imponência dos S-55 e nossos uniformes “fulgurantes” permitissem essa suposição. Na verdade, naquela época não havia “cartões de crédito” e os cheques não eram aceitos com facilidade. Assim sendo, em nossos deslocamentos, levávamos uma razoável quantia em dinheiro para atender a necessidades imprevistas.

3. No final de 1962, certamente já dispúnhamos – na Escola de Aprendizes do

Espírito Santo, de nosso estoque de gasolina de aviação e nossa Estação-Rádio estava em funcionamento.

Assim sendo, esse pouso no Aeroporto de Vitória tem duas explicações possíveis:

1. Seria o nosso primeiro voo para o Nordeste e, portanto, somente no aeroporto poderíamos ser reabastecidos, e sabíamos que não havia na área uma significativa presença da FAB.

2. Tal fato ocorreu quando levamos, por ordem do Ministro da Marinha, o jornalista Assis Chateaubriand para uma visita a Santa Tereza, um local nas montanhas próximas a Vitória, onde morava o ornitólogo Alberto Rusche com sua notória criação de beija-flores. Por se tratar de transporte de uma personalidade nacional (e já praticamente inválido), certamente não seríamos importunados.

Pelo que me recorde, inclusive, ocorreu um novo pouso no decorrer do ano de 1963, no mesmo aeroporto. Regressávamos de Salvador já ao anoitecer, com quatro helicópteros. Havíamos enfrentado um forte temporal, baixa visibilidade e, assim sendo, na aproximação para Vitória, constatamos que seria impossível pousar com segurança na Escola de Aprendizes. Chamei a torre de controle, informando o nosso pouso no aeroporto. O suboficial responsável pela operação do aeroporto declarou que nosso pouso era proibido.

Não sei quem ficou mais perplexo, o Comandante do HU-1, como mais antigo no local, ou o piloto do T-6, ao se deparar com aquela multidude de aviões, helicópteros e navais armados e com roupage de combate.

Como bons anfitriões, o T-6 foi corretamente orientado para a área de estacionamento. O resumo desta história é que o Primeiro-Tenente-Aviador da Aeronáutica estava fazendo um voo “clandestino” para visitar sua noiva em Vitória e pousou em Guarapari, devido ao mau tempo. De comum acordo, ficou estabelecido que ele não nos viu, como nós também não tomamos conhecimento de seu pouso.

Vinte anos mais tarde, quando era chefe do Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra (ESG), voltei a encontrar o personagem, então um coronel de nossa Força Aérea e com excelente conceito.

Pousamos mesmo assim. Creio que a presença de pelo menos três capitães-de-fragata e alguns capitães-de-corveta representou um argumento suficiente para o pernoite das aeronaves naquele local sem maiores problemas.

De Vitória para Salvador dependíamos de um reabastecimento em Ilhéus. Mas Ilhéus já era na Bahia, terra de Jorge Amado, de "Dona Flor e seus Dois Maridos" e, por muitos séculos, tradicional e intimamente ligada à Marinha. Possuía um ótimo aeroporto com boas facilidades e uma presença diminuta de pessoal da Aeronáutica. A Agência da Capitania tinha bastante prestígio e, no planejamento de nossos deslocamentos, bastava avisar por telefone e éramos muito bem recebidos.

Em Salvador, o Distrito nos proporcionou todas as facilidades para o estacionamento e abastecimento dos helicópteros. Criamos nosso "paiol" e nossa estação-rádio e obtivemos os alojamentos para os oficiais e praças<sup>NA-24</sup>.

## O INVENTÁRIO DE AERONAVES DO ESQD-HU-1

Conforme mencionei anteriormente, o HU-1 começou suas atividades com um helicóptero em perfeitas condições operativas e duas aeronaves acidentadas. Com a incorporação dos dois Widgeon, iniciamos o ano de 1963 com um efetivo de cinco aeronaves.

A despeito de todo o interesse da Administração Naval em ampliar o número de helicópteros do HU-1, havia reduzida disponibilidade no mercado internacional de Whirlwinds (S-55), e considerávamos que seria lógico manter a homogeneidade de nossos meios aéreos.

Conseguimos, todavia, adquirir, no decorrer do ano de 1963, dois helicópteros S-55 de fabricação inglesa e que pertenciam a uma empresa de táxi aéreo do Canadá.

Nosso oficial de Manutenção, o então Capitão-Tenente Anísio Augusto Gantois Chaves, inspecionou no local as aeronaves, as quais, depois de adquiridas, tiveram como matrícula N-7011 e N-7012.

Ainda em novembro de 1963, perdemos o N-7012 nas proximidades do porto do Rio de Janeiro, quando em exercício com a Esquadra.

No dia 23 de dezembro de 1963, ocorreu um acidente grave com o N-7010. É interessante registrar que esse evento não consta do "Histórico de acidentes da 2ª fase da Aviação", no livro de Francisco Gomes de Queiroz.

Por suas características e conseqüências, considero ser válido descrevê-lo em seus detalhes.

No final do ano (pelo menos enquanto comandi o HU-1), recebíamos sempre o pedido urgente de nossos pára-quedistas do Corpo de Fuzileiros Navais para que pudessemos completar suas provas de salto. Eles dependiam, no decorrer do ano, da boa vontade da Força Aérea Brasileira e, tendo em vista os atritos FAB x Marinha, suas solicitações muitas vezes não eram atendidas.

Assim sendo, normalmente, na segunda quinzena de dezembro, realizávamos diariamente, do nascer ao pôr-do-sol, os vôos necessários em seu apoio.

A área de salto centrava-se em uma pequena pista existente junto à Fábrica Nacional de Motores, na Estrada Rio-Petrópolis.

Nesse dia 23 de dezembro, ao amanhecer, o N-7010 decolou, tendo como piloto o co-

<sup>NA-24</sup> O comandante do Distrito era o Vice-Almirante Francisco Augusto Simas de Alcântara. Em 1942, como capitão-tenente na Escola Naval, foi meu instrutor de armamento e professor na "arte de fumar cachimbo". Como corveta, foi meu comandante no Contratorpedeiro de Escolta (CTE) *Bauru*. Era o diretor da Escola de Guerra Naval quando fiz o curso de Comando e Estado-Maior. Foi um dos preciosos chefes e amigos que tive na minha vida como oficial da Marinha.

mandante do HU-1, Capitão-de-Fragata Amaral, e no assento do co-piloto estava o CB (MO-AV) Fernandes, fiel da aeronave. Embarcaram provavelmente quatro navais equipados para o salto, além do mestre do salto (a pouca potência do motor estabelecia limitações quanto ao peso da decolagem).

Subida em círculos amplos até 2.500 pés (é o que me lembro), e o salto era executado. Descíamos lentamente também em círculos, acompanhando a trajetória dos pára-quedistas, tendo em vista a sua segurança e possíveis erros quanto ao local de pouso.

E foi assim que, já no final de minha descida, estava aprofundado ao sol nascente e "não vi" a fiação de alta-tensão que fornecia energia elétrica para a fábrica e para a vila residencial de seus funcionários.

Deus certamente me protegeu! Um dos cabos estilhaçou o pára-brisa, ferindo o rosto do Fernandes. Um segundo cabo foi rompido pela "árvore" das pás, e o terceiro cabo decepou a bequilha de bombordo do helicóptero.

Entrei rapidamente em auto-rotação, pretendendo pousar na estrada. Na aproximação para o pouso, senti que a aeronave continuava com uma boa sustentação e sem apresentar trepidações. Decidi arremeter, o que foi executado sem problemas.

Sobrevoei o nosso campo de pouso, "hoverei" perguntando ao pessoal do solo, pelo rádio, quais as avarias na parte inferior da aeronave. Alguém me informou sobre a perda da bequilha, e decidi regressar para a sede do Esquadrão.

Em contato com a nossa torre, pedi que fosse colocado no "garrafão" um caixote resistente para servir como uma "bequilha de fortuna"<sup>NA-25</sup>. A manobra foi rápida, graças às nossas empilhadeiras e ao "safismo" do pessoal.

Pousei sem maiores dificuldades, e o N-7010 foi entregue ao Departamento de Manutenção. A partir desse momento, todavia, é que surgiram outros problemas mais sérios.

É evidente que comuniquei oficialmente à Esquadra o acidente e as providências já em andamento para a recuperação da aeronave. Ocorre que era antevéspera do Natal e a Light somente reparou a fiação destruída uma semana depois. Nunca minha progenitora foi tão xingada por telefonemas para a sede do Esquadrão e para minha residência, uma vez que privei os residentes naquela área de um Natal com energia elétrica.

O problema mais sério somente surgiu em 1965. Passados os momentos tumultuados da Revolução e com a volta da vida nacional à normalidade, a Light apresentou a conta do reparo à Marinha.

Como naquele momento eu era não confiável, segundo um ilustre chefe naval, então diretor de Aeronáutica da Marinha, a dívida deveria ser quitada pelo autor do acidente. Caso isso ocorresse, só me restaria pedir esmola na porta das igrejas.

Felizmente, existia um outro ilustre chefe naval, então secretário-geral da Marinha, que assumiu a responsabilidade de a Marinha pagar a despesa. Terminamos, desse modo, o ano de 1963 com seis helicópteros.

Já mencionei anteriormente minha viagem "secreta" à França e à Inglaterra, da qual resultou a aquisição dos três Wasp para o Esquadrão. As aeronaves, todavia, só chegaram após eu deixar o comando do HU-1.

No decorrer de um de nossos deslocamentos aéreos, não me recordo a época, pousamos em pequeno aeroporto de propriedade de uma das grandes empresas de energia elétrica, a Chesf. Lá nos depara-

<sup>NA-25</sup> Caixotes de madeira existiam em abundância na nossa sede terrestre. Afinal, nós tínhamos os 12 T-28 a serem "modernizados" pelo HU-1, com uma enorme quantidade de sobressalentes também encaixotados.

mos com um magnífico S-55 de procedência norte-americana, muito bem mantido e com poucas horas de utilização.

Ocorreu a Revolução de 31 de março de 1964, e o número de missões atribuídas ao Esquadrão cresceu em ritmo acelerado.

Surgiu então a solução ideal: requisitar o helicóptero da Ches! Este é um dos episódios de minha carreira como aviador naval que permanece vivo em minha memória: um ofício do comandante do HU-1 à Esquadra; um despacho da Esquadra (redigido pelo oficial de Aviação – o mesmo personagem); um despacho do Cema (do mesmo autor) e a entrega ao chefe de Gabinete do Ministro da Marinha, um dos mais dedicados apoiadores de nossas atividades, ainda que “germânico” em sua aparência e proceder, o então Contra-Almirante Henning.

Em menos de 48 horas, recebia a delegação para requisitar e tomar posse do helicóptero, que veio a ser o N-7014<sup>NA-26</sup>.

Durante algum tempo, tivemos sete helicópteros. Em 17 de agosto de 1964, atendemos a uma solicitação do Comando do 2º Distrito Naval (Salvador) para que um helicóptero participasse das cerimônias religiosas que iriam ocorrer em Nazaré das Farinhas.

Para lá seguiu o “meu” N-7008. Por ocasião do pouso na praça principal da cidade, chocou-se com a fiação elétrica e se transformou em uma “bola de fogo”, segundo as testemunhas do acidente<sup>NA-27</sup>. Felizmente, não houve vítimas.

Durante nossas operações no Rio Grande (já descritas), o N-7014 começou a apresentar problemas em seu sistema hidráulico,

que somente poderíamos sanar em definitivo com a utilização dos equipamentos de apoio que dispúnhamos na Avenida Brasil.

Assim sendo, o N-7014 foi enviado para o Rio com um helicóptero de escolta chefiado pelo comandante do HU-1.

Aparentemente, até Santos “comportava-se” de maneira razoável. A premência para o regresso a Tapes e Rio Grande talvez tivesse provocado um erro de julgamento do comandante do HU-1. Determinei aos pilotos do N-7014 que prosseguissem para a sede do Esquadrão, voando no máximo a 500 pés e sempre escolhendo locais para pouso de emergência, caso o sistema hidráulico voltasse a apresentar falhas. Haveria, contudo, um pouso obrigatório no Colégio Naval para reabastecimento e inspeção visual daquele sistema.

Infelizmente, meus comandados, por julgarem que o N-7014 estava operando “normalmente” entre Santos e Joatinga, resolveram prosseguir direto para o Rio, voando em grande altitude. O sistema hidráulico, em determinado momento, falhou completamente, e perdemos o N-7014 próximo ao Colégio Naval, chocando-se com a superfície do mar.

Tivemos, no período de meu comando, a única perda de vida humana. Lá estava no N-7014 um excelente mecânico de aviação, o saudoso SG (MO-AV) Etheni. E, de novo, o CB (MO-AV) Flávio, que, com o Etheni, iria ajudar na nossa sede terrestre a resolver o problema hidráulico do N-7014.

Não possuíamos o que, na época, já era uma instalação prevista nas Marinhas norte-americana e britânica, o tanque para treinamento de escape em helicópteros submersos. A perda do Etheni por afoga-

<sup>NA-26</sup> Os supersticiosos no HU-1 “rebarbaram” a matrícula 7013.

<sup>NA-27</sup> É interessante recordar coincidências. O fiel do N-7008 sempre foi o então CB (MO-AV) Luís Flávio Pinheiro. E o N-7008 era preferencialmente o helicóptero do comandante. Tendo em vista as características da missão na Bahia, o fiel do N-7008 passou a ser o 2º SG (MO-AV) Amaro. E o Flávio ficou comigo no N-4001. Em 8/2/1966, em um acidente com um helicóptero do Esqd-HS-1 em São Pedro da Aldeia, perdemos o Flávio no incêndio do helicóptero ao chocar-se com o solo.

mento foi causada pela desorientação após a queda do helicóptero; uma imagem que permaneceu em minha mente durante os 13 anos seguintes.

Em agosto de 1976, perdemos o N-3008 do HS-1, teoricamente “desaparecido no mar”, sem sobreviventes. Como uma das conseqüências do evento, tivemos a visita do ministro da Marinha, Almirante Henning, a São Pedro da Aldeia. Dois foram os meus pedidos como comandante da Força Aeronaval, e que receberam aprovação imediata: o tanque de treinamento para escape e o radar de controle aéreo.

Infelizmente, porém, como acontece em todas as organizações navais deste pequeno planeta, os procedimentos burocráticos têm precedência quanto às necessidades operativas.

De 1976 até 1986, o tanque de treinamento sofreu diferentes entraves técnicos e burocráticos e apenas em 1986, quando, como extra-Marinha, era o ministro do EMFA, foi possível destinar “sigilosamente” os recursos necessários para terminar a obra.

Do mesmo modo, tenho conhecimento de que somente agora, 30 anos depois, possuímos meios adequados para o controle de voo na área de São Pedro da Aldeia.

A perda do N-7014 reduziu o nosso inventário de aeronaves àquelas cinco que possuíamos em maio de 1962.

Criou-se para o primeiro comandante do HU-1 um novo problema, ainda mais sério. A ilustre autoridade naval para a qual eu deixaria de ser “confiável” julgou que a indenização para a Chesf deveria também ser paga pelo responsável pela requisição do N-7014.

Nessa condição, não bastaria mais esmolar na porta das igrejas. Todos os meus

descendentes estariam compromissados até o final de suas vidas a indenizar algo aproximado a 1 milhão e meio de dólares.

Novamente o secretário-geral da Marinha assumiu a despesa, e fiquei livre do problema.

Tivemos, evidentemente, alguns acidentes e incidentes aeronáuticos durante o período do meu comando. A um destes já me referi anteriormente, no caso do apoio aos pára-quedistas navais (ver NA-6).

Um outro incidente (ou quase acidente) de que me recorde ocorreu em Paranaguá. Participávamos de uma cerimônia no local, e um dos helicópteros também “perdeu” um dos cilindros do motor na decolagem. Isso implicava a troca do motor e, por conseqüência, uma longa viagem de nossa vitatura de apoio móvel pilotada pelo Adilson, levando um novo motor e transportando uma equipe de manutenção<sup>NA-28</sup>.

O evento que me proponho a descrever em seguida poderia ter terminado como um acidente aeronáutico, incluindo a perda da aeronave. Na realidade, foi um episódio cômico, mas que permite aos atuais aviadores navais terem uma idéia das dificuldades que enfrentamos algumas décadas atrás.

Durante nossa permanência no Sul no último trimestre de 1964, o comandante do HU-1 era obrigado algumas vezes a regressar ao Rio de Janeiro para tratar de problemas administrativos do Esquadrão ou comparecer a reuniões no Comando da Esquadra.

A quantidade de missões sendo executadas e o número de pilotos disponíveis impediam que esse deslocamento fosse normalmente feito com dois pilotos na aeronave.

É importante mencionar também que as partidas dos Whirlwind usando suas próprias baterias ofereciam problemas. Assim sendo, dispúnhamos de unidades móveis

<sup>NA-28</sup> Mais detalhes desse incidente poderão ser narrados pelo nosso colega CMG-AvN (RRM) Anísio Augusto Gantois Chaves, que era o manutenção e o piloto do helicóptero.

de partida em todas as instalações de apoio e evitávamos "cortar" o motor em quaisquer outros pousos.

Em um determinado regresso do comandante do HU-1 ao Rio, no vôo entre Laguna e Florianópolis, o piloto viu-se obrigado a praticar um pouso não programado para atender a uma imperiosa necessidade fisiológica.

Foi numa praia imensa, de areia dura e com suave declive em relação ao mar. Um pouso perfeito, motor em "ralenti" cíclico em ponto morto, e a detalhada instrução ao fiel da aeronave para que não movesse o controle do cíclico.

A posição de pilotagem nas nossas saudosas vacas implicava subir ou descer alguns degraus encaixados na fuselagem do helicóptero.

O piloto desceu e, após cumprir a necessidade fisiológica, quanto se preparava para retornar ao helicóptero, constatou assustado que a aeronave começava a deslocar-se na direção do mar. Nervoso, o fiel movia aos poucos o controle do cíclico para a frente.

Entre o final da década dos 30 e meados da década seguinte do século passado, uma prática muito comum para os jovens era "pegar o bonde andando", isto é, logo que ele iniciava o seu deslocamento a partir de uma parada total. E esse foi o procedimento do piloto, já perfeitamente adestrado por inúmeras "subidas" para a posição de pilotagem. Um grande susto sem maiores conseqüências.

## OS DESCENDENTES DO HU-1

Não creio ser incorreto considerar que o atual 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque (Esqd-HA-1) seja muito mais um descendente do HU-1 do que a concretização daquilo que já estava previsto no Aviso 1.003/1961 quanto ao HS-2.

Entre 1962 e 1965, o inventário de helicópteros do HU-1 não dispunha de aeronaves para operar a partir dos navios de superfície. (É verdade que o "nosso" Albuquerque muitas vezes pousou o Widgeon na popa dos cruzadores. E, até mesmo depois da inauguração da "Base Aeronaval de Ilhabela", transportei o ministro da Marinha para um de nossos cruzadores na entrada de Santos.)

Os três primeiros Wasp adquiridos para o HU-1, ainda que classificados como A/S, eram na realidade mais veículos de ataque, pois não dispunham de sonar de mergulho.

Evidentemente, houve um descompasso entre a chegada dos Wasp (1965) e o uso das plataformas dos contratorpedeiros para a operação de helicópteros.

Quando iniciamos o embarque dos DAEs nos contratorpedeiros em 1976, o helicóptero mais utilizado foi o Bell Jet Ranger do HU-1.

A escolha dos Lynx, é verdade, mantinha o mesmo raciocínio expresso no Aviso 1.003 e, inclusive, determinou que a popa das fragatas classe *Niterói* fosse idêntica àquelas das fragatas tipo 42 da Marinha britânica.

O HU-1, os três primeiros Wasp e os outros sete que adquirimos entre 1976 e 1980 para o Esquadrão possibilitaram criar uma "massa de manobra" que estruturou o nosso excelente HA-1.

O mesmo poderia ser dito quanto ao HU-2. Desde as vacas com motor às vacas turbinadas, sempre apoiámos os navais ao máximo de nossas possibilidades. O primeiro comandante do HU-1 sentiu-se realizado quando, em 1984, como comandante de Operações Navais, deu início àquilo que viria a ser o 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral. No contrato inicial, não eram seis Super Pumas, e sim dez, o número considerado adequado para atender às nossas operações anfíbias. Novas idéias surgiram; posteriormente, o contrato foi

modificado, mas ainda assim o HU-2 desce do HU-1 e proporciona o apoio indispensável a um dos componentes de nosso Poder Naval.

No tocante à história do HU-3, HU-4 e HU-5, estes, garanto, são filhos legítimos do HU-1.

O DAE-Manaus nasceu por iniciativa de Maximiano da Fonseca em 1980; os seus meios aéreos e sua tripulação saíram do Esqd-HU-1. Foi uma OM auto-suficiente no sentido de que – exceto rancho e alojamento de oficiais e praças – sua sobrevivência e a execução das atividades aéreas contavam com o apoio do HU-1.

Sua transformação em Esquadrão foi uma decisão lógica que devemos ao Ministro Serpa na década de 90 do século passado.

As histórias do Rio Grande e de Ladário são um pouco diferenciadas, ainda que ambas sejam conseqüentes das atividades do HU-1.

Aquilo que havíamos implantado em Terraplano no final de 1964, como sede provisória do HU-1, praticamente desapareceu nas décadas seguintes.

No momento em que, por circunstâncias do destino, me foi possível participar amplamente na Administração Naval novamente, nos “apropriamos” de Terraplano. Não foi muito fácil vencer as resistências de uma Diretoria de Eletrônica ou de Hidrografia e Navegação, mas a Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM) e, ao mesmo tempo, Comando de Operações Navais (COM) e a Diretoria-Geral de Navegação (DGN) tinham a palavra final.

Assim sendo, as instalações terrestres do DAE-Rio Grande estavam prontas no final de 1984. Até mesmo o futuro encarregado foi selecionado e serviu no Estado-

Maior do Distrito, sem que fosse possível, nos anos seguintes, transformar em realidade o DAE-Rio Grande. Seria, no entanto, conforme previsto, o HU-1 o grande provedor dos meios aéreos e da tripulação da nova unidade aérea.

Quanto ao DAE-Ladário, a história é diferente. Entre 1976 e 1980, participei pessoalmente, como comandante da Força Aeronaval, da Operação Ninfa. O HU-1 voltava a ser, até certo ponto, uma unidade aérea auto-suficiente. Nós operávamos a partir de um acampamento junto a uma pequena pista em Porto Murtinho. É evidente que por se tratar de uma operação ribeirinha com uma acentuada presença dos navais eles nos proporcionavam facilidades logísticas, desde as barracas de campanha até os banheiros improvisados, ainda que eficientes. O HU-1 lá estava presente com o seu primeiro comandante, que procurava interferir o mínimo possível com os então comandantes do Esquadrão.

Existiam as viaturas de apoio móvel; não era mais o legendário Adilson motorista, mas os seus sucessores no passar do tempo, os fuzileiros navais Damasceno, Dalavia e Souza, assim como o meu despenseiro Edivaldo<sup>NA-29</sup>.

As experiências das Ninfas indicavam ser mais do que oportuna a criação do DAE-Ladário. Havia a necessidade (hoje ainda mais evidente) de uma presença efetiva e permanente da Marinha naquela área, e que incluísse meios aéreos. Nas minhas idas a Ladário, escolhi o que denominei como “fundo de quintal” o local onde poderia ser instalado um DAE-Ladário. E inclusive foram construídas as instalações. Passaram-se 14 anos até que o DAE-Ladário viesse a ser uma realidade.

<sup>NA-29</sup> Damasceno e Souza eram os meus motoristas. Dalavia era meu ordenança; Edivaldo, meu despenseiro. Assim sendo, as viaturas de apoio móvel conduziam, além dos itens imprescindíveis para as operações aéreas, os personagens que apoiavam o contra e, logo em seguida, vice-almirante, comandante da Força Aeronaval.



Comandar e pilotar uma aeronave representam duas benesses divinas jamais esquecidas

Foi o HU-1 que, quando a Administração Naval decidiu finalmente esta implantação, proporcionou meios aéreos e a tripulação de um novo Esquadrão.

### UMA REFLEXÃO FINAL

Poderia, ou até pode, parecer que algumas das narrativas que apresentei neste texto pouco têm a ver com a história do HU-1 nos primeiros anos de sua existência. Ou a proposição de que do HU-1 nasceram outras unidades aéreas da Marinha, pois se tratava de fatos ocorridos depois de meu período de comando.

O foco principal deste meu depoimento não é apresentar feitos pessoais visando a um reconhecimento que não mais afeta o que fui, ou como pretendo ser entendido, ou, ainda, que possam influenciar o meu futuro.

Existe, a meu ver, no prosseguimento da vida humana, um repensar, assim como a

busca de uma visão mais nítida que procure entender, num momento presente, nossas atitudes, nossos procedimentos, suas conseqüências, enfim, o modo com que nos empenhamos na execução de nossas atividades profissionais e, por via de conseqüência, as metas que considerávamos imprescindíveis para a realização de um ideal.

É este repensar que obrigatoriamente nos leva também a uma previsão daquilo que imaginamos deveria ser o futuro.

Ariano Suassuna, o grande escritor nacional, recentemente sugeriu em entrevista na televisão que, ao passar dos 80 anos, ele ingressava na quarta idade, algo ainda não reconhecido nas legislações, as quais continuam referindo-se à terceira idade, isto é, aqueles com mais de 60 anos.

Pertenço àquele grupo da quarta idade e me preocupo com a continuidade e a consolidação dos ideais que motivaram sucessivas gerações de aviadores navais. Não é

que os pioneiros fossem mais inteligentes ou donos da verdade. Apenas, se existe uma evolução natural e lógica das sociedades humanas, eles souberam em determinado momento definir corretamente qual a singradura mais adequada para a estruturação de um dos componentes vitais de nosso Poder Naval.

Não poderá ocorrer, por exemplo, uma descontinuidade entre os objetivos conforme identificados pelos “pioneiros” e que continuam válidos, mas, sim, uma adaptação compatível com novas realidades.

Em minha palestra sobre os “Noventa Anos da Aviação Naval”, enfatizava, dentre outros tópicos, que jamais imaginei os HU-3, HU-4 e HU-5 confinados em suas atuais sedes terrestres. Na época, tratou-se do plantio de semen-

tes que germinaram e se transformaram em pequenas árvores, as quais necessitam ser transplantadas para locais mais adequados visando não apenas ao cumprimento de suas tarefas, mas também às nossas responsabilidades em termos da Amazônia Azul.

Por razões óbvias, São Pedro da Aldeia continuará sendo o grande “horto experimental”, produtor de “mudas” a serem implantadas onde for necessário, em outras bases aéreas navais ao longo do nosso imenso litoral, para a formação do contingente indispensável a uma Aviação Naval. E, sobretudo, como a sede do grande semeador de nossas atividades aéreas: o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, cujo primeiro dístico exprime toda a sua realidade: o “Faz Tudo”

#### ☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> Aviação Naval; Helicóptero;

## BEM VINDO AO ESQUADRÃO

O senhor está pronto a realizar um vôo em uma aeronave de asa rotativa.

Desejamos que esse vôo seja o mais agradável possível, e que não fique para o resto de sua vida como uma experiência desagradável!

O helicóptero em que o senhor vai voar é produzido pela firma Westland, na Inglaterra.

Ele possui uma guilhotina de três pás sobre sua cabeça e um trinchante na cauda.

Êstes equipamentos são impulsionados por um motor, Pratt & Whitney de 600 cavalos.

Esperamos que o senhor tenha um vôo calmo e confortável. Mas como de vez em quando o azar aparece, desejamos estar operando *sempre* com segurança.

Por esse motivo, e também porque mais vale prevenir do que remediar, pedimos que o senhor proceda do seguinte modo:

1. Colocar o cinto de segurança tão logo embarque. No futuro pretendemos (caso a Marinha concorde) usar aeromoças para auxiliá-lo. No momento, o fiel da aeronave tratará do assunto.
2. Não fume, a menos que o piloto autorize.  
Pensamos que o senhor concorde com que a prática usada pelos budistas não é muito confortável!
3. Na hipótese de uma emergência permaneça sentado e com o cinto de segurança preso até que a guilhotina e o trinchante tenham parado. Saia então da aeronave pela porta em que o senhor entrou, ou pela saída de emergência, ao lado oposto. O fiel da aeronave saberá como proporcionar essa saída de emergência.
4. Lembre-se:
  - a) Os pilotos são oficiais da Marinha, casados e, geralmente com mais de um filho.
  - b) Eles têm o mesmo interesse que o senhor, numa situação de emergência, escaparem inteiros.
  - c) O helicóptero é um pára-quedas por construção.
  - d) Os pilotos, caso ocorra uma emergência, utilizarão esse pára-quedas para aterrar. Como o piloto fica mais perto da guilhotina do que o senhor, ele saberá qual a melhor hora para evacuar a aeronave.
  - e) Finalmente, o senhor está tendo a oportunidade de voar com pilotos do 1º Esquadrão de Helicópteros, e que são, modéstia à parte, os melhores neste país.

Do: Alte Leouidas

Ao: CE Amaral

GB, 14-6-62

1. Após visita feita  
instalações do 1º Esq Hel a  
semana p.p., verificou-se  
impossibilidade instala-  
ção qualquer unidade  
da Nu. 1ª Div Fuz Nav sem  
correr graves perturba-  
ção sua unidade.

2. Cancele pretensões  
junto ao EMA naquela  
data.

Leouidas F. Ribeiro

@ Alte (CFN)

MARINHA DO BRASIL

FOLHA DE ALTERAÇÕES DE EMPREGO

Navio ou Grupo  
1ª ESQUADRA DE HELICÓPTEROS DE EMPREGO GERAL (Esqd HU-1)

1º SEMESTRE

Especialidade CA      Cargo Posto Capitão-de-Navio      Nº de Identificação 48.4228.1

DE 19.62...

Nome JOSE MARIA DO AMARAL OLIVEIRA

Fl. Nº. 016

## ALTERAÇÕES

Nº dos Títulos

APRESENTAÇÃO - 4-5-62, procedente da Esquadra.....	007
FUNÇÃO - (ASSUNÇÃO) a 5/5/62 assumiu a de Encarregado do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (Esqd HU-1) (Ordem-do-Dia 0025-1962 de 4/5/62 do Comando-em-Chefe da Esquadra).....	103
DESTAQUE - a 21-5-62 para o Colégio Naval (Ordem de Movimento nº 4/62 de 3/5/62 do Comando-em-Chefe da Esquadra).....	060
-----	



Até o Bol. 18/62 inclusive.

RIO DE JANEIRO, RJ.,  
(Local)

21 de MAIO de 1962

*Jose Maria de Almeida*  
 A. HENRIques DE ALMEIDA  
 Capitão-Tenente

MARINHA DO BRASIL

FOLHA DE ALTERAÇÕES DE OFICIAIS

Navio ou Orgão		COLEGIO NAVAL		12. SEMESTRE
Corpo ou Quadro	Posto	Nº de Identificação		DE 1962..
CA	Capitão-de-Corveta	42.4228.1		
Nome				
JOSÉ MARIA DO AMARAL OLIVEIRA				

FL. Nº 17.....

## ALTERAÇÕES

Nº dos Títulos

<u>APRESENTAÇÃO</u> - a 21-5-62, precedente da 12 Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (Esqd HU-1) .....	007
<u>DESTAQUE</u> (Regresso) - a 25-5-62, para a 12 Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (Esqd HU-1).....	060



até a Bol. 19/62 inclusive.

ANGRA DOS REIS, 25 de ..... maio ..... de ..... 19. 62.

(Local)

*Leonardo Gilberto Machado Spinetti*  
Assinatura e posto do responsável

CT - LEONARDO GILBERTO MACHADO SPINETT

# O JAPÃO, PEARL HARBOR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL

## Parte XVI

- A história do Almirante Kimmel
- Informações sonegadas e seus significados

“É melhor ter informações inaproveitáveis do que nada conhecer.”

Sêneca

HUSBAND KIMMEL

Almirante

Tradução e adaptação: **MÁRIO JORGE DA FONSECA HERMES**  
Almirante-de-Esquadra (Ref<sup>o</sup>)

---

### SUMÁRIO

Tentativas para basear a Esquadra na Califórnia  
Equipamento para decodificação  
Isto significa guerra  
Falhas de memória  
Testemunho do CMG McCollum  
Ainda falhas de memória  
Anexos:

Fotografias existentes na Biblioteca F. D. Roosevelt  
e na Marinha Imperial do Japão

### TENTATIVAS PARA BASEAR A ESQUADRA NA CALIFÓRNIA

Antes de assumir o comando, o Almirante J. O. Richardson havia recomendado basear a Esquadra na Costa Oeste, onde poderia ser mais eficientemente suprida, reparada, modernizada e treinada. Assim baseada, as 2 mil milhas de transporte por mar de todos os suprimentos, pessoal e, particularmente, óleo combustível teriam sido eliminadas. Óleo em excesso era disponível nas bases navais da

Califórnia. Com a completa falta de adequados navios petroleiros e navios de abastecimento, o preparo da Esquadra para a guerra teria sido extremamente mais expedito ao basear os navios na Califórnia.

A aproximação das bases da Califórnia pelo mar é limitada por um arco de 180 graus, exatamente a metade daquele do caso da Esquadra estar baseada em Pearl Harbor. Isto significa que somente em metade da área marítima teriam que ser efetuadas buscas para detectar a aproximação de uma força hostil.

A Califórnia é 2 mil milhas mais distante do Japão do que é Pearl Harbor. Os riscos para os japoneses atacarem a Esquadra nessas bases, inclusive com o de nossas forças em Pearl Harbor estarem nos seus flancos, eram tão grandes que esse ataque nunca teria sido tentado.

É interessante notar que em todos os planos navais anteriores a 1941 para a campanha do Pacífico a Esquadra estava baseada em nossa Costa Oeste até as hostilidades de fato começarem.

As deficiências de Pearl Harbor como uma base naval eram bem conhecidas do Departamento da Marinha. Em entrevista com o Sr. Roosevelt em junho de 1941, em Washington, eu ressaltai suas fraquezas e concluí com a observação de que se os japoneses a atacassem, a única defesa seria estar com todos os navios no mar.

Aceitei a decisão de manter a Esquadra em Pearl Harbor na firme crença de que o Departamento da Marinha manter-me-ia prontamente ciente de todas as informações pertinentes disponíveis, e em particular daquelas que indicassem um ataque à Esquadra em Pearl Harbor. Sabia de maneira geral, fruto de minha experiência na Marinha, os caminhos pelos quais o Departamento da Marinha obtinha sua inteligência, incluindo a comunicação japonesa interceptada e decodificada. A Esquadra do Pacífico era dependente do Departamento da Marinha, em Washington, para infor-

mações oriundas das mensagens diplomáticas japonesas interceptadas\*.

Imediatamente após assumir o comando, o Vice-Almirante Wilson Brown\*\*, após sua transferência de Washington para o Havaí, informou-me sobre alguma confusão no Departamento da Marinha referente à responsabilidade da correspondência com a Esquadra do Pacífico, no que concernia às informações secretas; se essas matérias ficariam em poder das Operações Navais ou da Inteligência Naval, neste caso do Departamento da Marinha. Imediatamente, acrescentei um PS em carta que estava escrevendo ao comandante de Operações Navais, levando esta situação à sua consideração. Escrevi ao Almirante Stark em 18 de fevereiro de 1941:

**Para Roosevelt, em junho de 1941, em Washington, eu ressaltai as fraquezas de Pearl Harbor e concluí com a observação de que se os japoneses a atacassem, a única defesa seria estar com todos os navios no mar**

Foi-me dito por um oficial recém-chegado de Washington que a Inteligência Naval (ONI) considera função de Operações Navais fornecer ao comandante-em-chefe informações de natureza secreta. Tenho escutado também que Operações Navais considera a responsabilidade para fornecer o mesmo tipo de informação ser da ONI. Não sei se perdi alguma coisa, porém se existe alguma dúvida sobre a quem compete a responsabilidade de manter o comandante-em-chefe completamente informado sobre ocorrências pertinentes a esses assuntos de interesse da Esquadra, peço que você determine esta responsabilidade a fim de evitar mal-entendidos.

\* N.T. - Kimmel desconhecia a quebra dos códigos da Marinha Imperial, por isso, certamente, refere-se somente aos códigos diplomáticos.

\*\* N.T. - Em 7 de dezembro, ainda contra-almirante.

Ele (Stark) respondeu-me em carta de **22 de março:**

*“Com referência ao seu postscriptum sobre o assunto das rotas comerciais japonesas e a responsabilidade do encaminhamento de informações secretas a esse comando, Kirk\* informou-me que a ONI está plenamente cônica de suas responsabilidades em mantê-lo adequadamente informado no que concerne às nações estrangeiras, às atividades destas nações e aos elementos desleais aos EUA.”*

Em **25 de maio de 1941**, em carta oficial para o comandante de Operações Navais sobre o assunto “Levantamento das Condições da Esquadra do Pacífico”, em parágrafo à parte intitulado “Informações”, novamente salientei minha necessidade de informações sobre todas as mudanças importantes que afetaram nossas relações internacionais:

O comandante-em-chefe da Esquadra do Pacífico encontra-se numa situação muito difícil. Ele está em posição distante do centro de decisão do governo, em uma conjuntura complexa e extremamente instável. Ele encontra-se sem informação sobre a política, ou a mudança da política, refletida nos acontecimentos correntes e movimentos da Marinha, e, como resultado, é incapaz de avaliar os possíveis efeitos sobre sua própria situação. Ele não está sequer seguro de que forças lhe estarão disponíveis, e sabe quão pouco vale sua opinião em assuntos que afetam radicalmente sua capacidade para conduzir as tarefas recebidas. Esta falta de informações o está perturbando e tende a criar incerteza, uma condição que diretamente infringe a unidade de propósito e a confiança na sua própria linha de ação, tão necessária para a condução das operações militares.

*É percebido que, na ocasião, quando rápidas mudanças no cenário internacio-*

*nal, ambas, diplomática e militar, e, talvez, mesmo a falta de conhecimento das próprias autoridades militares podem agir contra o encaminhamento, em tempo, de informações, porém certamente o presente momento é susceptível para correta melhoria. Completo e autoritário conhecimento da política corrente e objetivos, mesmo ainda que necessariamente tarde algumas vezes, tornaria capaz o comandante-em-chefe da Esquadra do Pacífico de modificar, adaptar ou mesmo reorientar suas possíveis linhas de ação de acordo com os conceitos vigentes. Isto é particularmente aplicável à corrente situação no Pacífico, onde as carências de um treinamento intensivo para uma Esquadra parcialmente treinada podem ser cuidadosamente balanceadas contra a necessidade de interrupção deste treinamento por disposições estratégicas ou, de outra maneira, para encontrar eventualidades que se aproximem. Além disso, em razão do mesmo fator de distância e tempo, o próprio Departamento não está tão bem informado com a situação local, particularmente a atual situação em desenvolvimento nas ilhas oceânicas, o que torna mais necessário que o comandante da Esquadra do Pacífico seja orientado mais para uma política ampla e objetiva do que por instruções específicas.*

*É sugerido que se estabeleça o princípio fundamental de que o comandante-em-chefe da Esquadra do Pacífico seja imediatamente informado de toda alteração importante quando ela ocorrer, e pelo meio mais rápido e seguro disponível.*

Levei esta carta oficial para Washington em junho de 1941, entreguei-a em mão do chefe de Operações Navais, discuti-a com ele e recebi sua garantia de que seria informado de todas as modificações impor-

\* N.T. – Parece que as datas 18 de novembro e 6 de dezembro não estão compatíveis.

tantes no cenário político e militar tão logo elas ocorressem e pelo mais rápido e seguro meio disponível.

Um estudo das interceptações das mensagens rádio japonesas durante vários anos permitiu à Marinha ler muitas dessas mensagens. Informações obtidas deste modo eram referidas como "magic" e eram do maior valor quando propriamente utilizadas.

## EQUIPAMENTO PARA DECODIFICAÇÃO

Embora os comandantes no Havaí nunca houvessem recebido tal equipamento e pessoal treinado para decodificar correspondências interceptadas dos japoneses, tomei conhecimento, durante as investigações em Washington, de que o comandante-em-chefe da Esquadra da Ásia estava totalmente equipado para decodificá-las utilizando o "magic" quando as interceptasse; também que o Departamento da Marinha em Washington mantinha um sistema de checagem e de suprimento para a unidade de decodificação da Esquadra da Ásia com cópias de interceptações importantes, as quais aquela organização não conseguira obter com suas próprias facilidades. Também tomei conhecimento de que uma quarta unidade deste equipamento, que teria por destino o Comando-em-Chefe da Esquadra do Pacífico, no Havaí, fora desviada para os ingleses no verão de 1941. Os Departamentos da Marinha e da Guerra, em Washington, receberam, cada um deles, um equipamento "magic" e pessoal treinado para decodificar as interceptações.

O cuidado observado para manter o Comando-em-Chefe de nossa Esquadra da

Ásia e os britânicos em Londres informados das intenções dos japoneses enquanto sonegavam essas informações vitais para nossos comandantes em Pearl Harbor nunca foi explicado.

Em julho de 1941, o comandante de Operações Navais enviou-me, no mínimo, sete correspondências, nas quais citava mensagens diplomáticas japonesas interceptadas de Tóquio para Washington, de Tóquio para Berlim, de Berlim para Tóquio, de Tóquio para Vichi e de Cantão para Tóquio. Esses despachos identificavam pelos números as mensagens japonesas que eram citadas e davam literalmente seus textos.

Eu nunca fui informado de qualquer decisão sobre o uso da

inteligência, relativa às mensagens interceptadas, para que não fossem enviadas para mim. De fato os despachos transmitidos pelo Departamento da Marinha na semana anterior ao ataque continham inteligência de mensagens

**A mais vital informação das mensagens interceptadas foi negada a mim. Esta falha não somente privou-me de fatos essenciais. Ela desorientou-me**

interceptadas. Em 1º de dezembro, um despacho do comandante de Operações Navais, encaminhado a mim como destinatário de informação, citava uma informação de 29 de novembro do embaixador japonês em Bangkok para Tóquio na qual descrevia um plano para atrair os ingleses a invadirem a Tailândia e, deste modo, permitir ao Japão agir na qualidade de seu defensor. Em 3 de dezembro, um despacho para mim do comandante de Operações Navais explicava claramente uma ordem do Japão para agentes diplomáticos e expressamente referia-se a essas ordens como "Circular Vinte e Quatro Quarenta e Quatro". Outro despacho do comandante de Operações Navais, em 3 de dezembro, referia-se a cer-

tas “categóricas e urgentes instruções que foram enviadas ontem para os postos diplomáticos e consulares”.

O Departamento da Marinha estava então engajado na direção de uma conduta que definitivamente dava a impressão de que a inteligência de importantes mensagens interceptadas estava sendo destinada a mim. Sob essas circunstâncias, uma falha em enviar-me informações importantes desse tipo não era meramente uma so-negação de inteligência; ela equivalia afirmativamente a uma intenção de dar-me uma falsa impressão. Eu havia solicitado todas as informações vitais e fui assegurado de que as teria. Eu imaginava estar recebendo-as. Minha estimativa corrente da situação era formada nesses dados. Ainda, de fato, a mais vital informação das mensagens interceptadas foi negada a mim. Esta falha não somente privou-me de fatos essenciais. Ela desorientou-me.

Não fui suprido com qualquer informação contida nas mensagens interceptadas que mostrassem ter o governo japonês dividido Pearl Harbor em cinco áreas e estar procurando informações precisas, como a atracação dos navios da Esquadra nesta área, o que era de vital significado.

Em **24 de setembro de 1941**, o governo japonês instruiu seu cônsul-geral em Honolulu sobre a maneira como desejava as mensagens concernentes aos navios em Pearl Harbor. Essas instruções dividiam Pearl Harbor em cinco subáreas. A cada área foi dado um símbolo alfabético. A área **A** foi prescrita para cobrir as águas entre a Ilha Ford e o Arsenal. A área **B**, aquela prescrita para cobrir as águas ao sul e oeste da Ilha Ford. A área **C** compreendia Este Loch; a área **D**, Middle Loch; a área **E**, Oeste Loch e comunicações com as rotas marítimas. O despacho estabelecia:

*“Com respeito aos navios de guerra e navios-aeródromos, gostaríamos de obter*

*seus relatos daqueles fundeados, atracados ao cais, amarrados à bóia e docados. (Designar abreviadamente tipos e classes. Se possível gostaríamos que mencionasse quando houvesse dois ou mais navios atracados a contrabordo no mesmo cais.)”.*

Esse despacho foi decodificado e traduzido em 9 de outubro de 1941. **Esta informação me foi negada.**

Em **29 de setembro de 1941**, Kita, cônsul-geral do Japão em Honolulu, respondeu ao despacho de seu governo, datado de 24 de setembro. Ele descrevia um elaborado e detalhado sistema de símbolos para ser usado a partir de então para localizar os navios em Pearl Harbor. As letras “KS” significariam o dique de reparos do Arsenal. As letras “KT”, as docas da Marinha no Arsenal. As letras “FV” significariam os cais de atracação nas proximidades da Ilha Ford. As letras “FG”, navios atracados à Ilha Ford; os lados este e oeste seriam designados por **A** e **B**, respectivamente. Esse despacho do cônsul-geral foi decodificado e traduzido em 10 de outubro de 1941. **Esta informação nunca me foi transmitida.**

No período crítico antes do ataque, o governo do Japão encaminhou outras instruções significativas para Honolulu. Em 15 de novembro, Togo enviou o seguinte despacho:

*“Como as relações entre o Japão e os Estados Unidos estão muito críticas, dê sua ‘informação dos navios no porto’ de modo irregular, porém à razão de duas vezes por semana. Embora você já esteja, sem dúvida, cômico, por favor, tome cuidados extras a fim de manter o segredo.”*

Esse despacho foi decodificado e traduzido pela Marinha, em Washington, em 3 de dezembro de 1941. **Esta informação nunca me foi transmitida.**

Em **18 de novembro de 1941**, Togo enviou o seguinte despacho para Honolulu:

*“Por favor, noticiem nas seguintes áreas como os navios estão nelas ancorados: Área N, Pearl Harbor, Mamala Bay (Honolulu), e as áreas adjacentes a elas. (Faça sua investigação com o maior cuidado.)”*

Este despacho foi decodificado e traduzido em 5 de dezembro de 1941. **Esta informação nunca me foi transmitida.**

Em 18 de novembro de 1941, o cônsul-geral japonês em Honolulu reportou a Tóquio, de acordo com o sistema estabelecido no despacho de Tóquio de 24 de setembro, que na área A encontrava-se um encouraçado da classe *Oklahoma*; que na área O havia três cruzadores pesados fundeados, e também o Navio-Aeródromo *Enterprise*; que dois cruzadores pesados da classe *Chicago* estavam atracados a contrabordo nas docas “KS”. O símbolo “KS”, deverá ser lembrado, foi estabelecido pelo cônsul-geral em setembro, em seu despacho para Tóquio, e designava a doca de reparo no Arsenal de Pearl Harbor. O cônsul-geral descreveu com grandeza de detalhes o rumo tomado por destróieres que entravam no porto, suas velocidades e a distância entre eles, que eles mudaram de rumo cinco vezes, cada mudança com aproximadamente 30 graus, da entrada do porto através da Área B para as bóias na Área C, onde eles atracaram. Esse despacho foi decodificado e traduzido em Washington em 6 de dezembro de 1941. **Esta informação nunca me foi transmitida.**

Em 20 de novembro, Togo, em Tóquio, determinou que Honolulu investigasse compreensivelmente bases navais nas vizinhanças das instalações militares no Havá. Esse despacho foi decodificado e traduzido no dia 4 de dezembro. **Esta informação nunca me foi transmitida.**

Novamente em 29 de novembro, Tóquio enviou o seguinte despacho para Honolulu:

“Nós temos recebido notícias suas sobre navios em movimento, porém, no futuro, você enviará também, mesmo quando não houver movimentação”. Esse despacho foi decodificado e traduzido em 5 de dezembro. **Esta informação nunca me foi transmitida.**

Dentro do volume das mensagens interceptadas vindas à tona e das informações sobre a segurança das instalações e movimentação dos navios, aquelas concernentes a Pearl Harbor, em e depois de 24 de setembro de 1941, destacam-se das outras. Nenhuma baía ou base no território americano ou possessões foi dividida em subáreas pelo Japão. Em nenhuma outra área o governo japonês procurou informações sobre se dois ou mais navios estariam atracados a contrabordo no mesmo cais. Antes do despacho de 24 de setembro, as informações que os japoneses desejavam e obtiveram sobre Pearl Harbor seguiam o padrão geral de seu interesse na Esquadra americana em outras localidades. Não causava surpresa esse tipo de espionagem convencional. Com o despacho de 24 de setembro, e aqueles que o seguiram, houve uma significante e ominosa mudança no caráter das informações que o governo japonês buscava e obtinha. A espionagem então direcionada foi de um caráter diferente e fora do domínio de razoáveis suspeitas. Não foi meramente dirigida para determinar, de modo geral, o paradeiro dos navios da Esquadra. Ela foi dirigida para a presença de determinados navios em áreas específicas, aos mínimos detalhes, como aqueles que davam conta de que navios estavam atracados a contrabordo no mesmo cais.

No período que imediatamente precedeu o ataque, o cônsul-geral no Havá dirigiu-se a Tóquio mesmo quando não havia movimentação de navios entrando ou sa-

\* N.T. - Parece ao articulista que as datas 18 de novembro e 6 de dezembro não estão compatíveis.

indo de Pearl Harbor. Essas instruções e informações japonesas apontavam para um ataque aos navios americanos na Base.

A informação era baseada e obtida com extremo cuidado nos detalhes. Não tinha nenhuma outra concebível utilidade de um ponto de vista militar. Sua utilidade estava no planejamento e execução de um ataque a navios no porto. Sua efetividade estaria completamente sem efeito se os navios deixassem suas atracções em Pearl Harbor.

Ninguém tinha interesse mais direto e imediato quanto à segurança da Esquadra em Pearl Harbor que seu comandante-em-chefe. Ninguém tinha direito maior do que eu de saber que o Japão havia dividido Pearl Harbor em subáreas e estava buscando e obtendo informações precisas sobre os navios lá estacionados. Eu havia, anteriormente, no início do ano, recebido as informações do Sr. Grew\*, com recomendações positivas do Departamento da Marinha, de que nenhum crédito deveria ser dado a tais rumores de ataque a Pearl Harbor. Foi-me dito, então, que nenhum movimento contra Pearl Harbor parecia “imminente ou planejado para um futuro previsível”. Certamente encontrava-me na relação daqueles que deveriam saber quando uma informação no Departamento da Marinha alterava a informação e a recomendação previamente a mim encaminhada. Seguramente estava na relação para saber dos despachos interceptados entre Tóquio e Honolulu em e após 24 de setembro de 1941, os quais indicavam que uma ação japonesa contra Pearl Harbor estava sendo planejada.

Os conhecimentos dessas interceptações teriam alterado radicalmente a estimativa da situação feita por mim e meu estado-maior. Ele teria sugerido a reorientação do planejamento das operações no início das hostilidades. Os planos de guerra do Departamento

da Marinha e da Esquadra do Pacífico, assim como as diretivas e informações oriundas de Washington antes do ataque, indicavam que a Esquadra do Pacífico poderia ser empregada mais efetivamente contra o Japão através de ações diversionárias nas Marshall quando os japoneses atacassem a Barreira Malaia. O conhecimento de um provável ataque a Pearl Harbor teria oferecido uma oportunidade de emboscar a força de ataque japonesa quando ela para lá se dirigisse. A sabedoria teria sugerido a concentração de nossos recursos para esse fim, em lugar de conservá-los para a expedição às Ilhas Marshall.

Tentativas foram feitas durante a investigação no Congresso para indicar que as informações pedidas e recebidas sobre a atracção dos navios em Pearl Harbor decorriam de evidente paixão japonesa para detalhes, que informações similares foram determinadas para outras localidades. Todavia, nunca um mínimo de evidência para sustentar este argumento foi sequer apresentado. Detalhes de instalações sem importância foram pedidos; porém os detalhes sobre atracção dos navios em Pearl Harbor, os quais seriam úteis por uma hora ou um dia, eram de uma categoria inteiramente diferente.

É interessante notar que o General Willoughby, à página 22 do seu livro *MacArthur 1941-1951*, cita parte de uma transcrição de um membro do estado-maior de MacArthur.

*“...Era sabido que o cônsul japonês em Honolulu transmitia para Tóquio dados sobre a movimentação dos navios em geral. Em outubro, suas instruções foram modificadas. Tóquio desejava agora informações específicas, em lugar de reports gerais. Em novembro, as informações diárias estavam contidas em um sistema de grades do interior do porto com coordena-*

\* N.T. – Embaixador dos EUA em Tóquio.

*nadas que localizavam as unidades militares americanas; isto, certamente, não era um caso de curiosidade militar; a coordenada de grade é um método clássico para a localização de alvos; nossos encouraçados subitamente tornaram-se alvos. Spencer Akin ficou ansioso desde o início. Nós tiramos nossas conclusões e as tropas filipino-americanas posicionaram-se nas praias bem antes do desembarque japonês.”*

Se o estado-maior de MacArthur, que não tinha responsabilidade quanto a Pearl Harbor, estava preocupado com estas informações, é impossível entender como seu significado escapou a todo o talento nos Departamentos da Guerra e da Marinha em Washington.

A interceptação das mensagens sobre a atracação dos navios em Pearl Harbor também tornaram claro o significado de outras interceptações decodificadas e traduzidas pelo Departamento da Marinha antes do ataque. Refiro-me particularmente aos despachos interceptados que estabeleciam a data limite para o acordo entre o Japão e os Estados Unidos. Quando esta data passou sem acordo, esses despachos revelaram que o plano japonês entrava em vigor automaticamente.

A data-limite foi primeiramente estabelecida pelo despacho nº 736, de Tóquio para Washington, de 5 de novembro de 1941. Nesse despacho o governo japonês instruiu seus embaixadores em Washington como se segue:

*“Em razão de diversas circunstâncias, é absolutamente necessário que todos os arranjos para a assinatura deste acordo estejam prontos no dia 25 deste mês. Eu compreendo que esta é uma ordem difícil, porém, sob as circunstâncias, é inevitável. Por favor, entenda isso cuidadosamente e ataque com resolução o problema a fim de evitar que as relações entre o Japão e os Estados Unidos caiam em condições caóticas. Faça isso com grande de-*

*terminação e com o maior esforço, eu lhe peço. Esta informação é para ser mantida estritamente com o senhor.”*

Esse despacho foi decodificado e traduzido pela Marinha na data de sua origem, 5 de novembro de 1941. **Esta informação nunca foi passada para mim.**

A data final foi reiterada em despacho de Tóquio para Washington em 11 de novembro. Ele estabelecia:

*“Julgando pelo progresso das conversações, tudo indica que os Estados Unidos ainda não estão completamente cientes da situação extremamente crítica aqui. O fato é que a data estabelecida em minha mensagem 736 é absolutamente definitiva nas presentes condições. É uma definitiva data-limite e dessa maneira é essencial que um acordo seja encontrado dentro desse período de tempo. A sessão do Parlamento abre no dia 15, e os trabalhos terão início no dia seguinte, de acordo com o programado. O governo deve ter um claro conhecimento da conjuntura ao apresentar o caso na sessão. Você pode ver, portanto, que a situação está se aproximando de um clímax, e que o tempo está obviamente tornando-se escasso...”*

Esse despacho foi decodificado e traduzido pelo Departamento da Marinha em 12 de novembro. **Essa informação nunca me foi transmitida.**

A data-limite foi novamente enfatizada em um despacho de Tóquio para Washington em **15 de novembro**, que estabelecia:

*“... Qualquer que seja o caso, permanece o fato de que a data estabelecida em minha mensagem 736 é absolutamente irremovível. Por favor, então faça os Estados Unidos verem a luz, a fim de tornar possível a assinatura do acordo naquela data.”*

Esse despacho foi decodificado e traduzido pelo Departamento da Marinha na data de sua origem, 15 de novembro. **Esta informação nunca me foi transmitida.**

A data-limite foi, novamente, reiterada, com grande ênfase sobre sua importância, em **16 de novembro**. Um despacho de Tóquio para Washington nesta data foi como se segue:

*“Para que honres sua informação.*

1 – Eu tenho lido sua mensagem 1.090 e esteja seguro que você tem toda minha gratidão pelos esforços envidados, porém o destino de nosso Império está sustentado por um tênue fio de uns poucos dias, por favor, lute mais arduamente do que você jamais fez anteriormente.

2 – Em sua opinião nós devemos esperar e ver o rumo que a guerra toma e permanecermos pacientes. Todavia, eu desculpo-me lamentando ao dizer que a situação deixa seu pensamento fora de questão. Estabeleci a data final para a solução desta negociação em minha mensagem 736 e não haverá alteração. Por favor, tente entender isto. Você vê quão curto encontra-se o tempo; assim sendo, não permita que os Estados Unidos conduzam-nos e atrasem as negociações ainda mais. Pressione-os por uma solução na base de nossas propostas e faça o melhor de sua parte para encontrar uma solução imediata.”

Esse despacho foi decodificado e traduzido em 17 de novembro. **Esta informação nunca me foi transmitida.**

A data-limite foi definitivamente estendida, em **22 de novembro**, por um período de quatro dias. Nessa data, um despacho de Tóquio para Washington instruiu Nomura e Kurusu\*:

“É extremamente penoso para nós considerar a mudança da data estabelecida na mensagem 736. Você deveria saber disto; contudo, sei que você está trabalhando duro. Permaneça firme em nossa política e faça mais que o melhor. Não meça esforços e tente obter a solução por nós desejada.

Há razões além de sua habilidade para achar por que nós queríamos preservar as relações nipo-americanas até o dia 25, porém dentro dos próximos três ou quatro dias você pode encerrar suas conversações com os americanos. Se a assinatura puder ser realizada pelo dia 29 (deixe-me escrever para você – vinte e nove); se as notas pertinentes puderem ser trocadas; se nós pudermos conseguir um entendimento com a Grã-Bretanha e a Holanda; e, em resumo, se tudo puder ser concluído, nós decidimos esperar até essa data, que absolutamente não poderá ser alterada. Após, os eventos acontecerão automaticamente. Por favor, tome isto na sua mais cara consideração e trabalhe mais duro do que nunca. Esta é para conhecimento de somente os dois embaixadores.”

Este despacho foi decodificado e traduzido na data de sua origem, 22 de novembro de 1941. **Esta informação nunca me foi transmitida.**

Novamente, em **24 de novembro**, Tóquio instruiu especificamente seus embaixadores que a data-limite de 29 de novembro será na hora de Tóquio. Este despacho foi decodificado e traduzido em 24 de novembro, na data de sua origem. **Esta informação nunca me foi transmitida.**

Em pelo menos seis despachos, em 5, 11, 15, 16, 22 e 24, o Japão estabeleceu a data-limite de 25 de novembro, depois a postergou para 29 de novembro. Os despachos deixaram claro que depois desta data o planejamento japonês entraria automaticamente em operação. O plano era de tal importância que, na medida em que a data-limite se aproximava, o governo japonês declarou: “A sorte de nosso Império está sustentada por um tênue fio de uns poucos dias”.

Quando a **data-limite de 29 de novembro** foi atingida sem acordo entre Estados Unidos e Japão, não houve outra prorro-

\* N.A – Embaixadores do Japão.

gação. Os despachos interceptados indicavam que a crise aprofundar-se-ia em sua intensidade após essa data. Em 1º de dezembro, Tóquio avisou a seus embaixadores em Washington: “A data contida em minha mensagem nº 812 sofreu idas e vindas, e a situação continua a ser extremamente crítica”. Esta mensagem foi traduzida pela Marinha em 1º de dezembro. **Esta informação nunca me foi transmitida.**

Um despacho japonês de Tóquio para Washington datado de **28 de novembro** deixou claro que a proposta americana de 26 de novembro era totalmente insatisfatória para o Japão e que uma ruptura das negociações ocorreria quando do recebimento da resposta japonesa. O despacho de 28 de novembro, decodificado e traduzido no mesmo dia, estabelecia:

“Bem, os senhores dois embaixadores exerceram esforços sobre-humanos; porém, apesar disso, os Estados Unidos continuaram adiante e apresentaram esta proposta humilhante. Isto foi um tanto inesperado e extremamente lamentável. O Governo Imperial, de nenhuma maneira, pode usá-la como base para negociações. Desse modo, com uma resposta do Governo Imperial sobre esta proposta que será enviada em dois ou três dias, as negociações estarão de fato rompidas. É inevitável...”

**Esta informação nunca me foi transmitida.**

Os comandantes em Pearl Harbor nunca foram mantidos informados do progresso das negociações com o Japão. Nunca tomei conhecimento do texto da mensagem do Sr. Hull\*, de 26 de novembro de 1941, para o governo japonês, a qual tem sido com frequência referida como um ultimato. Este foi um documento importantíssimo. Ele estabelecia a política dos Estados Unidos

que seria conduzida pela força, se necessário. O Sr. Stimson\*\* referiu-se a esta mensagem como uma decisão do Sr. Hull “para chutar tudo para o alto”. Entre outros termos, a nota estabelecia:

*“O governo do Japão retirará todas as forças terrestres, navais, aéreas e policiais da China e Indochina.*

*Os governos dos Estados Unidos e do Japão não darão apoio militar, político e econômico – senão ao governo e regime da República Nacionalista da China, com a capital temporariamente em Chungking.*

*Ambos os governos concordarão que nenhum acordo que um ou outro concluírem com um terceiro poder ou poderes será interpretado por eles de tal modo que não conflite com o propósito fundamental deste acordo, o estabelecimento e a preservação da paz no Pacífico.”*

A resposta japonesa a esta mensagem foi liberada em Washington algumas horas antes do ataque a Pearl Harbor. Os comandantes em Pearl Harbor não receberam os textos das mensagens anteriormente trocadas entre os governos dos Estados Unidos e do Japão. As informações sobre esses assuntos foram obtidas pelo noticiário de rádios e jornais. **Eu agora acredito que os correspondentes e os editores de nossos principais jornais estavam muito melhor informados sobre o quão séria encontrava-se a situação do que os comandantes em Pearl Harbor.**

Após o recebimento por Tóquio da nota americana de 26 de novembro, os despachos interceptados dos japoneses mostram que o Japão depositava grande importância na continuação das negociações para esconder dos Estados Unidos qualquer plano que, de modo automático, iniciaria em 29 de novembro. Assim, o despacho

\* N.T. – Secretário de Estado.

\*\* N.T. – Secretário da Guerra.

de Tóquio para Washington de 28 de novembro determinava cautela aos embaixadores japoneses em Washington:

*"... Eu não desejo dar a vocês a impressão de que as negociações estão rompidas. Diga a eles, apenas, que vocês aguardam instruções e que, embora a opinião de seu governo ainda não esteja clara para vocês, em seus próprios juízos o Governo Imperial tem sempre feito justos pronunciamentos e, pacientemente, grandes sacrifícios para manter a paz no Pacífico..."*

**Esta informação foi negada a mim.**

Novamente o despacho de Tóquio para Washington em **1º de dezembro de 1941**,

que orientava os embaixadores japoneses sobre a data final estar indo e vindo e que a situação continuava a ser crítica, continha outra informação:

*"... para prevenir que os Estados Unidos se tornem suspeitos de que algo venha a acontecer, estamos informando à imprensa e a outros que, embora existam algumas grandes diferenças entre o Japão e os Estados Unidos, as negociações estão continuando (o acima é somente para sua informação)"*

**Esta informação nunca me foi transmitida.**

Novamente, em conversação telefônica trans-Pacífico interceptada em 27 de novembro e traduzida pelo Departamento da Marinha em 28 de novembro, Yamamoto\*, em Tóquio, explicitamente instruiu Kurusu: "A respeito das negociações, não as encerre".

Em outra conversação telefônica trans-Pacífico entre Kurusu e Yamamoto, interceptada e traduzida pela Marinha em 30 de

novembro, Kurusu notou a mudança de atitude com respeito à duração das negociações entre os americanos e japoneses. Antes da data-limite, Kurusu e Nomura foram pressionados por Tóquio sobre a urgência para concluir as negociações. Agora estavam sendo instruídos para mantê-las. Kurusu perguntou: "É para continuar as negociações com os americanos?". Yamamoto respondeu: "Sim". Kurusu então disse: "Você as considerava muito urgentes antes, não era assim; porém agora você quer que as continuemos. Nós precisaremos do seu auxílio. Ambos, o primeiro-ministro e o ministro das Relações Exteriores,

necessitarão mudar o tom de seus discursos !!! Você entendeu-me? Por favor use mais discrição".

As informações sobre essas conversações telefônicas nunca me foram transmitidas.

Novamente, em 29

de novembro, um despacho interceptado de Tóquio continha prudência no diálogo a ser mantido com os Estados Unidos. A seguinte instrução o acompanhava: "... Ao levar adiante essas instruções, por favor, seja cauteloso para que elas não levem para qualquer coisa como a quebra das negociações...". Esse despacho foi decodificado e traduzido pela Marinha em 30 de novembro e **nunca me foi transmitido**.

Os despachos diplomáticos interceptados mostram que em e depois de 29 de novembro o plano de ação japonês automaticamente havia iniciado; que o plano era de tal importância que envolvia a sorte do império; e que o Japão queria urgentemente que os Estados Unidos acreditassem que as negociações ainda continuariam depois

**O Japão preparava o ataque de surpresa. Tentava iludir os EUA. Só não sabia que os EUA sabiam**

\* N.T. - Ministro das Relações Exteriores do Japão.

da data-limite para encobrir suspeitas sobre a natureza do plano.



O Japão preparava o ataque de surpresa. Tentava iludir os EUA. Só não sabia que os EUA sabiam.



Qual era esse plano? Por que tão elaboradas instruções para prolongar as negociações como um pretexto para ocultar o conhecimento do plano? Qualquer um, lendo as mensagens japonesas interceptadas, levantaria estas questões.

Certamente o plano japonês, tão cuidadosamente encoberto, que automaticamente entrou em ação em 29 de novembro, dificilmente poderia ser a movimentação militar na Indochina. "... nenhum esforço foi realizado para mascarar os movimentos ou a presença das Forças Navais navegando para o sul, pois a observação física deste movimento era previsível e a atividade rádio dessas forças proferia uma desejável semelhança de normalidade. A movimentação de tropas para o sul da Indochina constituiu o tema de trocas diplomáticas formais entre os governantes do Japão e dos Estados Unidos".

Em 2 de dezembro, o Sr. Welles entregou aos Srs. Nomura e Kurusu uma comunicação que o Presidente dos Estados Unidos desejava transmitir-lhes. Esta comunicação foi como se segue:

*"Eu tenho recebido notícias, durante os últimos dias, sobre a continuada movimentação de tropas japonesas para a Indochina. Esses avisos indicam um crescimento muito rápido de material nas forças das três armas estacionadas pelo Ja-*

*pão na Indochina. ...Tal estacionamento parece implicar a sua utilização pelo Japão para propósito de outras agressões, desde que tal quantidade não seria requerida para o policiamento da região. Tal agressão seria imaginável contra as Filipinas, contra diferentes ilhas das Índias Ocidentais, contra Burma, contra a Malaia ou através da coerção da Tailândia...*

*Por favor, tenha a bondade de solicitar ao embaixador japonês e ao embaixador Kurusu para inquirirem, uma vez por todas, ao governo japonês qual a atual razão, talvez, para passos já tomados, e como devo considerar a política japonesa demonstrada pela recente e rápida concentração de tropas na Indochina."*

Então, era aparente ao governo japonês, por esta representação formal dos Estados Unidos, que nosso governo estava cômico da movimentação na Indochina. Os Estados Unidos expressaram suas preocupações sobre potenciais ações japonesas contra as Filipinas, as Índias Ocidentais, a Malaia ou a Tailândia. Havia, desse modo, muito pouca razão para o Japão manter em discussão um pretexto de negociação com o propósito de esconder esses objetivos.

Conseqüentemente, com o tempo passando pelo dia 29 de novembro, e o Japão insistindo na continuação das negociações sob o pretexto de afastar as suspeitas dos Estados Unidos, deveria ter sido aparente para um atento estudioso das mensagens interceptadas que o Japão, na data-limite de 29 de novembro, colocara em ação uma operação que demandaria um razoável intervalo de tempo, antes que seus resultados se tornassem claros para o governo dos EUA, e que poderia ser susceptível de cancelamento em suas fases iniciais.

As mensagens como as dos locais de atracação dos navios em Pearl Harbor teri-

am então dado ao leitor desses despachos interceptados uma percepção da provável direção do plano que entrou em efeito automaticamente em 29 de novembro e o qual o Japão estava tão ansioso em esconder. Todos esses despachos, analisados em conjunto, teriam apontado para Pearl Harbor como o provável objetivo deste plano. Ainda porque eu não havia recebido esses despachos e nem, de uma forma sumária, nenhuma indicação sobre a data-limite da automática execução do plano nesta data pelo Japão, e a continuação das negociações depois dela como um pretexto para esconder o plano, eu fiquei impossibilitado de fazer essas deduções, que os despachos, como um todo, auxiliar-me-iam, e até mesmo indicar-me-iam.

Depois de 27 de novembro, houve um crescimento na intensidade da crise entre as relações nipo-americanas que se tornavam aparentes nos despachos interceptados. Foi comunicado em 27 de novembro que as negociações haviam cessado e, dois dias mais tarde, que aparentavam estar terminadas com a mínima possibilidade de serem reassumidas. Então fui deixado ao sabor da leitura do noticiário sobre conversações entre o Departamento de Estado e os emissários japoneses em Washington, as quais indicavam que as negociações haviam sido reassumidas.

O Departamento da Marinha soube imediatamente das reações de Nomura e Kurusu em relação à nota americana de 26 de novembro: “Nossos esforços e humilhações são completos”. E também da reação do governo japonês à nota americana de 26 de novembro. O Japão assim se expressou:

*“Uma proposta humilhante. Ela foi um tanto inesperada e extremamente lamentável. O Governo Imperial, de modo algum, pode usá-la como base das negociações.*

*Assim sendo, com uma informação da posição do Governo Imperial sobre essa proposta americana que será encaminhada em dois ou três dias, as negociações estarão de fato rompidas. Isto é inevitável.”*

O Departamento da Marinha sabia que Nomura e Kurusu sugeriram ao governo do Japão, em 26 de novembro, um caminho para salvar a situação – um telegrama do Presidente para o Imperador.

O Departamento da Marinha sabia que o governo japonês, em 28 de novembro, respondera a Nomura e Kurusu que o sugerido telegrama do Presidente para o Imperador não oferecia esperanças: “O que sugerem é inteiramente impensável”.

O Departamento da Marinha sabia que, em 30 de novembro, o Japão dera à Alemanha uma versão detalhada das negociações com os Estados Unidos. O Japão estabeleceu que “a continuação das negociações seria inevitavelmente prejudicial a nossa causa “e destacara certas partes importantes da proposta americana de 26 de novembro como “insultantes”, “claramente um logro”. O Japão concluiu que os Estados Unidos decidiram olhá-lo como um inimigo.

O Departamento da Marinha sabia que o Japão havia instruído seu embaixador em Berlim, em 30 de novembro, que informasse a Hitler:

*“As conversações começaram entre Tóquio e Washington no último abril... agora mostram-se rompidas, quebradas. Diga muito secretamente para eles (Hitler e Ribbentrop\*) que existe um extremo perigo de que a guerra pode repentinamente começar entre as nações anglo-saxônicas e o Japão, e acrescente que o tempo para o início dessa guerra pode ocorrer mais cedo do que alguém sonhe.”*

Todas essas informações vitais chegaram de despachos interceptados, decodifi-

\* N.T. – Ministro das Relações Exteriores da Alemanha.

cados e traduzidos em Washington, ou no mesmo dia em que foram transmitidos em dois ou três dias mais tarde. **Nenhuma dessas informações me foi transmitida.**

Em 19 de novembro de 1941, o governo japonês criou um sistema para informar seus representantes no exterior sobre a data em que o Japão cortará relações diplomáticas ou irá à guerra com os Estados Unidos, Grã-Bretanha ou Rússia. Esta decisão será conhecida por meio de uma falsa previsão do tempo emitida por rádio *broadcast* do Japão. As palavras “*east wind rain*” em *broadcast* significam que o Japão decidiu cortar relações com os Estados Unidos. As palavras “*west wind clear*”, que estas ações seriam contra a Inglaterra. As palavras “*north wind cloudy*”, que seriam contra a Rússia.

A interpretação dessas transmissões era considerada pelo Departamento da Marinha da maior importância. Todas as facilidades da Marinha foram colocadas para saber o mais rápido possível quando a mensagem sobre a falsa previsão do tempo fosse emitida e que frase em código usada. Medidas extraordinárias foram estabelecidas no Departamento da Marinha para que fossem transmitidas as palavras usadas na transmissão, para as mais altas autoridades, tão logo elas fossem conhecidas.

A Corte Naval de Inquérito ouviu evidências substanciais de várias testemunhas sobre a questão de o Japão haver transmitido ou não o código dos ventos. A Corte Naval de Inquérito consignou os fatos sobre esse assunto como abaixo:

*“Em 4 de dezembro foi interceptada, pelo Departamento da Marinha, uma transmissão japonesa em broadcast empregando esse código. Embora essa notificação*

*fosse sujeita a duas interpretações, ou rompimento das relações diplomáticas com os Estados Unidos ou guerra, ela não foi transmitida para o comandante-em-chefe da Esquadra do Pacífico, ou a qualquer outro dos comandantes no mar.*

*Era sabido no Departamento da Marinha que os comandantes-em-chefe das Esquadras do Pacífico e da Ásia estavam monitorando as transmissões japonesas em broadcast na busca desse código, e aparentemente houve um engano no Departamento da Marinha que deu a impressão de que a mensagem fora também interceptada em Pearl Harbor, quando na verdade ela nunca fora lá interceptada. Nenhum esforço foi realizado pelo Departamento da Marinha para certificar-se se essa informação havia sido obtida pelo comandante-em-chefe da Esquadra do Pacífico e por outros comandantes-em-chefe.*

*O Almirante Stark testemunhou que desconhecia o assunto, embora o Almirante Turner houvesse dito que estava familiarizado com ele, e presumia que o Almirante Kimmel também estivesse. Esta mensagem não foi localizada no Departamento da Marinha.”*

As conclusões chegadas pela Corte Naval de Inquérito quanto a este assunto foram confirmadas pelas evidências apresentadas para o Comitê de Investigação Conjunta do Congresso.



Robert B. Stinnett, em seu livro *Day of Deceit, the truth about FDR and Pearl Harbor*, dá sua versão sobre o “Código dos Ventos”.

\* N.T. – Da documentação por mim consultada, o livro de Robert B. Stinnett é, sem dúvida, o mais completo relato sobre a tragédia que se abateu sobre Pearl Harbor. Segundo Tom Rooser, do *Chicago Sun Times*, “é, talvez, o mais revelador dos documentos de nosso tempo”. Escreve John Atteriam, do *Detroit News*: “Apoiado em 17 anos de pesquisa e usando mais de 200 mil entrevistas e documentos desclassificados [para mim, feito notável], Stinnett faz devastadoras revelações...”.

O Congresso investigava detalhes do código 5-Num da Marinha japonesa (JN 25 na Marinha dos Estados Unidos), durante as investigações 1945-46. O senador Homer Ferguson (Partido Republicano – Michigan) inquiriu sobre as interceptações das mensagens codificadas pelo 5-Num (JN 25). Sua intenção foi desviada pelos membros democratas do comitê, que constituíam maioria. Em lugar de produzirem as interceptações dos 5-Num, introduziram o duvidoso “Código dos Ventos”.

Porém não existem provas de que o “Código dos Ventos” tenha sido transmitido pelo Japão.

Em **28 de novembro**, o ministro do Exterior do Japão, pela primeira vez, detalhou o hoje desacreditado “Código dos Ventos”, em mensagem secreta via rádio para os seus postos e missões diplomáticas. Antecipando-se a que suas comunicações pudessem ser interceptadas, o ministro elaborou frases com significados secretos para indicar o começo da guerra. A direção do vento seria a palavra-chave a ser transmitida em noticiário de rotina sobre a previsão do tempo pela rádio de Tóquio.

Notícias sobre o “Código dos Ventos” criaram sensacionalismo na mídia durante as audiências no Congresso. Os repórteres concentraram-se no “Código dos Ventos” e perderam o interesse nas menos fantásticas interceptações da Marinha. A controvérsia esvaziou-se quando o Congresso tomou conhecimento de que o Japão jamais transmitira as mensagens sobre o tempo. Enquanto isso, as mensagens da Marinha no código 5-Num (JN 25) foram esquecidas. Todas as interpretações da Marinha Imperial permaneceram trancadas nos arquivos até 1979, quando o Presidente Jimmy Carter liberou um pequeno número de traduções para o inglês de mensa-

gens anteriores a Pearl Harbor para o Arquivo Nacional. Mesmo esta cautelosa ordem de desclassificação foi desobedecida pelos chefes da National Security Agency (NSA), que retiraram todas as referências aos sistemas de códigos antes que elas fossem liberadas dos arquivos.

Registra Stinnet: “...Hoje\*, a maioria ....das interceptações pré-Pearl Harbor, ainda cuidadosamente escondidas, referem-se ao código 5-Num usado pela Marinha do Japão”.



Segundo várias mensagens interceptadas, fica claro que o ponto alto da crise nas relações entre o Japão e os Estados Unidos ocorreu quando os japoneses responderam à nota americana de 26 de novembro. A Corte Naval de Inquérito assim registrou o fato:

*“A resposta da nota americana era ansiosamente aguardada pelos altos escalões dos Departamentos da Guerra e da Marinha em razão do sentimento de que o Japão não aceitaria as condições apresentadas, e que as relações diplomáticas seriam rompidas ou que a guerra seria declarada.”*

Na tarde de 6 de dezembro, foi interceptado, decodificado e traduzido no Departamento da Marinha um despacho do Japão para seus embaixadores em Washington, conhecido como a “mensagem piloto”. Ela estabelecia:

*“1 – O Governo considerou profundamente a proposta americana de 26 de novembro e, como consequência, redigiu um memorando para os Estados Unidos que estará contido em mensagem separada nº 902 (em inglês).”*

\* N.A – Hoje, 2001.

2 – *Esta mensagem separada é muito longa. Será enviada em 14 partes, e imagino que você a receberá amanhã. Todavia, não estou certo. A situação é extremamente delicada, e quando a receber eu quero que a mantenha secreta.*

3 – *No que concerne à data da apresentação do memorando para os Estados Unidos, eu informá-lo-ei em outra mensagem. Todavia eu quero que nesse meio tempo você coloque-o em forma de rascunho, de modo polido, e prepare-se para apresentá-lo aos americanos tão logo receba instruções.”*

As primeiras 13 partes da resposta japonesa foram interceptadas e recebidas no Departamento da Marinha cerca de 3 horas da tarde, em 6 de dezembro de 1941; foram traduzidas e consideradas prontas para distribuição às 9 horas da noite, hora de Washington, no mesmo dia. Essas 13 partes foram escritas em linguagem forte. As seguintes expressões são quase uma constante do seu conteúdo:

*“O Governo americano, obcecado com o seu próprio ponto de vista e suas opiniões, talvez para ser seu planejamento para a extensão da guerra [parte 9] ... está exercendo em conjunto com a Grã-Bretanha e outras nações pressão através do poder econômico. Recorrer a tal modo de pressão como um meio de negociação nas relações internacionais deveria ser condenado porque é mais desumano do que a pressão militar [parte 9]... É um fato histórico que os países (do leste da Ásia, nos últimos cem anos ou mais), têm sido compelidos a observar o status quo sob a política anglo-americana de exploração imperialística e se sacrificarem para o progresso dessas duas nações... [parte 10].”*

O senhor Hull descreveu o documento em sua totalidade em 7 de dezembro:

*“Nos meus 50 anos de serviço público, eu nunca vi um documento que contivesse tantas infamantes falsidades e distorções*

*– infamantes falsidades e distorções em uma escala tão grande que nunca imaginei, até hoje, que qualquer governo neste planeta fosse capaz de dizê-las.”*

As 13 partes e a mensagem piloto instruindo os embaixadores, cuja hora exata para a entrega ao governo americano será fixada posteriormente, teriam um único significado, o de que a guerra com os Estados Unidos era iminente. Uma hora foi fixada para a entrega do ultimato japonês e para o provável início das hostilidades. A hora fixada seria comunicada aos emissários japoneses em Washington em mensagem separada, a ser expedida em seguida. **Nenhuma palavra dessa evolução crítica no sábado, 6 de dezembro, foi a mim enviada.** Esta informação vital, disponível às 9 horas de Washington, foi distribuída para os membros mais importantes do governo em Washington por volta da meia-noite. O presidente dos EUA teve conhecimento. Ainda tiveram conhecimento o secretário da Marinha, o chefe da Inteligência Militar e o diretor da Inteligência da Marinha. Aparentemente, o secretário da Guerra e o secretário de Estado foram **avisados** (grifo do tradutor) sobre este momentoso evento na mesma noite.

Nove da noite em Washington correspondia a 3 e meia da tarde no Havaí. Meia-noite em Washington era o início da noite no Havaí, 18h30.

## “ISTO SIGNIFICA GUERRA”

Quando a 13ª das 14 partes da mensagem interceptada foi entregue para o Sr. Roosevelt **em torno das 9 horas da noite**, hora de Washington, em **6 de dezembro**, ele virou-se para Harry Hopkins e sublinhou: “Isto significa guerra”. Ainda o comandante de Operações Navais, que provavelmente tinha a informação contida nas 13 partes na tarde de sábado, porém, certamente a

possuía, e também a 14ª parte e a hora (1 hora da tarde) da entrega ao governo americano, às 9 horas da manhã de domingo, **7 de dezembro, mais de quatro horas antes do ataque, nada fez, ou para alertar-me ou para dar-me informações disponíveis.**

## FALHAS DE MEMÓRIA

O General Marshal e o Almirante Stark de- puseram que não se lembravam onde se en- contravam na tarde de 6 de dezembro e tam- bém que não haviam visto as 13 primeiras par- tes nessa data. O General Marshal afirmou que a primeira vez que ele tomou conhecimento das 13 partes foi ao chegar ao seu gabinete na manhã de 7 de dezembro, quando a 14ª parte e a mensagem da hora da entrega, as quais ha- viam sido decodificadas antes das 9 horas da manhã, também estavam disponíveis. Quan- do Stark recebeu essas mensagens nunca fi- cou definitivamente estabelecido. O Capitão- de-Mar-e-Guerra McCollum testemunhou que, cerca das 9 horas da manhã do dia 7 de dezem- bro, ou um pouco mais cedo, quando ele e o Almirante Wilkinson discutiam-nas com Stark, um de seus oficiais entregou-lhes a 14ª parte e também a mensagem que determinava 1 hora da tarde para sua entrega ao Governo dos Es- tados Unidos. O significado da hora de entre- ga foi ressaltado para o Almirante Stark por- que 1 hora da tarde em Washington correspondia a 7h30 da manhã em Honolulu e 2 horas da madrugada em Manila.

## O TESTEMUNHO DO CMG MCCOLLUM

O Comandante Arthur N. McCollum foi o chefe da seção do Extremo Oriente da Divisão da Inteligência Naval, no Departamento da Marinha em Washington, de se- tembro de 1939 até outubro de 1942.

*CMG McCollum: "Tarde da noite de sábado, se me lembro corretamente, haví- amos recebido 13 das partes. Elas foram logo transmitidas para o secretário de Estado, para o Presidente, para o coman- dante de Operações Navais e para o De- partamento da Guerra.*

*Cedo, na manhã de domingo, quando cheguei ao meu gabinete, onde tínhamos um serviço especial durante 24 horas des- de o começo de novembro, a 14ª parte es- tava chegando; e quando o Almirante Wilkinson e eu discutíamos a situação, cerca das 9 horas da manhã de domingo, ou possivelmente mais cedo, próximo das 8h30, com o Almirante Stark, a instrução que destinava a apresentação da nota para o secretário de Estado havia sido trazida e mostrada ao Almirante Stark, que imediatamente telefonou para a Casa Branca, e a primeira cópia foi entregue ao secretário de Estado e à Casa Branca. Nesse momento, o possível significado da hora da entrega foi frisado para todos. Em outras palavras, foi salientado que 1 hora da tarde em Washington significava cerca de 8 horas da manhã em Honolulu."*

*Alte. Hewitt\*: "7h30."*

*CMG McCollum: "7h30, sim senhor, é muito cedo da manhã no Extremo Orien- te, cedo nas Filipinas e redondezas; e que nós não sabíamos o que isto significava. Porém, se um ataque fosse iminente, pare- cia que o momento era este, e que estaria programado para operações lá no Extre- mo Oriente e, possivelmente, ao mesmo tempo no Havaí. Não tínhamos como sa- ber, porém, em razão do fato de que a hora exata da entrega da nota havia sido enfatizada aos embaixadores, sentíamos que importantes acontecimentos poderi- am acontecer naquele instante, e que isso fora ressaltado não somente para o Almi-*

\* N.A – O CMG McCollum testemunhava perante a Comissão Hewitt.

rante Stark, porém eu sei que também o fora para o secretário de Estado. Eu estava presente e também mostrei ao Almirante Stark a nota que foi levada com instruções para que fosse transmitida ao secretário de Estado."

OCMG McCollum também testemunhou:

1 – Em 1º de dezembro, ele preparou e submeteu uma mensagem de alarme para ser transmitida à Esquadra. Ela não foi enviada.

2 – Novamente, em 4 ou 5 de dezembro, ele rascunhou outra mensagem de alerta, que foi emasculada pelo Almirante Turner. A mensagem não foi transmitida.

3 – Houve uma mudança na situação entre 27 de novembro e 4 de dezembro, que o levou à conclusão de que a guerra encontrava-se muito mais iminente a 4 de dezembro do que em 27 de novembro.

4 – McCollum recebeu uma comunicação oficial de Kramer, entre 11 e meia-noite de sábado, de que as entregas apropriadas das 13 partes tinham sido feitas. Entregas apropriadas incluíam o secretário de Estado, o presidente, o comandante de Operações Navais (Almirante Stark) e o Departamento da Guerra. O CMG Alwin D. Kramer, então capitão-de-coveta, serviu de junho de 1940 até junho de 1943 na sessão do Extremo Oriente da Divisão Naval de Inteligência no Departamento da Marinha em Washington, sob as ordens do CMG McCollum, com uma tarefa especial no que se referia às comunicações com o grupo de segurança no Havaí, chefiado pelo CMG Laurence F. Safford.

5 – McCollum entendia que os japoneses atacariam a Esquadra onde ela estivesse.

6 – Se os japoneses estivessem vencidos de que entraríamos na guerra caso eles atacassem Kra\* (na Malásia), então nos atacariam.

7 – Na sexta-feira, 18 de maio de 1945, o CMG McCollum informou-me que ele havia feito um depoimento completo de tudo o que conhecia sobre o ataque japonês e que seu depoimento foi colocado em um cofre na Organização de Inteligência da Marinha; que o pacote lacrado no qual ele colocara seu depoimento, junto com documentos a ele alusivos, fora aberto e seu conteúdo distribuído para outros arquivos. Ele verificou que alguns documentos haviam sido perdidos ou, pelo menos, que ele fora incapaz de encontrá-los, desde seu retorno a Washington. Os documentos desaparecidos incluíam seu depoimento e cópias dos sumários diários e semanais que eram apresentados ao Almirante Stark, ao secretário e ao presidente.

Quando o Senador Ferguson questionou o CMG McCollum, durante a investigação do Congresso, ele anotou o entendimento da vital importância das mensagens japonesas interceptadas e decodificadas em 6 e 7 de dezembro de 1941 e o cuidado e a urgência com que elas foram distribuídas para diferentes autoridades em Washington. Porém, disse o senador, ninguém pensava que alguma coisa fosse acontecer em Washington. Era no Havaí e no Extremo Oriente que as ações eram esperadas. Por que o conhecimento imediato dessas interceptações em Washington era tão importante que nenhuma palavra do seu conteúdo ou do seu significado foi transmitido para os comandantes no Havaí e nas Filipinas, até que fosse muito tarde para serem utilizadas? (grifo do articulista).

## AINDA FALHAS DE MEMÓRIA

Em maio de 1946, Stark compareceu perante uma sessão especial da comissão de investigação do Congresso, que havia pre-

\*N.A – Península de Kra.

viamente completado a argüição de testemunhas; disse então que seu ajudante-de-ordens, tardiamente, havia lhe lembrado que ele se encontrava no teatro, na noite de 6 de dezembro. Seu ajudante-de-ordens também lhe lembrou que depois ele retornou ao seu gabinete de trabalho e teve uma conversa com o presidente sobre a situação no Pacífico.

O Almirante Stark continuou afirmando não ter lembrança desses fatos.

Uma coisa é alertar comandantes de uma determinada base sobre o provável início da guerra em teatros a milhares de milhas distantes, sabendo e esperando que eles continuarão as tarefas e missões que lhes foram determinadas, após o recebimento de tal alerta, e que a própria natureza do alerta enfatizava a necessidade de continuarem as tarefas e missões recebidas. É inteiramente diferente alertar comandantes de uma determinada base que é esperado um ataque na sua própria localidade.

Em 1941, nós da Esquadra do Pacífico tínhamos uma plethora de previsões, de alertas generalizados e de pressentimentos de que o Japão poderia embarcar em ação agressiva no Extremo Oriente, em qualquer uma das várias datas previstas. Após o recebimento de tais avisos, nós continuávamos com renovada intensidade e zelo nosso próprio programa de treinamento e de preparação para a guerra, em lugar de determinar um completo alerta local contra um ataque.

No ano de 1941, a situação era grave e, de tempos em tempos, tensa. Todavia, a preparação da esquadra para a guerra por meio de um programa de treinamento intensivo tinha que continuar. Havia um elemento de *timing* envolvido para determinar quando a Esquadra deveria encerrar o treinamento e iniciar medidas completas para a guerra. Medidas de segurança máxima, consistentes com a manutenção do

programa de treinamento, já se encontravam em andamento. Quando as relações nipo-americanas atingiriam o ponto em que todo o treinamento seria suspenso e o dispositivo de guerra totalmente implantado? Isto é o que desejávamos saber no Pacífico, no ano de 1941.

O despacho fixando a hora para entrega do ultimato japonês aos Estados Unidos, 1 hora da tarde, hora de Washington, foi interceptado e decodificado no Departamento da Marinha pelas 7 horas, na manhã de 7 de dezembro, hora de Washington, 1h30 da madrugada, hora do Havai – aproximadamente seis horas e meia antes do ataque. A tradução do japonês dessa curta mensagem era uma questão de dois minutos. **Antes das 9 horas da manhã, o comandante de Operações Navais recebeu a informação. Ela nunca me foi enviada antes do ataque.**

Não posso dizer, pelas evidências apresentadas, a hora precisa, na manhã de 7 de dezembro, quando vários oficiais responsáveis no Departamento da Marinha sabiam que 1 hora da tarde, hora de Washington, era a hora fixada para a entrega do ultimato japonês ao governo. Mas sei que havia muito tempo, ao menos um intervalo de aproximadamente três horas e meia, durante o qual uma mensagem poderia ter sido a mim transmitida. A despeito dos argumentos, que talvez houvessem, para avaliação do despacho que deveria ter sido a mim enviado, eu seguramente estava listado para saber da hora fixada pelos japoneses para o provável início da guerra contra os Estados Unidos. Eu não posso entender agora (eu nunca entendi, eu nunca entenderei) por que fui privado da informação do conhecimento do Departamento da Marinha em Washington, sábado à noite e domingo pela manhã. (grifos do articulista)

Em 28 de novembro de 1941, o Departamento da Marinha deveria ter me informado dos seguintes fatos vitais:

1) O Japão estabelecera a data de 29 de novembro como definitiva para um acordo com os Estados Unidos.

2) Os Estados Unidos enviaram ao Japão, em 26 de novembro, uma proposta para a solução das relações entre os dois países, considerada um verdadeiro ultimato. Eu registro com empenho, embora não seja essencial, que uma ordem do meu governo em relação à natureza geral dessas propostas ter-me-ia sido mais proveitosa, porém isto não foi feito.

3) O Japão considerou a proposta dos Estados Unidos de 26 de novembro inaceitável e planejou o rompimento das relações quando sua resposta fosse entregue aos americanos.

4) O Japão continuou mantendo um pretexto para negociações, após 26 de novembro, para esconder um plano definitivo que entraria em ação a 29 de novembro.

Esses foram os tipos de informações, por mim estabelecidos em maio\*, de que necessitava tão urgentemente, a fim de tomar as difíceis decisões com as quais me confrontava.

A questão que aflora em suas mentes, como aflorou na minha: Teria o recebimento dessas informações feito diferença nos eventos de 7 de dezembro? Ninguém pode estabelecer agora, como um fato, que poderia ter tomada uma linha de ação determinada após passados tantos anos, tivesse ele conhecimento de fatos os quais eram então dele desconhecidos. É tudo o que se pode dizer no presente, divorciando-se de tentar entender e fazer algo sobre o ocorrido, embora não conseguisse ter feito naquele momento, tão longe quanto humanamente possível, e recrear a atmosfera do passado e os fatores que então o influenciaram, darei minha opinião, dentro do estabelecido.

Houvesse tido conhecimento desses fatos vitais e a mensagem dos “navios no porto” em 28 de novembro, é minha atual convicção que teria rejeitado as sugestões do Departamento da Marinha para enviar os navios-aeródromos para Wake e Midway. Teria ordenado ao *Saratoga* retornar da Costa Oeste. Teria ido para o mar com a Esquadra e procuraria mantê-la em uma posição de interceptação no mar. Isso teria permitido posicionar a força de ataque da Esquadra para encontrar um atacante na área do Havai. As necessidades de manter a Esquadra abastecida, todavia, teriam determinado a presença em Pearl Harbor, de tempos em tempos, de destacamentos de várias unidades do corpo principal da Esquadra.

Em 4 de dezembro, havia muito tempo para o Departamento da Marinha enviarme as informações que eu estabelecera, além dos seguintes fatos significativos do conhecimento do Departamento da Marinha, entre 27 de novembro e aquela data:

1) o Japão informara a Hitler que a guerra com as potências anglo-saxônicas ocorreria mais cedo do que alguém sonhasse;

2) o Japão havia emitido por *broadcast* seu sinal do “Código dos Ventos”, significando a guerra ou a ruptura das relações diplomáticas.\*\*

Assumindo que pela primeira vez, em 5 de dezembro, eu tivesse todas as informações importantes em poder do Departamento da Marinha, é minha presente convicção que teria ido para o mar com a Esquadra, inclusive com o Navio-Aeródromo *Lexington*, e determinado um *rendez-vous* com a força de Halsey, e estaria em boa posição para interceptar o ataque japonês.

Algum tempo antes de 6 de dezembro, os comandantes no Havai poderiam ter

\* N.T.: Levadas ao presidente e anteriormente ao Almirante Stark, em Washington, em junho.

\*\* N.T. – Kimmel, ao escrever seu livro, desconhecia que este sinal nunca fora emitido. Só mais tarde chegou-se a essa conclusão.

sido informados da promessa de apoio armado, como detalhado pelo Departamento da Guerra em Londres ao Marechal-do-Ar Brooke Popham em Cingapura. Esta informação vital me foi negada.

Em 6 de dezembro, 15 horas antes do ataque, havia ainda muito tempo para o Departamento da Marinha dar-me todas as informações importantes que eu havia solicitado e que não estavam disponíveis para mim no Havá. Em complemento, o Departamento da Marinha poderia ter-me esclarecido que 13 partes da resposta japonesa à proposta americana haviam sido recebidas, que a maneira como fora escrita essa mensagem indicava o rompimento das relações diplomáticas ou a guerra com os Estados Unidos, e que a resposta japonesa seria formalmente apresentada em determinada hora que seria em breve fixada.

Houvesse recebido essas informações na tarde de 6 de dezembro, é minha presente convicção que ordenaria a todas as unidades da Esquadra que se encontravam em Pearl Harbor suspenderem, conseguiria um encontro com a força-tarefa comandada por Halsey, que retornava de Wake, e estaria pronto para interceptar a força japonesa a tempo da hora marcada para o início da guerra.

Mesmo na manhã de 7 de dezembro, quatro ou cinco horas antes do ataque, houvesse o Departamento da Marinha, pela primeira vez, enviado-me todas as informações importantes, e o fato adicional de que, à tarde, hora de Washington, fora deter-

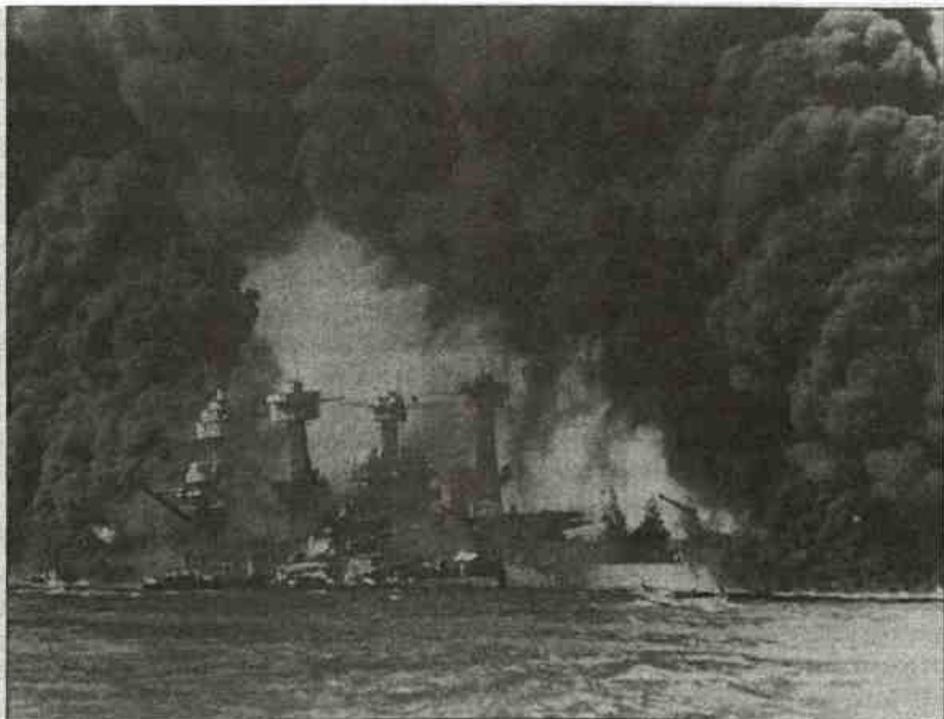
minado para a entrega do ultimato japonês aos Estados Unidos, minhas forças ligeiras sairiam de Pearl Harbor, todos os navios no porto estariam em postos de combate e todos os recursos da Esquadra em prontidão para repelir um ataque.

A Esquadra do Pacífico merecia uma oportunidade para lutar. Ela estava credenciada a receber do Departamento da Marinha as melhores informações disponíveis. Tais informações tinham sido urgentemente solicitadas. Foi-me assegurado que me seriam fornecidas. Nós enfrentamos nossos problemas no Pacífico confiantes de que esse compromisso seria firmemente honrado.

Ficou estabelecido que cerca de 360 aviões japoneses lançados de navios-aeródromos para o norte de Oahu participaram do ataque. Os aviões de perseguição do Exército disponíveis eram inteiramente inadequados para enfrentar o ataque. Não obstante, houvésssemos tido um alerta duas horas antes, uma completa prontidão de aviões e canhões teria reduzido em muito as perdas infringidas. Nós poderíamos, possivelmente, ter sido capazes de localizar os navios-aeródromos japoneses, e nossos próprios navios-aeródromos *Lexington* e *Enterprise*, que se encontravam no mar a oeste de Oahu, poderiam ter sido destinados ao teatro, em lugar de despender seus esforços para o sul, em consequência do resultado de informações erradas. O grande intangível, o elemento surpresa, teria sido negado aos japoneses.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / História dos Estados Unidos; Segunda Guerra Mundial; História do Japão; Brown, Wilson; Halsey, William F.;



The Japanese attack on Pearl Harbor on December 7, 1941, was the result of the greatest intelligence failure in American or perhaps all military history. Responsibility for the incident is still hotly debated. (FDR Library)

Tradução Livre: O ataque japonês a Pearl Harbor, em 7 de dezembro de 1941, derivou da maior falha de informações da América ou talvez de toda a história militar. A responsabilidade pelo incidente é ainda debatida (Biblioteca F. D. Roosevelt) Poderia ser feita analogia com o ataque de 11 de setembro – Torres gêmeas??



(Copyright, 1945, News Syndicate Co., Inc.)

Like the 1945-46 investigations, the 1995 inquiry failed to disclose the truth. This cartoon ridicules the former but could apply to the latter. *Cartoon by Batchelor, © 1945 News Syndicate Co., Inc.*



The map of South America that British intelligence sent to FDR supposedly revealed how Hitler proposed to divide the continent into five Nazi duchies. (FDR Library)

FDR gave Adolf Berle the thankless task of coordinating rival U.S. intelligence services. Berle learned early on of possible penetration of the Roosevelt administration by Soviet spies. (FDR Library)





Vice-Admiral Chuichi Nagumo, commander of the First Air Fleet. *Imperial Japanese Navy photo.*



Admiral Osami Nagano, Chief of the Navy General Staff. *Imperial Japanese Navy photo.*



The attackers. Admiral Isoroku Yamamoto held Japan's major afloat command in 1941 as Commander-in-Chief of the Imperial Japanese Navy. *Imperial Japanese Navy photo.*



## Serviço de Documentação da Marinha



O SDM é o órgão responsável pela memória da Marinha. O Serviço de Documentação tem como atribuição estudar, pesquisar e divulgar a história marítima brasileira e conservar o patrimônio histórico e artístico da Marinha do Brasil.

Criado em 1943, o SDM reúne atualmente sete departamentos, distribuídos em cinco prédios históricos:

- na Sede Ilha das Cobras funcionam os Departamentos de Arquivo, de História Marítima, de Publicações e Divulgação e de Administração;
- na Rua Dom Manuel (Praça XV) fica o Museu Naval;
- no Espaço Cultural da Marinha estão atracados o Navio-Museu *Bauru*, o Submarino-Museu *Riachuelo* e o Rebocador-Museu *Laurindo Pitta* e a Escuna *Nogueira da Gama*;
- na Rua Mayrink Veiga está a Biblioteca da Marinha;
- o SDM abrange ainda a Ilha Fiscal – local onde foi realizado o Último Baile do Império.

Empenhado nesta árdua tarefa, o SDM tem desenvolvido, a cada ano, novos projetos, buscando maior interação entre a Marinha e a sociedade. Como resultado deste trabalho, cerca de 100 mil pessoas visitaram o Complexo Cultural da Marinha (SDM) em 2007.

## PRÊMIO GREENHALGH

Colaboração: ESTANISLAU FAÇANHA SOBRINHO  
Vice-Almirante (IM-Ref<sup>o</sup>)  
EDMUNDO AMARAL BAPTISTA  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>)

O Prêmio Greenhalgh foi instituído em 1895 pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Antônio Alves Câmara para comemorar o heróico feito do Guarda-Marinha João Guilherme Greenhalgh, que repeliu com dignidade e bravura a ofensa ao Pavilhão Nacional, morrendo em sua defesa, a bordo da Canhoneira *Parnaíba*, na Batalha do Riachuelo. A premiação é também um estímulo ao exercício do bom procedimento militar e da aplicação ao estudo.

Este prêmio é conferido anualmente ao Guarda-Marinha que tenha alcançado no curso da Escola Naval uma soma mínima de 350 pontos, sem notas de punições rigorosas e de aproveitamento inferiores a oito nos exames finais e a seis em quais-

quer exames ou exercício. Incluem-se na pontuação as viagens de instrução e a aptidão para o oficialato.

O Prêmio Greenhalgh consta de uma medalha de ouro, com o respectivo diploma, tendo no anverso a effgie da República circulada pelas palavras – “República dos Estados Unidos do Brasil” e pelo ano de fundação do prêmio – 1895 –, e no verso um ramo de louro entrelaçado em emblema de Marinha, tendo de permeio uma fita com o dístico “O Mérito” e o todo com o dizer “Prêmio Greenhalgh”.

Os Guardas-Marinha premiados têm os seus retratos colocados em álbum especial, existente na Biblioteca da Escola.

Receberam o PRÊMIO GREENHALGH, desde a sua instituição, os seguintes guardas-marinha:

- 1 – 1898 – José Francisco Martins Guimarães
- 2 – 1899 – Alfredo de Andrade Dodsworth
- 3 – 1900 – Paulo Pires de Sá
- 4 – 1901 – Justino de Campos Lombo
- 5 – 1902 – Mário de Albuquerque Lima
- 6 – 1903 – Francisco Pinheiro Chagas
- 7 – 1904 – Sylvio de Noronha
- 8 – 1906 – José Garcia Pacheco de Aragão
- 9 – 1907 – João Duarte
- 10 – 1908 – Álvaro Alberto da Motta e Silva
- 11 – 1912 – Carlos Penna Botto
- 12 – 1914 – Carlos da Silveira Carneiro
- 13 – 1915 – Helvécio Coelho Rodrigues
- 14 – 1916 – Fernando Almeida da Silva
- 15 – 1917 – Américo Jacques Mascarenhas da Silveira
- 16 – 1921 – Eurico Magno de Carvalho
- 17 – 1922 – Maurício de Saldanha da Gama Murgel
- 18 – 1923 – Fernando de Saldanha da Gama Frota
- 19 – 1926 – Lúcio Martins Meira
- 20 – 1927 – Gilberto Lavanère Wanderley
- 21 – 1929 – Hélio Costa
- 22 – 1931 – David Oliveira Coelho de Souza
- 23 – 1933 – José Cruz Santos
- 24 – 1934 – Primo Nunes de Andrade
- 25 – 1939 – Paulo Espiridião Corrêa de Andrade
- 26 – 1955 – Mauro Cezar Rodrigues Pereira
- 27 – 1963 – Renato Vilhena de Araújo
- 28 – 1979 – Márcio Jansen Cavalcanti
- 29 – 1991 – Siegberto Rodolfo Schenk Júnior
- 30 – 1993 – Wallece Campanha Seifert
- 31 – 1994 – Marcos André Silva Araújo
- 32 – 1995 – Paulo Max Sillas da Silva
- 33 – 1996 – Victor Hugo Vianna Bustillosvillafam
- 34 – 1997 – Rodrigo Abrunhosa Collazo
- 35 – 2000 – Felipe Folgoso Sfazak
- 36 – 2001 – Felipe Augusto Coutinho Nascimento
- 37 – 2005 – Carlos Henrique de Seixas Pantarolli

## DA MARINHA DE PORTUGAL FORMA-SE UMA MARINHA PARA O BRASIL, 1807 a 1823\*

ARMANDO DE SENNA BITTENCOURT  
Vice-Almirante (EN-RM1)

**A**o projetar a exposição de longo prazo do Museu Naval no Rio de Janeiro, evitou-se, propositalmente, que o tema se limitasse à História da Marinha do Brasil. Ela não existia antes de 7 de setembro de 1822, data da Proclamação da Independência pelo Príncipe D. Pedro. Buscar sua origem em 1614, quando uma flotilha de cara-velas e caravelões partiu de Pernambuco para combater e expulsar os franceses que haviam se estabelecido no Maranhão, sob o comando de Jerônimo de Albuquerque, nascido no Brasil, filho de uma mulher indígena com um português, é, no mínimo, risível. Não existia a nacionalidade brasileira, nessa época, e o acontecimento não teve continuidade que o justifique como marco inicial.

Considera-se que uma Marinha é um serviço permanente de defesa de um país, que conta com navios de guerra tripulados por profissionais e que é apoiado por uma infraestrutura técnica e administrativa. Muitas das Marinhas europeias somente se organizaram como tal no século XVIII, ou até mais tarde.

No Rio de Janeiro, escolheu-se como tema do Museu Naval "O Poder Naval na Formação do Brasil". Assim, enfatiza-se toda a importância do poder naval – seja português, espanhol ou brasileiro –, para que se formasse, a partir de 1500, e mantivesse unido o que deu origem ao Brasil; um grande país, rico em recursos naturais, território de uma nação em que se fala um único idioma, o português. Essa é a princi-

\* N.R.: Palestra proferida em 28 de novembro de 2007, na Academia de Marinha, em Lisboa, por ocasião das Jornadas Comemorativas da Partida da Família Real para o Brasil, 1807-2007.

pal herança que os brasileiros receberam de seus antepassados, e ela tem que ser lembrada e focalizada na História do Brasil.

Esse tema possibilita também que se fuja da possibilidade de apresentar a Marinha brasileira como algo que nasceu jovem, em 1822. Ela se formou de parte da Marinha de Portugal e quando foi criada já era adulta e cultuava tradições; a maioria de seus navios e pessoal de todos os postos era de origem portuguesa; já existiam há séculos arsenais capazes de construir e manter navios no Brasil; a Escola Naval que lá está,

no Rio de Janeiro, é a Academia Real de Guardas-Marinha – que se originou da Companhia Real de Guardas-Marinha, fundada em 1782 –, que saiu de Portugal em 1807 com D. João e lá ficou; e os Fuzileiros Navais brasileiros, que comemorarão seus 200 anos em 2008, por considerarem sua criação como a data em que desembarcaram no Brasil com D. João, como Brigada Real da Marinha, já serviam nos navios portugueses há vários anos e tinham pisado terras brasileiras diversas vezes antes.

A transferência, em 1807, do Governo de Lisboa para o Rio de Janeiro, onde se instalou de 1808 a 1821, está na origem da transição de parte da Marinha de Portugal para o que passou a ser, em 1822, a Marinha do Brasil. Tudo se inicia, portanto, quando D. João decidiu, há duzentos anos, atravessar o Oceano Atlântico para preservar seu império colonial, que, de outra forma, seria per-

dido, como foi o espanhol; muito provavelmente, também, fracionando-se em vários países independentes.

Na última década do século XVIII, a Marinha de Portugal era relativamente importante na Europa e tinha um elevado nível de operacionalidade. Os registros de sua participação em operações com outras Marinhas atestam seu bom aprestamento. Algumas dificuldades, principalmente causadas pela instabilidade política do início do século XIX, fizeram com que decaísse um pouco até 1807, mas ainda representa-

va um poder naval notável, e sua captura foi um dos propósitos frustrados da invasão de Portugal pelas forças comandadas por Junot. (5:82-83)

A frota portuguesa que deixou Portugal em 29 de novembro de 1807 era composta de 23 navios de guerra e 31 navios mercantes. Esses navios de guerra eram: 8 naus – navios de linha, fortemente armados, com 64 a 90 peças de artilharia; 4 fragatas – com 40 a 48 peças; 5 briges – de dois mastros, arma-

dos com 18 a 24 peças; e navios menores: 3 escunas e 3 charruas (3:15). Deles, a *Nau Martim de Freitas*, de 64 peças, passaria mais tarde para a Marinha do Brasil, tornando-se a capitânia da Esquadra brasileira, rebatizada como *Pedro I*. Diversos dos oficiais embarcados nessa frota permaneceram e se tornaram importantes na História Naval do Brasil. Podem-se citar alguns exemplos, como o Chefe-de-Esquadra Rodrigo Pinto Guedes, futuro Barão do Rio

**Considera-se que uma Marinha é um serviço permanente de defesa de um país, que conta com navios de guerra tripulados por profissionais e que é apoiado por uma infraestrutura técnica e administrativa. Muitas das Marinhas européias somente se organizaram como tal no século XVIII, ou até mais tarde**

da Prata, que comandava, então, a Brigada Real da Marinha – sendo, portanto, considerado o primeiro comandante do Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil – e, depois, comandou as forças navais brasileiras na Guerra Cisplatina; seu antecessor, de menor êxito nessa guerra, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Rodrigo José Ferreira Lobo; o Primeiro-Tenente Luís da Cunha Moreira, futuro Visconde de Cabo Frio e primeiro ministro e secretário de estado dos negócios da Marinha do Brasil; o Segundo-Tenente Teodoro Beaurepaire, que, mais tarde, seria almirante (2:326-331). Destaca-se, também, um passageiro, um

menino de três anos, Francisco Manoel Barroso da Silva, nascido em Lisboa e filho de um oficial artilheiro da Brigada Real da Marinha, que, muitos anos mais tarde, em 1865, comandaria uma força naval brasileira e venceria uma batalha decisiva no Rio Paraná, durante a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, tornando-se um dos he-

róis da Marinha do Brasil, o Almirante Barroso, Barão do Amazonas. A Academia Real de Guardas-Marinha embarcou na *Nau D. Henrique* – alunos e mestres. A Academia e sua biblioteca ficaram no Brasil.

Após arribar em Salvador, Bahia, D. João abriu os portos brasileiros a todas as nações amigas, em 28 de janeiro de 1808. Frustrou os planos da Grã-Bretanha de substituir Portugal no monopólio do comércio com o Brasil e iniciou um processo em que, aos poucos, o Brasil passou de colônia a uma situação de igualdade com Portugal, ao ser finalmente elevado a Reino Unido,

em 1815. Essa situação de reino satisfazia a maioria da elite das pessoas que viviam no Brasil, nascidas na terra ou em Portugal. A “Revolução Brasílica”, que levou à Independência, somente ganhou apoio suficiente para operar esta mudança, arriscadíssima, quando o Governo Liberal, que se formou em continuação à Revolução iniciada no Porto, em 1820, resolveu fazer com que o Brasil retornasse à condição de colônia, revogando a legislação que o havia transformado em reino. A presença do Príncipe D. Pedro e sua concordância, no progredir da crise, de liderar o movimento e proclamar a Independência torna-

ram tudo mais fácil e viabilizou-se assim a possibilidade de manter independente e unido o grande território nacional brasileiro.

O Brasil, nessa época, assemelhava-se mais a um arquipélago do que a um país de território contínuo. As diversas regiões de colonização estavam praticamente isoladas por terra, por falta de estradas entre elas ou de

boas estradas, quando as havia. Essas principais regiões eram o Sudeste, com o Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais; o Leste, com a Bahia; o Nordeste, com Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e outras províncias; o Sul, com o Rio Grande do Sul e a Cisplatina (futuro Uruguai); e o Norte, com o Pará e o Maranhão. Esta última região tinha mais facilidade para se comunicar com a Europa do que com o Rio de Janeiro, devido aos ventos predominantes no Oceano Atlântico Sul. Todo o imenso território brasileiro era habitado, em 1822, por uma população de cerca de 4,5 milhões de pessoas (6:67).

**A transferência, em 1807, do Governo de Lisboa para o Rio de Janeiro, onde se instalou de 1808 a 1821, está na origem da transição de parte da Marinha de Portugal para o que passou a ser, em 1822, a Marinha do Brasil**

O princípio do agravamento da crise ocorreu quando, em 9 de janeiro de 1822, o Príncipe D. Pedro decidiu desobedecer à ordem de Portugal para retornar. Em seguida, fracassaram os esforços empreendidos pelo Governador das Armas do Rio de Janeiro, Tenente-General Jorge de Avellez de Sousa Tavares. Em 8 de fevereiro, D. Pedro, a bordo da Fragata *União*, intimou Avellez a deixar o Brasil, embarcando-o com as tropas que eram fiéis aos interesses de Portugal, no Rio de Janeiro, em navios fretados pelo próprio Príncipe, que seguiram para a Europa. Para comboiar essa frota D. Pedro empregou dois navios de guerra, comandados por oficiais em quem confiava como aliados à sua causa, as Corvetas *Maria da Glória* (comandante, Capitão-de-Mar-e-Guerra Diogo Jorge de Brito) e *Liberal* (comandante, Capitão-Tenente José Bernardino Correia de Campos). Iniciava-se a cisão da Marinha de Portugal. Dois dos transportes, no entanto, escaparam da escolta e rumaram para Salvador, com reforços para as tropas portuguesas, que lá estavam.

A tentativa seguinte de fazer D. Pedro alterar sua decisão de permanecer no Brasil, pela força naval comandada pelo Chefe-de-Divisão Maximiliano de Sousa, também fracassou. Ao chegar ao Rio de Janeiro, permaneceu sob a ameaça dos canhões das fortalezas e da Fragata *União* e, depois, obedeceu ao príncipe, partindo de volta para Portugal. Deixou, no entanto, uma fragata, que ficou a serviço de D. Pedro; a *Real Carolina*.

**Após arribar em Salvador, Bahia, D. João abriu os portos brasileiros a todas as nações amigas, em 28 de janeiro de 1808. Frustrou os planos da Grã-Bretanha de substituir Portugal no monopólio do comércio com o Brasil e iniciou um processo em que, aos poucos, o Brasil passou de colônia a uma situação de igualdade com Portugal**

Existiam, porém, forças que não apoiavam o Príncipe, na Bahia e na Cisplatina. As províncias do Pará, Maranhão e Piauí também se mantinham fiéis a Portugal. Outras estavam indecisas. Pernambuco aderiu à causa de D. Pedro em junho de 1822 e a Paraíba, logo depois. Na Bahia já havia luta armada desde fevereiro; o Brigadeiro Madeira de Mello conseguira consolidar sua posição em Salvador, mas os rebeldes, fiéis a D. Pedro, dominavam o interior da província.

No Rio de Janeiro, D. Pedro formou um Governo, chefiado por José Bonifácio, de onde enviavam reforços para seus aliados.

Em julho partiu uma força naval sob o comando do Chefe-de-Divisão Rodrigo de Lamare, composta pela Fragata *União*, Corvetas *Maria da Glória* e *Liberal* e pelo Brigue *Reino Unido*. Levava para a Bahia reforços e o General Pierre Labatut, para lá comandar as tropas. A força naval portuguesa saiu de Salvador e impediu que De Lamare fizesse o desembarque na Bahia. Concorreu para isso uma rebelião de marinheiros portugueses a bordo dos navios fiéis

a D. Pedro. A força, então, rumou para Alagoas, onde Labatut e as tropas desembarcaram. De Lamare, após reabastecer em Pernambuco, decidiu regressar ao Rio de Janeiro, principalmente devido à pouca confiança que passou a depositar nos marinheiros (6:68).

Ficou óbvio, com a escalada da crise para uma situação de revolta, que acabou

levando à Proclamação da Independência, em 7 de setembro de 1822, que seria necessário formar rapidamente uma marinha para propagar essa independência além da região Sudeste. Felizmente para o Brasil, D. Pedro se assessorou de pessoas competentes e fiéis, como José Bonifácio de Andrada e Silva e Felisberto Caldeira Brandt Pontes, que tinham o propósito de manter unido o território de colonização portuguesa da América.

Existia no Brasil uma infra-estrutura de arsenais de marinha, fundamental para que fosse possível manter os navios em opera-

ção, realizando a manutenção necessária e reparando avarias, e, também, para construir novos. O melhor deles, como construtor, era o da Bahia, que estava em território que continuava nas mãos de tropas fiéis a Portugal. Coube então ao Arsenal do Rio de Janeiro (ou da Corte) recuperar os navios de origem portuguesa, que ficaram, pois alguns estavam inaproveitáveis. O próprio D. Pedro dedicou sua

atenção às obras. Conta-se que, todas as manhãs, verificava pessoalmente o andamento das reparações e, algumas vezes, trazia consigo D<sup>a</sup>. Leopoldina. Percorriam animadamente o Arsenal e as obras e, muito provavelmente, essa atenção contribuiu para a produtividade e para o bom resultado que foi alcançado.

Aos poucos a esquadra brasileira foi se tornando capaz. Adquiriram-se mais navios, inclusive com a ajuda de uma subscrição nacional. Em 10 de novembro de 1822,

partiram para Montevidéu sete navios brasileiros sob o comando de David Jewett, um oficial norte-americano contratado, para retirar de lá as tropas portuguesas que mantinham a Província Cisplatina leal a Portugal. Quando lá chegaram, essas tropas se negaram a embarcar, preferindo manter a posição contrária à Independência. Depois de regressar ao Rio de Janeiro, no início de 1823, os navios seguiram para Alagoas com mais reforços para as forças brasileiras que combatiam os portugueses na Bahia. Esses primeiros navios da Marinha do Brasil eram: as Fragatas *União* (de-

pois rebatizada com o nome de *Piranga*) e *Real Carolina* (depois *Paraguaçu*); as Corvetas *Maria da Glória* (adquirida do Chile, ainda pelo Governo português, após arribar no Rio de Janeiro, porém de origem norte-americana), *Liberal* (ex-*Gaivota*) e *Cabo-clo* (adquirido por D. Pedro de David Jewett, ex-*Maipu*); e os Brigues-Escuna *Real Pedro* (manteve o nome que tinha na Marinha de Portugal)

**A presença do Príncipe D. Pedro e sua concordância, no progredir da crise, de liderar o movimento e proclamar a Independência tornaram tudo mais fácil e viabilizou-se assim a possibilidade de manter independente e unido o grande território nacional brasileiro**

e *Leopoldina* (ex-*Reino Unido*, depois *Cacique*). Mais tarde, a eles se juntaram a Nau *Pedro I* (ex-*Martins de Freitas*); a Fragata *Niterói* (ex-*Sucesso*); o Brigue *Guarani* (adquirido em 1823, de Brown Watson, ex-*Nightingale*); e as Escunas *Atalanta* (adquirida por Labatut em Salvador), *Real* e *Rio da Plata* (adquirida em Montevidéu pelo Barão de Laguna). Havia, também, mais oito escunas no Rio da Prata, quatro no Rio de Janeiro (*Leopoldina*, *Independência* ou *Morte*,

*Carlota e Catarina*), doze transportes e canhoneiras.

Foi nomeado, por decreto de 28 de outubro de 1822, assinado por D. Pedro, o ministro e secretário de estado dos negócios da Marinha, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Luís da Cunha Moreira, nascido no Brasil, filho de um oficial da Marinha de Portugal, homônimo, que viera comandando a fragata *Golfinho* em 1807/08. Era um bom oficial, que ganhara sua experiência inicial na Marinha portuguesa, combatendo nas Guerras Napoleônicas no Hemisfério Norte. Ele também participara, após a chegada da Família Real ao Brasil, da ocupação de Caiena (1809) e da anexação da província Cisplatina (1817). Tinha pela frente, no entanto, a difícil tarefa de organizar o abastecimento e a manutenção de uma Marinha, dando-lhe condições ao menos aceitáveis para cumprir sua importante missão. Contava, para isso, com recursos financeiros, materiais e humanos muito precários.

O maior problema foi de pessoal para as tripulações. Juraram fidelidade ao Imperador D. Pedro I, após sua coroação, em 1º de dezembro de 1822, vários oficiais da Marinha de Portugal, dos quais 9 capitães-de-mar-e-guerra; 21 capitães-de-fragata; 18 capitães-tenentes; 15 primeiros-tenentes; e 28 segundos-tenentes. Dos 22 guardas-marinha, regressaram 8 para Portugal, e dos 39 aspirantes, regressaram 22 (5:94).

Alguns dos portugueses que permaneceram no Brasil e até aderiram à Independência, apenas o fizeram por terem lá suas propriedades, ou mesmo suas famílias. Não estavam motivados para lutar contra seus patrícios e, portanto, não eram confiáveis. Além disso, é importante observar que, se houvesse uma reconciliação, talvez o Príncipe fosse perdoado, mas os portugueses que se empenhassem exageradamente a favor da causa provavelmente sofreriam as consequências por seus atos. Formavam,

no entanto, a maior parte das tripulações dos navios brasileiros, que teriam que entrar, mais cedo ou mais tarde, em combate contra as forças navais portuguesas.

A melhor solução encontrada foi a de contratar oficiais e marinheiros estrangeiros que, após as Guerras Napoleônicas, estavam disponíveis e prontos para continuar a guerrear. D. Pedro, José Bonifácio e Caldeira Brandt tiveram logo a percepção dessa solução e começaram a tomar providências.

Tanto José Bonifácio quanto Caldeira Brandt são personagens notáveis da História do Brasil. José Bonifácio é o "Patriarca da Independência", e sua atuação é bem conhecida. Caldeira Brandt, futuro Marquês de Barbacena, nasceu em Minas Gerais, cursou a Academia Real de Guardas-Marinha, em Lisboa, e passou por uma rápida carreira de Oficial de Marinha. Depois, pediu transferência para o Exército português e serviu em Angola, na África, inclusive comandando navios contra corsários estrangeiros. Mais tarde, em 1808, Caldeira Brandt chegou com a Família Real no Brasil. Por ser uma pessoa de destaque, no posto de general, com o título de marechal graduado, envolveu-se nos acontecimentos políticos brasileiros anteriores à Independência; declarou-se, então, contrário às pretensões portuguesas a ponto de ser favorável à separação. Devido ao forte antagonismo de alguns dos portugueses que residiam no Brasil, resolveu exilar-se voluntariamente na Inglaterra, em 1821. Manteve, porém, contato com José Bonifácio, que o encarregou de muitas tarefas importantes para que o Brasil estivesse preparado para o momento em que ocorresse sua independência. Foi, então, nomeado, por decreto assinado por José Bonifácio e rubricado pelo Príncipe, em 12 de agosto de 1822, encarregado de negócios do Brasil junto de sua majestade britânica, o que era inusitado, mesmo se o Brasil ainda fosse considerado Reino Unido. Isto criou uma situação muito complicada,

mas eles sabiam que Caldeira Brandt, com seu prestígio e com o relacionamento pessoal que mantinha com o ministro Canning e outras autoridades britânicas, seria capaz de fazer o que era possível. Logo após o Grito do Ipiranga, quando o Império do Brasil ainda não estava reconhecido pela Grã-Bretanha, a situação ficou ainda mais difícil para ele. Não foi possível, também, enviar-lhe recursos financeiros do Brasil, o que não o impediu de agir usando seu próprio dinheiro, o de amigos e o crédito que obtinha no exterior.

Coube a Caldeira Brandt recrutar e fazer viajar para o Brasil marinheiros e oficiais estrangeiros. Recrutou cerca de 550 estrangeiros para a Marinha, em sua maioria britânicos.

Convidou-se Alexander Thomas Cochrane (1775-1860), por sugestão de Caldeira Brandt em carta para José Bonifácio, para comandar a Esquadra brasileira. Ele ficara famoso por seus feitos nas Guerras Napoleônicas, servindo como comandante de pequenos navios e fragatas na Marinha Real britânica. Era brilhante no mar, um grande tático, criativo, destemido, um formidável

guerreiro. Uma vez, em 1801, comandando uma escuna, a *Speedy*, aborou e aprisionou uma fragata espanhola, a *Gamo*, que tinha uma tripulação, em número, seis vezes superior à sua. Mais tarde, comandando as fragatas *Pallas* e depois a *Imperieuse*, participou de ações que o tornaram conhecido internacionalmente, um herói dos mares. Até Napoleão Bonaparte o respeitava. Sua agressividade nos combates no mar ficou na História. Considerava como o melhor conselho que recebera

na vida o que o Almirante Horacio Nelson uma vez lhe disse, em um encontro em Palermo, na Itália, quando ele, um jovem tenente, tentara mostrar conhecimentos de tática e manobras: "Despreze as manobras, sempre vá direto ao inimigo." Naquele momento do convite brasileiro, ele estava no Chile, onde comandara, com êxito, as forças navais chilenas contra os espanhóis, nas lutas da independência. Era muito competente, tinha grandes qualidades e sua escolha foi, sem dúvida, muito importante.

Como pessoa, Cochrane, no entanto, podia ser fascinante ou desagradável. Conhecer sua personalidade é importante para entender os fatos que ocorreram nessa fase da formação da Marinha do Brasil. Ele é uma

**O Almirante Nelson disse a Cochrane, em um encontro em Palermo, na Itália, quando ele, um jovem tenente, tentara mostrar conhecimentos de tática e manobras: "Despreze as manobras, sempre vá direto ao inimigo."**

"figura polêmica", como mostrado pelo Almirante Helio Leoncio Martins, em seu livro sobre o Almirante Lorde Cochrane (ref. 4). Ele, resumidamente, o descreve como "agressivo, orgulhoso, indisciplinado, sempre desconfiado de seus superiores, contra os quais se opunha normalmente, ansioso por ganhos, criava, com suas reações, mal-estar

por onde passava, mesmo quando defendia causas justas". A partir de 1817, comandou, sucessivamente, as Marinhas do Chile, Brasil e Grécia, com excelentes resultados nas respectivas guerras de independência, mas sempre desentendendo-se por alguma razão com seus superiores.

Cochrane chegou ao Rio de Janeiro no dia 13 de março de 1823, a bordo do Brigue *Colonel Allen*. Trouxe do Chile quatro de seus oficiais, entre eles John Pascoe Grenfell, que, depois da Guerra da Independência,

permaneceu na Marinha do Brasil. Veio, também, no mesmo navio, Maria Graham, uma inglesa, filha de um almirante (Lord Dundas) e viúva de um comandante de navio de guerra britânico que falecera no Chile. Maria, que era amiga de Cochrane e tinha por ele uma grande admiração, viveu alguns anos no Rio de Janeiro, foi preceptora de D. Maria II de Portugal e publicou um diário de sua viagem ao Brasil. Nele, ela registra que, nesse dia em que chegou ao Rio, continuava na Bahia a luta contra as tropas portuguesas comandadas pelo General Madeira de Mello. Relatou também que a *Nau Pedro I*, que ela diz que estava armada com 73

peças, havia terminado seus reparos no dia anterior; a *Fragata Real Carolina* estava com a tripulação incompleta; a *Fragata Piranga*, comandada por David Jewett, precisava reparar o revestimento de cobre do casco; a *Fragata Niterói*, comandada pelo inglês John Taylor, era “pesada” (lenta); e a *Maria da Glória*, comandada por Teodoro Beaupaire, era uma “bela corveta”. Comenta, também, que havia grande dificuldade

de para recrutar tripulantes e confirma que não se confiava nos portugueses que haviam ficado no Brasil, porque alguns permaneceram por conveniência e tinham reservas quanto a lutar contra Portugal. Cochrane assumiu o comando da Esquadra em 21 de março, como Primeiro-Almirante da Marinha do Brasil, o que lhe dava precedência sobre todos os outros, e içou seu pavilhão na *Nau Pedro I*. O cargo de Primeiro-Almirante, evidentemente, fora

inventado para resolver um impasse na negociação de sua contratação.

No dia 1<sup>o</sup> de abril, de sua casa no Outeiro da Glória, Maria Graham viu os navios da força naval comandada pelo Almirante Cochrane – a *Nau Pedro I*, a *Fragata Piranga*, as *Corvetas Liberal e Maria da Glória* e os *Brigues Real Pedro e Guarani* – saírem à barra do Rio de Janeiro, com a Fortaleza de Santa Cruz salvando, com destino à Bahia. Era um dia chuvoso, ela nos descreve a cena: “...o sol rompeu por detrás de uma nuvem e o jorro de luz amarela e brilhante desceu sobre o mar por trás dos navios. Parecia então que eles flutuavam na glória...”. Ela assistiu a um dos acontecimentos fundamentais da História do Brasil, a saída de parte da esquadra que garantiria a unidade nacional – que ela, Maria, como a maioria dos estrangeiros, não acreditava ser duradoura.

A *Fragata Niterói* saiu no dia 12. Maria não gostava do Capitão-de-Fragata John Taylor, seu comandante. Ele, ao ingressar na Marinha do Bra-

sil, foi considerado desertor pela Marinha Real britânica. Além disso, casou-se com uma brasileira, D<sup>a</sup>. Maria Teresa da Fonseca Costa, de família rica e influente. Fez carreira na Marinha do Brasil, era um bom oficial na opinião de Cochrane, chegou ao posto de Vice-Almirante em 1851 e, sem dúvida, é um dos personagens importantes da História Naval brasileira. A bordo da *Niterói*, seguia como voluntário um jovem de 15 anos, Joaquim Marques Lisboa, filho

**A bordo da *Niterói*, seguia como voluntário um jovem de 15 anos, Joaquim Marques Lisboa, filho de portugueses, que, muitos anos depois, tornou-se o Almirante Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha do Brasil. Neste ano de 2007, comemoram-se seus 200 anos de nascimento**

de portugueses, que, muitos anos depois, tornou-se o Almirante Marquês de Tamandaré, Patrono da Marinha do Brasil. Neste ano de 2007, comemoram-se seus 200 anos de nascimento.

Tudo foi praticamente resolvido em menos de oito meses após Cochrane assumir o comando da Esquadra brasileira. Resolvido por ele o problema, na Bahia e no Norte, foi possível concentrar esforços na Cisplatina e obter a rendição das forças leais a Portugal, em 18 de novembro de 1823.

Em seguida, travou-se uma difícil “batalha” diplomática para obter o reconhecimento da Independência do Brasil, por

Portugal e pela Grã-Bretanha, o que somente foi conseguido em 1825. O fato consumado do território nacional totalmente adepto da causa da Independência, obtido eficazmente pela ação da Marinha, que se formou de parte da Marinha de Portugal, muito contribuiu para a unidade do território brasileiro. Depois, essa Marinha, que nasceu pronta, muito realizou para manter essa unidade e para defender o Brasil – atuando contra agressores, empregada como instrumento da política nacional e dissuadindo o uso da força em respaldo de interesses conflitantes com os da nação brasileira.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> História do Brasil; História da Marinha do Brasil; História da Marinha de Portugal; D. João VI; D. Pedro I;

#### REFERÊNCIAS

- 1 – AGUIAR, Antônio Augusto de. A Vida do Marquês de Barbacena. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1896.
- 2 – ESPARTEIRO, Antônio Marques. Transmigração da Família Real para o Brasil – A Viagem, in História Naval Brasileira, Segundo Volume, Tomo II. Marinha do Brasil, Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1979;
- 3 – GRAHAM, Maria.
- 4 – MARTINS, Helio Leoncio. Almirante Lorde Cochrane: uma Figura Polêmica. Clube Naval, Editora Arpepp, Rio de Janeiro, 1997.
- 5 – PEREIRA, José Rodrigues. Campanhas Navais 1807-1823, Volume II – A Armada e o Brasil – A Marinha Portuguesa no Tempo de Napoleão. Tribuna da História, Lisboa, 2005.
- 6 – VALLE, Brian. A Formação da Marinha do Brasil, in História Naval Brasileira, Terceiro Volume, Tomo I. Marinha do Brasil, Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro, 2002.



# Biblioteca da Marinha, na rota das grandes navegações



Rua Mayrink Veiga, 28  
Tel: (0XX-21) 2516-8784  
(Fax) 2516-9654

Um mundo ainda desconhecido, mas marcado pela audácia de homens de espírito aventureiro. Antigas rotas marítimas, definidas pelas constelações, guiavam esses homens a mares distantes. Assim era no tempo da descoberta das Américas. Conheça mais sobre os mares dos grandes navegadores da História e viaje a uma época em que piratas e corsários cruzavam os oceanos.

A Biblioteca da Marinha, na Seção de Mapoteca, possui uma coleção de cartas náuticas dos séculos XVII e XVIII e, na Seção de Obras Raras, livros sobre diversos assuntos, especialmente científicos, além de uma coleção de álbuns e outras de roteiros de navegação, incluindo obras do século XVI.

Com um acervo de aproximadamente 120 mil volumes, a Biblioteca é especializada nas áreas de História Naval, História Geral e do Brasil, além de Cartografia.

Venha navegar pelos séculos. A Biblioteca da Marinha situa-se à Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro e funciona de segunda a sexta-feira, das 8h às 16h45min.

# GLOBALIZAÇÃO E SEGURANÇA MARÍTIMA

ANTONIO RUY DE ALMEIDA SILVA<sup>1</sup>  
Contra-Almirante (RM1)

---

## SUMÁRIO

Globalização e a Segurança Marítima  
Poder Naval e a Segurança Marítima  
*O papel da Marinha Norte-Americana*  
*A atuação e o futuro dos Poderes Navais*  
Conclusão

A globalização tem aumentado incrivelmente o fluxo de informações e de transações financeiras e comerciais e incrementado a interdependência entre as nações, com conseqüências diretas no fluxo de comércio mundial, que por sua vez tem produzido um desenvolvimento extraordinário do transporte marítimo.

Além de via indispensável de comunicação, o mar tem se tornado uma importante fonte de recursos biológicos, energéticos

e minerais. Essa importância tende a crescer na medida em que novas pesquisas demonstram as potencialidades dos recursos do mar e as novas tecnologias possibilitam a exploração econômica dessas riquezas. A influência do mar se estende às áreas litorâneas, onde vive a maioria da população mundial, que também avança em direção ao oceano, onde já existem, em algumas regiões do mundo, complexos habitacionais construídos em ilhas artificiais.

<sup>1</sup> O autor é mestre em Relações Internacionais, colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval e ex-diretor da Escola de Guerra Naval.

Ao longo da História o mar tem sido, também, palco de conflitos relacionados com os interesses divergentes dos estados. Além disso, o próprio mar é fonte de tensões, pois as fronteiras marítimas ainda estão sendo estabelecidas, e esse processo, em muitas regiões, se caracteriza por demandas conflitantes dos países envolvidos. A própria globalização gera outras tensões nos espaços marítimos, e as chamadas "novas ameaças" têm ganhado mais destaque após o término da Guerra Fria e os ataques terroristas de 11 de setembro.

Este artigo sintetiza a relação entre Poder Marítimo e Globalização. Analisa sucintamente as ameaças à segurança marítima e discute o papel das Marinhas nessa segurança, inclusive o papel da Marinha norte-americana (USN) na busca de maior cooperação multilateral no cenário marítimo.

## **A GLOBALIZAÇÃO E O PODER MARÍTIMO**

O mundo vive hoje um período de rápidas mudanças, em que a expansão das redes financeiras, de informação e o incremento do comércio têm se desenvolvido de forma muito mais aguda que no passado. Essa globalização é um processo que tem incrementado a integração econômica entre os países com reflexos no Poder Marítimo, considerado, neste artigo, como a capacidade de um Estado de explorar o conjunto das atividades relacionadas com o mar, seja no campo político, social, econômico, ambiental ou militar. O Poder Naval é o componente militar do Poder Marítimo.

Mahan considerava que os principais elementos que afetam o Poder Naval de uma nação são a posição geográfica, o tamanho do litoral e a quantidade de áreas apro-

priadas para bons portos, o número da população e a sua inclinação para o comércio, e uma política de governo que incremente a produção industrial e o comércio.<sup>1</sup> Mais recentemente, Erik Grove atualizou esses elementos dividindo-os naqueles de primeira ordem: capacidade econômica, tecnológica e a cultura sociopolítica; e nos de segunda ordem: posição geográfica, dependência do comércio marítimo e dos recursos do mar e a política governamental.<sup>2</sup> Sem entrar no mérito da importância de cada um desses elementos, pode-se afirmar que, na medida em que eles promovem a produção industrial, o comércio e o desenvolvimento tecnológico, eles são, também, fatores importantes no processo de globalização.

Os mares têm tido um relevante papel nesse processo, já que cerca de 90 por cento do comércio mundial medido em peso e volume é realizado pela via marítima.<sup>3</sup> A quantidade de bens trans-

## **O processo de globalização tem contribuído para a expansão do Poder Marítimo mundial**

portados pelo mar no período de 1970 a 1999 dobrou de 2,5 bilhões para 5 bilhões de toneladas. Em 2003, o comércio intercontinental marítimo utilizou mais de 46 mil navios que se espalharam pelos cerca de 4 mil portos distribuídos pelas regiões do mundo.<sup>4</sup> Estudos realizados no final dos anos 90 entre a Guarda-Costeira e a Marinha norte-americanas concluíram que o comércio marítimo deverá triplicar até 2020, com um crescimento vertiginoso no transporte de contêineres.<sup>5</sup> Sem essa via de comunicação, a globalização do comércio internacional não poderia ter florescido na velocidade em que se tem concretizado. O mar é, portanto, o grande caminho por onde circulam as riquezas físicas de um mundo cada vez mais comercialmente interligado.

Além disso, os espaços marítimos têm se tornado cada dia mais importantes pelo papel que desempenham no equilíbrio do meio ambiente, como fontes de riquezas, de lazer e turismo.

O processo de globalização tem contribuído para a expansão do Poder Marítimo mundial. Essa expansão, no entanto, tem sido mais favorável aos países que possuem maior capacidade de explorar as potencialidades das atividades ligadas ao mar. Embora a maioria das nações seja de alguma forma contemplada, as potências marítimas têm se beneficiado mais no transporte marítimo, na construção de grandes portos e na exploração das riquezas do oceano. O maior beneficiado por essa expansão é, sem dúvida, os EUA, que continuam sendo a maior economia do planeta.

A expansão das atividades econômicas e financeiras da globalização tem trazido também conseqüências para o sistema de segurança internacional pós-Guerra Fria. A demanda por maior segurança nos mares

tende a aumentar à medida que crescem os interesses econômicos ligados aos espaços marítimos. Como a economia mundial não pode prescindir do fluxo do comércio marítimo, qualquer ameaça importante a esse fluxo é uma preocupação, principalmente para os países mais beneficiados pela globalização.

## A GLOBALIZAÇÃO E A SEGURANÇA MARÍTIMA

Historicamente, o mar sempre foi via de transporte e fonte de riquezas que em mui-

to contribuiu para o processo da globalização e, ao mesmo tempo, palco de tensão e conflitos. Essa característica persiste nos dias atuais. As fronteiras marítimas ainda não estão completamente definidas, e os direitos dos Estados previstos na Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar ainda não estão consolidados. Desta forma, existem contenciosos em várias regiões do mundo, como, por exemplo, a recente tensão entre o Chile e o Peru sobre a fronteira oceânica dos dois países. A controvérsia foi gerada por uma lei aprovada no Peru para definir seus limites marítimos, que incorporaria à jurisdição peruana 35 mil quilômetros quadrados de mar que o Chile considera serem seus.

Da mesma forma, vários países, entre eles o Canadá, a Rússia e os EUA, estão envolvidos na disputa pela jurisdição sobre áreas marítimas no Ártico. No dia 2 de agosto de 2007, a Rússia reacendeu a controvérsia em relação à região, ao fincar sua bandeira na vertical do Pólo Norte, a uma profundida-

de de mais de 4 mil metros, reivindicando, simbolicamente, a posse de área do fundo do mar em uma região que se estima possuir cerca de 25 por cento das reservas mundiais de hidrocarbonetos. A exploração dessa riqueza tende a se tornar técnica e economicamente viável na medida em que o aquecimento global provoca o degelo do Ártico e o preço do petróleo aumenta.<sup>6</sup> Na Ásia, existem vários contenciosos, entre eles uma importante disputa entre a China e o Japão relacionada com as fronteiras marítimas dos dois países no Mar do Leste da China.

**Historicamente, o mar sempre foi via de transporte e fonte de riquezas que em muito contribuiu para o processo da globalização e, ao mesmo tempo, palco de tensão e conflitos**

Existem outros problemas relacionados com a posse de ilhas, como é o caso das Malvinas, e outros, também, gerados por diferentes interpretações da Lei do Mar. Um exemplo dessa última fonte de tensão foram os combates ocorridos entre os EUA e a Líbia, em 1986, no Golfo de Sidra, o qual a Líbia considerava como parte do seu território e que os EUA consideravam como águas internacionais.<sup>7</sup> Existem, ainda, as possíveis contestações sobre os direitos dos países costeiros nas suas águas jurisdicionais relacionadas, entre outras, com os direitos de pesca, de proibição da realização de pesquisas científicas e da realização de exercícios militares por outros países. O Brasil, por exemplo, na Lei 8.617/93, que dispõe sobre suas águas jurisdicionais e sua plataforma continental, exige, no Artigo 9, a autorização do Governo brasileiro para a realização de exercícios e manobras militares na sua Zona Econômica Exclusiva, o que não é reconhecido pelos EUA.

**Outros tipos de tensão poderão ser provocados pelas disputas referentes aos direitos fora das águas de jurisdição dos Estados costeiros, como é o caso das riquezas do alto-mar,** que é considerado como "patrimônio comum da Humanidade" pela Lei do Mar, ou, também, por aquelas referentes aos direitos dos países sem litoral estabelecidos por essa Convenção. Todas essas fontes de disputa poderão se tornar mais exacerbadas à medida que a exploração das riquezas do mar sejam incrementadas pela viabilidade econômica e pelo desenvolvimento tecnológico. Um exemplo evidente é a produção de petróleo e gás no mar, os quais vêm sendo retirados a profundidades cada vez maiores, valorizando áreas marítimas que anteriormente não possuíam valor econômico. Estima-se, por exemplo, que até 2010 a demanda pelo petróleo explorado no mar seja equivalente à produção atual da Arábia Saudita.<sup>8</sup>

**As disputas por recursos do mar se estendem à pesca de captura.** Segundo relatório de 2006, da Organização das Nações Unidas para a Agricultura e a Alimentação (FAO), 52 por cento dos recursos pesqueiros encontram-se plenamente explorados, 17 por cento explorados além do nível ideal e 7 por cento encontram-se esgotados. A situação é grave nos altos-mares, especialmente em relação às espécies migratórias, nelas incluindo os tubarões oceânicos. Segundo o relatório, a situação aponta para um próximo alcance do máximo potencial de pesca de captura nos mares do mundo. Essa situação se torna mais crítica com o aumento da população mundial. A FAO clama por uma ordenação internacional mais eficaz das atividades de pesca e por maior controle e vigilância sobre as atividades da frota pesqueira mundial, que, em 2004, consistia aproximadamente em 4 milhões de unidades, empregando cerca de 15 milhões de pessoas. Um exemplo de disputa relacionada com a pesca ocorreu nos anos 90, entre Canadá e a União Européia, envolvendo estoques pesqueiros adjacentes às águas jurisdicionais canadenses. Sentindo-se prejudicado pela ação de pesqueiros espanhóis, o Canadá ameaçou usar a força contra esses barcos, tendo, inclusive, apresado um deles no alto-mar. A proteção dos estoques pesqueiros dentro das Zonas Econômicas Exclusivas contra a pesca predatória demandará, portanto, maior esforço de fiscalização dos Estados, especialmente das Marinhas e guardas-costeiras, e esse esforço poderá se estender ao alto-mar adjacente à ZEE, como forma de preservar espécies migratórias cuja sobrepesca possa causar prejuízos ao Estado, com o conseqüente aumento da possibilidade de conflitos entre os países envolvidos.

**A poluição marinha é outro aspecto negativo da globalização a afetar a segurança dos mares.** Além de ter incrementado a poluição

originada no continente despejada nas águas marinhas, a globalização tem aumentado o número de navios, incrementando os riscos de poluição por acidentes ou pela descarga de material poluente. A política de redução de custos tem, também, conduzido vários países a adotar a bandeira de conveniência, na qual o dono da embarcação a registra em outro país onde os custos são mais baixos e o controle e a fiscalização são precários.<sup>9</sup> Milhões de toneladas de cargas químicas e petróleo são transportados pelos mares, com um risco elevado de acidentes sempre que

esse transporte não é realizado por navios confiáveis. O caso do *Navió-Tanque Prestige*, da frota de bandeira de conveniência, afundado nas costas da Espanha em 2002, é emblemático. Outro exemplo é o caso do navio com bandeira de conveniência de Malta que derramou óleo nas costa francesa em 2000. O registro

em Malta não permitia identificar os verdadeiros donos do navio, o que só aconteceu quando eles voluntariamente assumiram a propriedade do mesmo.<sup>10</sup> As bandeiras de conveniência geram dificuldade em identificar os proprietários e cobrar responsabilidades, o que facilita a ocorrência de ilícitos que se estendem da pesca ilegal ao transporte ilegal de armas, mercadorias, pessoas e drogas, e o terrorismo.

Panamá, Libéria e Bahamas são os países que lideram o *rank* mundial de navios que cruzam os oceanos. No entanto, todos eles são países de fachada para as bandeiras de conveniência. Os seis mais importantes verdadeiros donos desse tipo de navio são Grécia, Japão, Noruega, Alema-

nha, China e Estados Unidos. Verifica-se, portanto, que países do primeiro mundo são beneficiados por esse complexo sistema de bandeiras, não só com a posse de navios, mas, também, com a própria estrutura que muitas vezes favorece determinadas companhias de países desenvolvidos, como é o caso da companhia americana The Liberian International Ship and Corporation Register, que foi designada pela Libéria como seu agente exclusivo no período de 2000 a 2010, para registro de navios de conveniência com bandeira liberiana.

**Panamá, Libéria e Bahamas são os países que lideram o *rank* mundial de navios que cruzam os oceanos. Os seis mais importantes verdadeiros donos são Grécia, Japão, Noruega, Alemanha, China e Estados Unidos**

A pirataria continua sendo outro motivo de preocupação para a segurança, afetando, inclusive, o custo do frete pelo incremento das taxas de seguro. Certas áreas marítimas que sofrem mais comumente ataques piratas são consideradas pelo Lloyd's como áreas de guerra, para fins de

seguro. Em várias regiões do globo, especialmente na África e na Ásia, os piratas têm, inclusive, seqüestrado membros das tripulações, como ocorreu recentemente na Somália, onde mais de cem tripulantes de várias nacionalidades foram levados pelos bandidos. Em um desses seqüestros, que ocorreu no dia 2 de junho de 2007, os piratas tomaram o navio *Danica White* e só o liberaram após o pagamento de resgate pelos seus proprietários.<sup>11</sup> Os ataques na região continuam, apesar da permanente presença de força-tarefa internacional que patrulha o Oceano Índico na tentativa de interceptar terroristas.<sup>12</sup>

No Estreito de Málaca, no entanto, o número de ataques de piratas tem diminu-

ido, graças, principalmente, ao empenho dos países da área. Singapura, Malásia e Indonésia têm cooperado para reduzir a incidência de ataques. A realização de patrulha marítima e de operações navais de maior vulto, como a Operação Gurita, realizada pela Indonésia, tem resultado na prisão de quadrilhas de piratas, contribuindo para reduzir o perigo em uma das áreas de maior trânsito de navios mercantes do mundo. O esforço da Marinha da Indonésia tem, no entanto, um custo muito grande, principalmente com o aumento dos preços do petróleo, o que coloca em dúvida a capacidade daquele país em manter o esforço de patrulha na região. Alguns especialistas, no entanto, consideram que a pirataria é muitas vezes amplificada pela indústria de seguros e que o número de ataques de alguma gravidade é irrisório, se comparado com o imenso número de navios que transitam nos mares do mundo.<sup>13</sup>

**O terrorismo é outra fonte de tensão para a segurança marítima.** Apesar de historicamente serem poucos os casos de ações terroristas efetuadas no mar, a preocupação com a possibilidade dessa ameaça tem acarretado pesados investimentos na segurança marítima. Com a exceção de alguns casos esporádicos de uso do mar para ataques terroristas como, por exemplo, os do navio *Achilles Lauro*, do USS *Cole*, e do ataque ao petroleiro *MV Limburg*, no Iêmen, os terroristas têm usado o mar como meio de transporte de material e pessoal. Para tal fato existem, entre outros, dois motivos que devem ser considerados. Primeiro, as ações terroristas buscam o impacto psicológico, como aquele proporcionado pelas imagens do ataque ao World Trade Center. Um ataque no mar, distante dos olhos da mídia, não teria o impacto desejado. Segundo, porque para atuar no mar fora das áreas próximas aos portos ou muito próximas do litoral seria necessá-

rio um maior investimento em meio e pessoal, cujo custo-benefício poderia não ser tão atraente, se comparado com a possibilidade de ataques em terra ou no ar. Desta forma, embora a possibilidade de ataques terroristas no mar exista, ela é moderada, e, provavelmente, concentrada no tráfego marítimo na área de aproximação de portos ou estreitos e em áreas marítimas produtoras de petróleo.

Os portos, no entanto, seriam um alvo mais interessante. Primeiro, porque poderiam satisfazer à necessidade do impacto psicológico de um ataque terrorista, com a ampla divulgação em tempo real pela mídia. Segundo, pelo efeito econômico, já que os portos são artérias importantes da globalização que vêm evoluindo para se transformarem em complexas redes logísticas, como é o caso dos portos de Rotterdam e Singapura. Com a tendência à construção de imensos navios porta-contêineres, apenas alguns grandes portos poderão operar com navios desse tipo, deixando o sistema marítimo internacional mais concentrado. Essa concentração torna esse sistema menos flexível, fazendo com que um ataque a um dos megaportos provoque grandes perdas ao sistema como um todo.

**O mar, portanto, continuará sendo um elemento fundamental para o nosso planeta.** Especificamente no aspecto econômico, ele teve, tem e continuará tendo um papel fundamental para o processo da globalização, não só como espaço para o transporte de bens, mas, também, como fonte cada vez mais importante de recursos. Ao mesmo tempo, existem fontes de tensões e de conflito, que ameaçam os espaços marítimos, suscitando a preocupação com os meios para garantir a segurança dos mares, e, conseqüentemente, o papel que desempenha o Poder Naval na proteção destes.

## O PODER NAVAL E A SEGURANÇA MARÍTIMA

Ao mesmo tempo em que a globalização gera um espaço de cooperação no campo marítimo, no sentido em que interessa a manutenção do fluxo de matérias-primas e produtos à maioria dos países que dela se beneficiam, ela gera, também, tensões provocadas pela necessidade da sua própria expansão e pelos efeitos dela decorrentes. A disputa pelos recursos do mar, as bandeiras de conveniência, a poluição e a degradação do meio ambiente são alguns exemplos acima estudados desse tipo de fenômeno.

Apesar da globalização, os Estados continuam sendo os atores principais no cenário internacional, em um ambiente que mescla vetores de interdependência, cooperação e conflito. Assim sendo, persistem as tensões clássicas relacionadas com a busca de poder, com a segurança de cada país ou com os interesses divergentes, inclusive aqueles originados pelas disputas no mar, como é o caso dos contenciosos envolvendo ilhas ou fronteiras marítimas.

Finalmente, existe um terceiro grupo de tensões que afetam a globalização, aqui denominadas de neotradicionais, provocadas por organizações terroristas ou por grupos criminosos. Nelas poder-se-iam incluir o transporte ilegal de armas, drogas, a pirataria e o terrorismo. Esses tipos de ameaça utilizam produtos da globalização, tais como: a internet, o *laptop*, o celular, o sistema transnacional das transações financeiras e o Global Position System (GPS). Elas são ameaças que estão presentes ao longo da História e que agora voltam a ter destaque no cenário marítimo, principalmente o terrorismo. Essas ameaças, pela sua natureza transnacional, têm grande potencial para gerar a cooperação entre os Estados.

Essa divisão entre as ameaças clássicas, aquelas geradas pela globalização e as neotradicionais, não é estanque. Os problemas relacionados com a presença irregular de barcos pesqueiros de outros países, por exemplo, existem há muito tempo. O Almirante Nelson já reclamava de quão monótonas eram as patrulhas no Mar do Norte contra a pesca ilegal. Neste artigo, no entanto, a pesca está incluída nas tensões geradas pelo processo da globalização, que têm um potencial de gerar conflito entre Estados. As ameaças neotradicionais, embora também sejam fenômenos antigos que ganharam relevância nos dias de hoje, se diferenciam pela potencialidade para gerar cooperação entre nações. Portanto, embora alguns autores prefiram juntar as ameaças neotradicionais àquelas provocadas ou intensificadas pelo processo de globalização no conceito de "novas ameaças", neste artigo elas são consideradas separadamente, com o propósito de facilitar as discussões para o seu combate.

**Neste cenário, as Marinhas desempenham um importante papel na segurança marítima. Esse processo depende do livre fluxo de navios pelos oceanos, o que, historicamente, tem sido defendido com maior vigor pelas potências navais dominantes. No passado, os interesses ingleses levaram a Marinha Britânica a liderar esse movimento. Nos dias atuais, essa liderança passou para a Marinha dos EUA (USN).**

### *O papel da Marinha norte-americana*

A globalização, como já foi dito, favorece alguns países mais que outros, e os EUA lideram os esforços para incrementar esse fenômeno e manter o sistema marítimo mundial protegido contra ameaças. A Marinha norte-americana é, atualmente, o único poder naval globalizado, e com condições

de atuar em todos os mares do mundo. Apesar desse incontestável poderio, o número de seus navios vem sendo reduzido ao longo dos últimos anos. A Marinha dos 600 navios proposta nos anos 80 hoje está reduzida a 280 navios, existindo planos, que dependem da disponibilidade de recursos, para atingir 313 unidades nos próximos 30 anos. Essa diminuição, que poderia parecer perigosa, não traz no futuro próximo nenhum perigo para a incontestável superioridade norte-americana nos mares, quando se compara às demais Marinhas do mundo. A USN opera 12 dos 15 maiores navios-aeródromos hoje existentes no planeta; possui duas vezes mais submarinos de ataques nucleares que o somatório dessas unidades nas Marinhas que os possuem; e os 71 maiores navios de combate norte-americanos têm maior poder combatente de mísseis que os 366 maiores navios de guerra existentes nas 17 outras

maiores Marinhas. Naturalmente, esse imenso poder tem um custo elevadíssimo. O orçamento da Marinha norte-americana está em torno de US\$ 125 bilhões de dólares, o que representa, aproximadamente, a soma do orçamento de defesa da Rússia e da China.<sup>14</sup>

Considerando, portanto, as ameaças clássicas interestatais, a Marinha norte-americana não tem rival, nem dependeria de outras Marinhas para atingir seus objetivos estratégicos. Em relação às tensões geradas pelo processo da globalização, a cooperação internacional dependeria dos interesses dos países em jogo. No entanto, em relação às ameaças neotradicionais, que

podem afetar o sistema e o processo da globalização marítima, a Marinha americana necessitaria da cooperação internacional, considerando a extensão das áreas marítimas que poderiam ser ameaçadas, e levando-se em conta que, normalmente, em tempo de paz, apenas 30 a 50 % dos seus navios operacionalmente ativos são destacados para o exterior. Desta forma, o ex-comandante de Operações Navais, Almirante Mullen, lançou, em 2005, a idéia da criação de uma rede global de nações para garantir a liberdade e a segurança dos mares. Essa rede se concretizaria no campo naval com a "Marinha dos 1.000 navios",

que seria uma idéia-força que traduziria o conjunto dos meios navais participantes dessa rede.<sup>15</sup>

Embora esse conceito ainda esteja em gestação, ele se fundamenta na idéia de que interessa à maioria dos países do mundo manter a segurança marítima contra as ameaças que afetem a

globalização, e que a cooperação regional ou mundial no campo do poder naval é fundamental. Como dividendo secundário, o conceito contribui para difundir uma idéia de preocupação multilateral, suavizando as posturas unilaterais que marcaram o governo do Presidente Bush. O próprio Presidente compareceu, no início de 2007, ao Naval War College para participar das comemorações do cinquentenário de criação do Naval Command College, para onde praticamente todas as Marinhas do mundo enviam oficiais a fim de participar de seus cursos. Na ocasião, ele destacou a importância do apoio das demais Marinhas na guerra contra o terrorismo.

**Considerando, portanto, as  
ameaças clássicas  
interestatais, a Marinha  
norte-americana não tem  
rival, nem dependeria de  
outras Marinhas para  
atingir seus objetivos  
estratégicos**

A pressão norte-americana tem se estendido à Organização Marítima Internacional (IMO), onde o conceito de segurança foi ampliado para se contrapor à possibilidade de atentados terroristas, com a adoção do Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code). A IMO também estabeleceu a exigência da instalação de equipamento que permita a identificação dos navios, o **Automatic Identification System (AIS)**. Nessa mesma linha, foi aprovado, em 2005, o Protocolo à Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação (SUA 88), que inclui medidas para evitar o transporte, por via marítima, de qualquer material explosivo ou radioativo que possa causar danos à população, e de material que possa contribuir para a produção de armas químicas, biológicas ou nucleares. Esse Protocolo cria novas possibilidades de interceptação de navios mercantes, realçando o conflito que vai sendo gerado entre a segurança e a liberdade dos mares em face da necessidade de se enfrentar as "novas ameaças". Todas essas medidas geram custos significativos para os países participantes do sistema marítimo mundial e, na verdade, embora tragam alguns benefícios em termos de segurança e organização, elas parecem ser mais fruto da preocupação norte-americana com o terrorismo do que de dados concretos sobre ataques ou ameaças no mar que demonstrem a necessidade da sua implementação, principalmente se considerados os altos custos para fazê-lo.

Além das medidas acima citadas, o governo norte-americano tem buscado envolver as demais nações com iniciativas de caráter global, como a Proliferation Security Initiative (PSI), lançada pelos EUA em 2003, que busca incrementar acordos bilaterais que permitam a fiscalização de navios e aeronaves, com o propósito de coibir a pro-

liferação de armas nucleares, químicas e biológicas e seus veículos lançadores. Outra iniciativa é a Regional Maritime Security Initiative, que busca a cooperação de nações de uma determinada região para enfrentar as ameaças transnacionais, identificando, monitorando e interceptando embarcações envolvidas com essas ameaças, sob a égide das legislações nacional e internacional.

Da mesma forma, os EUA têm aumentado a demanda para que os países costeiros mantenham o controle e imponham a lei e a ordem nas suas águas jurisdicionais. Caso isso não seja feito, e a falta de controle venha a ameaçar o tráfego marítimo de interesse das potências navais, corre-se o risco de o estado costeiro sofrer pressões para permitir que Marinhas de outros países patrulhem suas águas. Um exemplo desse tipo de pressão ocorreu durante o Seapower Symposium, realizado em 2005, no Naval War College, quando o representante da Malásia foi questionado sobre a possibilidade de aceitar que navios de guerra de outras nações patrulhassem as águas jurisdicionais do seu país para coibir a pirataria no Estreito de Málaca. Alguns governos ocidentais vêm, inclusive, demonstrando preocupação de que piratas e terroristas possam atuar juntos naquele estreito, e embora não haja evidência desse tipo de associação, este é um argumento que pode ser usado pelas potências marítimas para tentar aumentar a presença das suas forças navais em uma das mais importantes áreas oceânicas do mundo.

Essa ênfase dos EUA na necessidade de os países costeiros incrementarem medidas para aumentar a segurança nas respectivas águas jurisdicionais, cooperarem regionalmente e, se possível, participarem em operações em outras partes do mundo levanta uma questão importante relacionada com a política norte-americana de con-

testar o que os EUA consideram reivindicações excessivas dos estados costeiros em relação aos direitos do mar, que poderiam restringir a liberdade de navegação. A postura norte-americana e, também, de outras potências navais é a de que, por exemplo, os espaços marítimos fora das águas territoriais são considerados águas internacionais, onde o estado costeiro possui alguns direitos, em contraposição aos que defendem que esses espaços são águas jurisdicionais do estado costeiro nas quais os demais países possuem alguns direitos.

Para fazer valer sua postura, os EUA criaram, em 1979, um programa chamado Liberdade de Navegação, com o propósito de preservar e proteger a mobilidade global das forças americanas e os direitos de navegação e sobrevôo. Com base nesse programa, as forças navais americanas realizaram diversas operações em várias áreas marítimas do mundo onde a reivindicação de direitos pelos estados costeiros era considerada excessiva. O caso do Golfo de Sidra, citado anteriormente, foi um exemplo desse tipo de operação, que acabou produzindo combates entre as forças da Líbia e as dos EUA. Esse programa teve sua intensidade reduzida após a Guerra-Fria, principalmente pela falta de disponibilidade de meios.

A idéia da necessidade da cooperação marítima tem rendido um maior engajamento de diversas Marinhas. Várias operações têm sido realizadas nos espaços marítimos mundiais, com o propósito de atuar contra o terrorismo, a pirataria e o transporte ilegal de mercadorias, drogas, armas ou pessoas, envolvendo a atuação conjunta ou combinada de poderes navais de diversos países. A USN, buscando enfatizar o enfoque da necessidade da cooperação multilateral, realizou, em 2006 e 2007, simpósios na Ásia, no Pacífico e na América do Sul, com o propósito de obter

subsídios para a nova estratégia marítima norte-americana.

Embora essa estratégia dê ênfase à cooperação multilateral com o propósito de combater as ameaças neotradicionais, ela traz, no seu bojo, a proeminência das ameaças clássicas relacionadas com o conflito interestatal. Isso ocorre, principalmente, por duas razões. A primeira, porque o sistema internacional, apesar da cooperação existente em diversos campos, continua sendo dominado pelos interesses das nações que o compõem e sem um governo mundial que possa resolver os conflitos entre elas. Cooperação e conflito são, portanto, vetores que continuam presentes na cena internacional. A segunda, porque uma ênfase nas ameaças neotradicionais ou naquelas geradas pela globalização, mas que não contemplassem o conflito interestatal, não justificaria, junto à opinião pública e ao Congresso americano, o investimento em uma Marinha tão grande e tecnologicamente tão avançada como é a Marinha dos EUA. Como justificar o uso de uma força-tarefa nucleada em um navio-aeródromo, que custa bilhões de dólares, contra ações de terroristas ou piratas?

Caso não se concretize a esperança da USN de maiores recursos proporcionados pela nova estratégia marítima, ou, na pior hipótese, haja uma redução no orçamento, provocada pela preocupação de um futuro governo com o déficit orçamentário, a política de cooperação com outras Marinhas para manter a ordem e a lei no mar deverá continuar. Para ter algum sucesso nesse tipo de cooperação e no maior controle das águas jurisdicionais pelos estados costeiros, não seria politicamente aceitável que os EUA mantivessem a política de desafiar as nações com programas do tipo Liberdade de Navegação, acima citado. Assim sendo, a posição norte-americana por maior segurança nas águas jurisdicionais dos

estados suscitará maior interesse e maior presença das forças navais nessas áreas. Esse interesse poderá levar a um endurecimento na legislação dos estados costeiros em relação ao trânsito e às atividades nas suas águas jurisdicionais, contribuindo para o sentimento nacional de posse desses espaços marítimos, o que será prejudicial à tese de que essas áreas seriam águas internacionais. Desta forma, os EUA se vêem envolvidos em um dilema: a ênfase na segurança, que o governo norte-americano prioriza no momento, poderá afetar a mobilidade global das forças navais americanas no futuro.

### *A atuação e o futuro dos Poderes Navais*

Tem havido um grande crescimento do número de Marinhas ao longo do tempo. Em 1900, havia navios de 22 forças navais listados no *Jane's Fighting Ships*, enquanto que em 2004 este número atingiu a marca de 164. Esse incremento demonstra o reconhecimento dos Estados da importância política e estratégica de se possuir uma força naval, com o propósito de contribuir para a defesa, para a lei e a ordem no mar, assim como para o apoio à política externa.

A maioria das Marinhas, portanto, têm desempenhado tarefas que se estendem em um amplo espectro, que tem em um dos seus extremos a guerra e, no outro, a ajuda humanitária. Embora as mais importantes de todas sejam aquelas relacionadas com o conflito interestatal, em tempo de paz, o aumento das demandas das sociedades e dos governos por maior atuação nas demais tarefas. Com o incremento do processo da globalização e do impacto dos atentados terroristas de 11 de setembro, além das demandas nacionais existe maior presença internacional para uma atuação mais consistente contra as ameaças neotracionais. Essas exigências nem sempre são

bem aceitas pelas Marinhas, que tendem a privilegiar, como não poderia deixar de ser, a preparação para a guerra, e consideram as demais tarefas menos nobres e possíveis sugadoras de recursos, o que poderia prejudicar a missão principal da defesa da pátria.

De qualquer maneira, mesmo essas tarefas menos nobres têm que ser realizadas, e a forma como são organizadas as estruturas nacionais para manter a lei e a ordem no mar depende de cada país. Em alguns poucos países existem guardas-costeiras que atuam nos espaços marítimos nacionais, e, no caso norte-americano, também internacionais. A maioria dos países, no entanto, utiliza suas próprias Marinhas para patrulhar suas águas e manter a lei e a ordem no mar. Uma das razões é que o custo de manter uma estrutura desse porte é extremamente oneroso, e os países, especialmente aqueles em desenvolvimento, normalmente não teriam condições de manter ao mesmo tempo uma Marinha e uma guarda-costeira. Outra razão se relaciona com a duplicidade de tarefas, o que pode gerar conflitos de responsabilidade caso não haja uma coordenação efetiva, o que nem sempre é fácil, pois, às vezes, as duas instituições estão subordinadas a diferentes ministérios. Um caso emblemático é o da Argentina, onde a Guarda-Costeira compete por recursos com a Armada daquele país e a coordenação entre as duas organizações nem sempre é suave. Em alguns casos, e dependendo da legislação dos países, o enfoque de atuação no mar tem, também, tendido para a atuação interagências, na qual as Marinhas agem em conjunto com outros órgãos nacionais que possuem competências específicas relacionadas com a segurança marítima estabelecidas em lei.

**Como expresso por Erik Grove, o desenvolvimento das Marinhas depende, principalmente, da capacidade econômica e**

**tecnológica e da cultura sociopolítica do país.** Embora a capacidade econômica permita a constituição de uma Marinha forte, a manutenção de uma Marinha no longo prazo não pode prescindir, também, de uma boa base tecnológica. De qualquer maneira, a questão do orçamento é fundamental para as Marinhas. Para conseguir obter os meios necessários para implementar o seu conceito estratégico e realizar as suas tarefas, elas necessitam de recursos substanciais. Para tanto, precisam, primeiro, convencer o governo e a população da importância das suas atividades. O segundo embate por recursos se dá nos Ministérios da Defesa, onde as diversas Forças lutam por um maior pedaço ou, pelo menos, por uma divisão igualitária. Em tempos de paz, a tendência é que esse convencimento seja afetado pela idéia utilitarista das tarefas desempenhadas. Desta forma, o fim da Guerra-Fria, a preocupação com a segurança das águas jurisdicionais e as pressões internacionais em relação às ameaças neotradicionais têm incrementado o uso do Poder Naval em tarefas relacionadas com a diplomacia e com a aplicação das leis e dos regulamentos no mar.

Assim sendo, as Marinhas estão diante de um dilema: deixar que outras instituições assumam a liderança em tarefas navais consideradas menos atrativas pode significar a possibilidade de perda de recursos e de relevância nacional.<sup>16</sup> Por outro lado, assumir um papel mais relevante nessas tarefas pode significar um prejuízo para as tarefas clássicas relacionadas com o conflito interestatal. Como esse dilema será enfrentado dependerá de cada país, levando em conta suas próprias particularidades. No entanto, considerando hipoteticamente a possibilidade de as Marinhas se engajarem com maior ênfase nas tarefas acima citadas, pelo menos duas linhas de abordagem do problema poderiam ser consideradas.

A primeira seria a criação de um setor específico na estrutura das Marinhas, que tivesse a atribuição de lidar com esse tipo de ameaça, constituído de meios materiais e humanos especializados para tal fim. Ter-se-ia, então, uma especialização e uma setorização das atividades dentro da própria instituição. A desvantagem principal seria a possibilidade de uma divisão da organização entre um setor que cuidaria da parte considerada "nobre" e outro, considerado de segunda categoria, que trataria das tarefas menos valorizadas pela cultura naval. Essa divisão poderia ensejar, no futuro, a separação deste setor e a criação de uma guarda-costeira fora da estrutura das próprias Marinhas. A segunda seria uma abordagem multipropósito, na qual a força naval utilizaria os meios materiais e humanos de forma dual, exercendo as atividades relacionadas com a guerra ou com a manutenção da lei e da ordem ou em apoio à política externa, dependendo da necessidade. Esse modelo, de caráter mais sistêmico, consideraria que maior atuação na lei e na ordem no mar contribuiria de alguma forma para o aprestamento contra as ameaças clássicas. Ele explora a possibilidade de harmonização das operações de modo a concebê-las, quando possível, com o caráter dual, atendendo aos dois propósitos, de forma a contribuir para o aprimoramento das forças navais como um todo. Como já citado anteriormente, Marinhas de vários países têm utilizado vários meios para realizar ações de controle e interdição de áreas marítimas, o que tem permitido o adestramento para as operações clássicas e, ao mesmo tempo, o desenvolvimento de atividades contra a pirataria, o transporte ilegal e o terrorismo. Uma das desvantagens deste modelo é a necessidade de preparar os recursos humanos para atuar em uma ampla gama de tarefas. Além do mais, a utilização de unidades com poder combatente elevado nem

sempre é o ideal em termos de custo *versus* benefício para atividades relacionadas com a lei e a ordem no mar. De qualquer maneira, essa é uma adaptação que talvez as Marinhhas devam considerar na atual realidade. Na verdade, quando olhamos para a História, vemos que diversas Marinhhas, especialmente a inglesa, atuaram utilizando as suas belonaves contra vários tipos do que hoje são chamadas “novas ameaças”, como foi o caso das operações contra a pirataria e a escravidão.

## CONCLUSÃO

A globalização e o Poder Marítimo estão intimamente interligados, seja como processo ou como sistema. Ao mesmo tempo em que o processo da globalização se intensifica, o Poder Marítimo também se incrementa, e vice-versa. Da mesma forma, o sistema globalizado de comércio depende do bom funcionamento do sistema marítimo mundial. A globalização, como já foi dito, favorece alguns países mais que outros, e os EUA lideram os esforços para incrementar esse fenômeno e manter o sistema marítimo mundial protegido contra ameaças.

A tendência é que os espaços marítimos ganhem maior importância como parte do sistema globalizado de comércio e, também, como fonte de riquezas. Esta valorização possivelmente aumentará o interesse dos países no controle das suas águas jurisdicionais, as quais, excetuando o mar territorial, são consideradas pelas potências navais como águas internacionais onde os estados costeiros possuem alguns direitos, o que deverá incrementar as disputas pelos recursos do mar e pelas áreas marítimas de fronteiras ainda não consolidadas ou sob contestação. À medida que for sendo incrementada a exploração de recursos na Zona Econômica Exclusiva e na plataforma continental, os Estados pode-

rão ter uma atitude mais restritiva em relação à liberdade de navegação e, especialmente, em relação às manobras militares de forças navais de outros países em determinadas áreas dessas águas jurisdicionais. Seria difícil conceber, por exemplo, que, no futuro, os estados costeiros permitam, livremente, manobras militares de outras nações em áreas próximas aos seus campos de exploração de petróleo no mar.

Esse fenômeno tenderá a ser influenciado pela conjuntura atual de preocupação dos EUA com as ameaças neotradicionais, especialmente com o terrorismo. A pressão para maior participação dos países costeiros na segurança das suas águas jurisdicionais deverá resultar em maior presença dos instrumentos dos estados nessas áreas, particularmente os meios navais, contribuindo para aumentar o sentimento nacional de posse desses espaços. Dessa forma, a preocupação pela segurança poderá afetar a liberdade de navegação de que a potência marítima mundial tanto necessita. Como induzir a cooperação dos estados costeiros sem permitir que essa liberdade venha a ser limitada é o grande desafio a ser enfrentado pelos EUA.

As Marinhhas continuarão a ter um papel decisivo no ambiente marítimo e deverão ganhar importância à medida que os mares forem sendo mais valorizados e as tensões nos oceanos forem sendo incrementadas. Enquanto o sistema internacional continuar tendo os Estados como atores principais, envoltos em um ambiente que mescla interdependência, cooperação e conflito, as Marinhhas continuarão a ter como tarefa fundamental a defesa da pátria. No entanto, em tempos de paz, elas serão chamadas, cada vez mais, a contribuir para outros aspectos da segurança marítima, para a proteção dos recursos do mar, para as operações humanitárias e para o apoio à política externa. De que forma as Marinhhas se adaptarão a es-

sas demandas dependerá das peculiaridades de cada país. No entanto, caso as forças navais não incrementem sua participação nessas tarefas, elas poderão perder relevância nacional, à medida que outras instituições o façam.

O desenvolvimento das Marinhas estará intimamente ligado ao crescimento econômico e tecnológico e à vontade política de cada país. A constatação do incremento do número das Marinhas desde o século passado, demonstrando que o Poder Naval está em expansão, mostra que essa von-

tade parece existir na maioria dos países. Em um mundo globalizado, as forças navais terão um papel cada dia mais importante, atuando nos imensos espaços marítimos que cobrem a maior parte deste "Planeta Azul", realizando um amplo espectro de tarefas, que se estendem desde a guerra até as operações humanitárias. Em tempos de paz ou de conflito, elas continuarão a ser um imprescindível instrumento dos Estados na segurança das suas águas jurisdicionais e na defesa dos seus interesses nos mares do mundo.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ECONOMIA> ; Globalização; Poder Marítimo; Segurança no mar; Mentalidade marítima; Pirataria; Política marítima; Direito de intervir; Terrorismo; Pesca; Poluição; Bandeiras de conveniência; Marinha dos Estados Unidos;

#### NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

- <sup>1</sup> MAHAN, A.T. *The Influence of The Sea Power Upon History*. Dover Publications, Inc. New York, 1987. pp.25-89.
- <sup>2</sup> GROVE, Eric. *The Future of Sea Power*. Naval Institute Press, Annapolis, 2003
- <sup>3</sup> TANGREDI, Sam J. In *Globalization and Maritime Power*. Institute for National Strategic Studies.
- <sup>4</sup> CLARK, Vern. Remarks in the International Sea Power Symposium. Naval War College, Newport, RI. October 27, 2003.
- <sup>5</sup> COLLINS, Thomas H. Change and Continuity. "The US Coast Guard Today". *Naval War College Review*, Spring 2004, Vol LVII, n.2. p21.
- <sup>6</sup> KOPP, Dominique. "Guerra Fria sobre o Ártico". *Le Monde Diplomatique*. Setembro 2007.
- <sup>7</sup> WEISBURD, A. Mark. *Use of Force. The Practice of States Since World War II*. Pennsylvania State University Press. Pennsylvania, 1997. pp 293-297.
- <sup>8</sup> TILL, Geoffrey. "Poder Marítimo Questões Relevantes e Desafios". *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, Junho 2006. pp 8-31.
- <sup>9</sup> VIDIGAL, Armando A. Ferreira. "O transporte aquaviário: aspectos logísticos". In Josef Barat, org. *Logística e Transporte no Processo de Globalização*. Ed. UNESP, São Paulo. Pp 115-15.
- <sup>10</sup> Stearing the Right Course. International Transport Worker's Federation.. June 2003. [www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org). Acesso em 24/09/2007
- <sup>11</sup> Ransom Paid to Free Danish Ship. *BBC News*, 23 August, 2007.
- <sup>12</sup> Somali Pirates Out of Control. *International Herald Tribune*. June 13.
- <sup>13</sup> ENGLAND, Valdine. "While Pirates Lie Low Insurance Costs Don't". *International Herald Tribune*, November, 10, 2006.
- <sup>14</sup> WORK, Robert O. "Economics and Established Maritime Powers: Resource Implications of The New Maritime Strategy". In: *Economics and Maritime Strategy*. Naval War College, 2006.
- <sup>15</sup> SILVA, Antonio R. A. "A Marinha e as Novas Ameaças". *Revista da Escola de Guerra Naval*. Rio de Janeiro, Junho 2006. pp 32-42-
- <sup>16</sup> GROVE, op cit., pp187-198.

## VARIAÇÕES CLIMÁTICAS

ROBERTO GAMA E SILVA  
Contra-Almirante (Ref<sup>o</sup>)

O clima da Terra é dinâmico, eis que experimenta variações constantes. Desde que a Terra atingiu o estágio atual, dividida entre massas continentais, água e atmosfera, houve mudanças contínuas, embora lentas, no clima. Essas mudanças podem ser percebidas, claramente, à luz de dados geológicos, que as retratam como épocas de glaciação separadas por longos períodos quentes.

As glaciações globais ocorreram no decorrer do Pré-Cambriano, do Devoniano e no final do Carbonífero, respectivamente há 700, 400 e 330 milhões de anos. Mais recentemente, durante o Pleistoceno, iniciou-se um novo período de glaciação, conhecido como "Idade do Gelo", que teve início há 1 milhão de anos, pouco mais ou menos.

Durante os períodos glaciais, boa parte da superfície da Terra permaneceu coberta de neve, cobertura essa que tendia a avançar

dos pólos para o equador terrestre, chegando, em casos extremos, a atingir latitudes da ordem de 40°. Acredita-se que os períodos glaciais foram provocados por variações da órbita da Terra em torno do Sol, em simultaneidade com variações do posicionamento relativo das massas continentais, que acompanham o movimento das placas tectônicas sobre as quais se assentam.

O cientista sérvio Milutin Milankovich, especialista em matemática, observou que a órbita da Terra é uma elipse, com pequena excentricidade que varia cerca de 2% no período de 100 mil anos. A distância entre o Sol e a Terra varia em função da variação da excentricidade. Ademais, o eixo da Terra é inclinado em relação ao plano da órbita do planeta. Devido à inclinação, o Hemisfério Sul recebe maior dose de aquecimento durante metade do ano, enquanto o Hemisfério Norte é mais aquecido na outra metade do ano. Tal incli-

nação, ou obliquidade, apresenta variações de 3° num período de 41 mil anos, e com ela variam a duração sazonal do dia e a quantidade de calor incidente sobre as altas latitudes. Finalmente, o eixo da Terra oscila, em torno de uma posição média, com uma periodicidade de 21 mil anos. Esse movimento, precessão, altera, ao longo da órbita, os pontos onde os solstícios e os equinócios ocorrem. Observações recentes demonstram uma estreita correlação entre as temperaturas e as radiações solares que atingem a superfície da Terra, dentro do modelo construído com as constantes de Milankovich. Também recentes são os estudos que relacionam a circulação geral da atmosfera e o clima com as manchas solares (*sunspots*), estas conhecidas desde o tempo de Galileu Galilei.

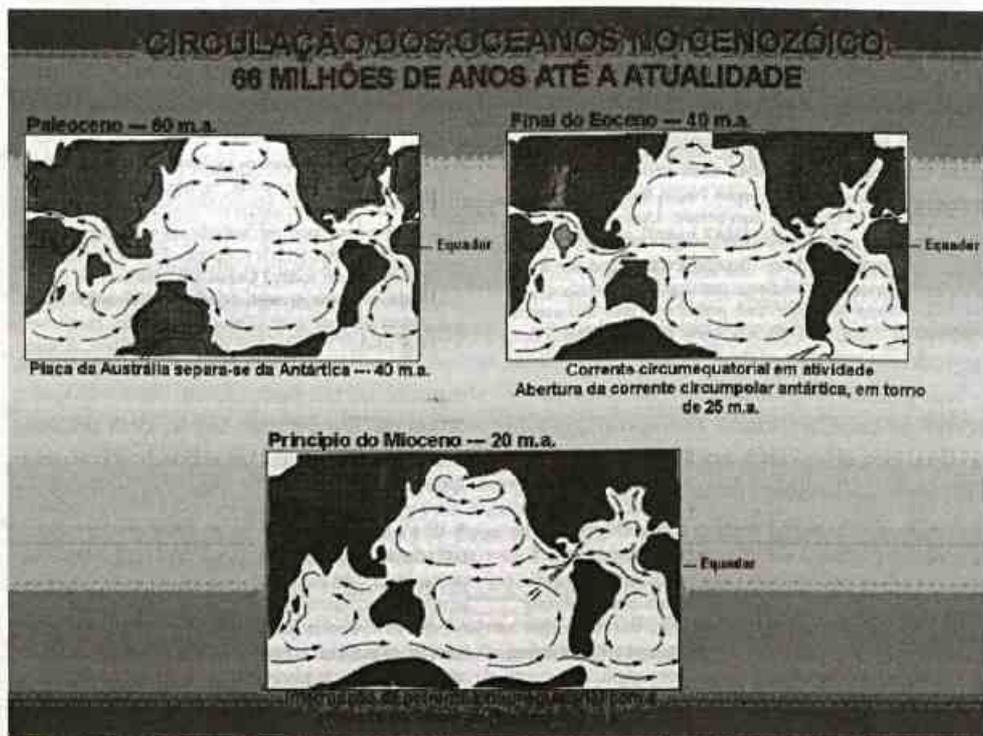
Pesquisa conduzida por Hurd Willet, do Instituto de Tecnologia de Massachusetts, sugere que as modulações do clima não são causadas por variações graduais da radiação

solar, mas por variações irregulares associadas às erupções solares. Foi sugerido, outrossim, que há um ciclo de 80 anos nas variações climáticas, correspondentes a um ciclo similar de ocorrência das manchas solares.

Entretanto, por não se conhecer ainda uma explicação completa quanto à influência das manchas solares sobre a circulação da atmosfera, é prematuro o estabelecimento de uma correlação direta entre os dois fenômenos.

Interessante observar que entre a glaciação do final do Carbonífero e o recente período glacial não há sinais expressivos da presença de gelo na superfície da Terra. A despeito das baixas temperaturas nas calotas polares, nem elas foram recobertas pelo gelo nesse período.

Os primeiros sinais de gelo na Antártica datam do final do Oligoceno (mais ou menos 25 milhões de anos atrás), deixados pelo transporte de rochas e outros minerais pelo gelo (*ice-rafting*). A cobertura de gelo, se-



melhante à atual, começou a se formar há uns 14 milhões de anos, embora se acredite que geleiras localizadas e de pequeno porte possam se ter formado antes dessa data.

Não obstante a posição polar, já assumida, e do frio intenso reinante, não houve formação de gelo em data anterior por falta de umidade no ar. Com efeito, a circulação dos oceanos até o Paleoceno (60 milhões de anos atrás) era muito simples, dominada que era por uma corrente equatorial que circundava a Terra.

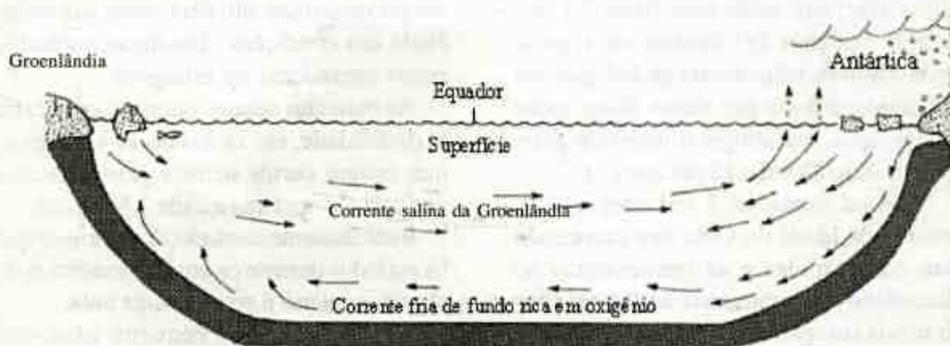
A Antártica estava ligada à Austrália, bem como à América do Sul, razão pela qual não existia ainda a corrente circumpolar antártica que, mais adiante, contribuiu para a umidificação da atmosfera do continente.

A Austrália começou a se afastar da Antártica há uns 40 milhões de anos, abrindo um canal para o fluxo oceânico, enquanto que a ligação com a América do Sul foi rompida entre 30 e 25 milhões de anos atrás, dando origem à Passagem de Drake, ao sul do Chile. A partir daí surgiu a corrente circumpolar antártica, umidificando a atmosfera e dando ori-

gem à produção de neve que, aos poucos, recobriu todo o continente.

A verdadeira cobertura de gelo da Antártica, entretanto, só assumiu a proporção atual no final do Mioceno, isto é, menos de 25 milhões de anos atrás, curiosamente num intervalo de clima bem ameno no planeta. O retardamento no aumento do gelo na Antártica, desde o início da formação da corrente circumpolar, deveu-se à insuficiência de umidade na região. A dose complementar de umidade surgiu devido a fenômenos que ocorreram no Atlântico Norte, com a separação entre a Groenlândia e a Noruega, no Mioceno, seguida do afundamento da crista entre a Islândia e as Ilhas Faroé, última barreira que impedia a circulação abissal da água do mar no rumo sul.

Quando essa corrente submarina aflorou à superfície no litoral antártico, devido ao fenômeno da ressurgência, ocorreu um incremento na evaporação, já que sua temperatura era superior às dos mares locais, fato que redundou num aumento da precipitação de neve.



Circulação de fundo no Atlântico

No Pólo Norte, a história da cobertura de gelo é semelhante, embora mais recente. A causa definitiva foi a ligação final entre as duas Américas pelo Istmo do Panamá, que ocorreu no período compreendido entre 5 e 3 milhões de anos atrás. A emersão do Istmo do Panamá interrompeu o fluxo

da corrente equatorial, que, no Atlântico Norte, foi desviado para nordeste, com o nome de "Gulf Stream", tornando-se responsável pela umidificação da atmosfera nas altas latitudes boreais.

Com essa conjugação de eventos, estava aberto o caminho para o período glacial

mais recente, a "Idade do Gelo", que começou há 1 milhão de anos e, se ainda não terminou, deu origem ao atual período interglacial.

Do início até 10 mil anos atrás, quando o gelo completou o seu recuo, ocorreram pelo menos 17 períodos de glaciação e 17 períodos interglaciais na Europa, conforme evidência o estudo dos sedimentos do fundo do mar. Esses períodos, no entanto, acham-se embutidos em quatro intervalos de glaciação principais, em que as temperaturas na Terra permaneceram, em média, 6° C abaixo das temperaturas médias atuais.

Como as geleiras têm um efeito extremamente destrutivo, apagando sinais anteriores, sabe-se muito do último período glacial, conhecido como "Wurm" na Europa e "Wisconsin" na América do Norte, e apenas um pouco do período anterior, conhecido como "Riss" na Europa e "Illinoian" na América do Norte.

O período glacial mais recente fez-se anunciar em torno de 115 mil anos a.C. com uma queda de temperatura global e dois curtos intervalos ainda mais frios. Por volta de 75 mil anos a.C. ocorreu uma queda ainda maior na temperatura global, que, daí por diante, passou por várias fases, todas elas geladas, até atingir o intervalo mais severo, entre 28 mil e 10 mil anos a.C.

Mais ou menos há 7 mil anos a.C.; as geleiras da Idade do Gelo desapareceram com certa rapidez e as temperaturas no Hemisfério Norte passaram a subir até atingir níveis comparáveis aos de hoje. No entanto, em torno de 4 mil anos atrás, a temperatura média da Terra manteve-se uns 5° acima da atual, tendo sido considerada o "climatógrafo ótimo" do planeta.

No último milênio o clima variou repetidamente, não obstante a pequena amplitude dessas variações. Mas houve uma variação de maior valor e duração, que se prolongou desde o século XIV até o século XVIII,

denominada na Europa de "Pequena Idade do Gelo". Entre 1650 e 1850, a queda de temperatura provocou a fome no Velho Continente, em função dos prejuízos impostos à agricultura. No rastro da fome vieram as guerras que acabaram por tornar o período conhecido como "Dark Age".

Quais foram as causas da "Pequena Idade do Gelo"? A sucessão de períodos frios e quentes depois da Idade do Gelo sugere que seja pesquisada uma causa episódica, ou mesmo periódica, na evolução do clima glacial para o interglacial ou pós-glacial.

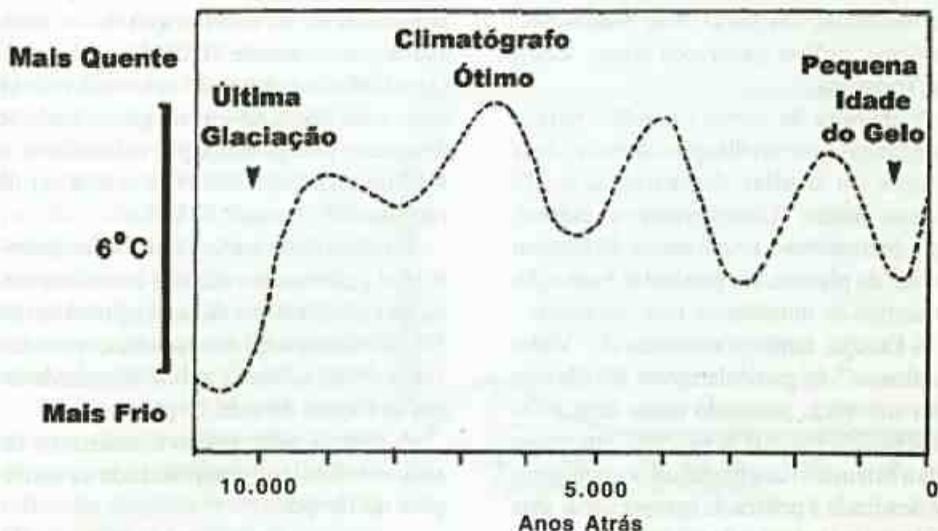
Um período de 2.500 anos é muito curto e elimina a hipótese da variação do clima em função das variações da órbita terrestre em torno do Sol. Também deve ser abandonada a hipótese dos deslocamentos das placas tectônicas, que têm uma periodicidade de milhões de anos. A circulação dos oceanos afeta o clima, mas é muito rápida para alterações da ordem de dois milênios. Prosseguindo-se com a pesquisa, chegar-se-ia às manchas solares, perturbações notáveis na superfície solar que há muito tempo despertam dúvidas sobre sua influência nas condições climáticas, inclusive como causadoras de estiagens.

As manchas solares ocorrem com certa periodicidade, em ciclos de 11 e 22 anos, que seriam curtos demais para provocar variações climáticas a cada 2.500 anos.

Recentemente, contudo, descobriu-se que há períodos durante os quais a ocorrência de manchas solares é praticamente nula.

No decorrer da "Pequena Idade do Gelo" não há registros de ocorrência de manchas solares, fato que poderia justificar as mudanças climáticas periódicas, com certa periodicidade no aparecimento e desaparecimento das manchas solares. Mas como prová-lo?

Aí entrou, por mera coincidência, o exame da datação dos anéis das árvores por meio do carbono. Acreditava-se que o car-



bono-14 era gerado a uma velocidade constante por um invariável fluxo de raios cósmicos liberados pelo Sol. Essa hipótese foi finalmente testada, há alguns anos, com exemplares de troncos de árvores com uma seqüência de anéis correspondente a um período de 8 mil anos.

Se a produção de carbono-14 tivesse sido constante durante todo o período, os anos representados pelos anéis deveriam ser iguais aos anos do calendário. Entretanto, constatou-se que não ocorria tal correspondência e, além disso, que as discrepâncias variavam com o tempo.

Como resultado, a maioria das datações feitas com o carbono-14 devem merecer correções, algumas vezes bem expressivas. Também a hipótese segundo a qual o fluxo de raios cósmicos é constante teve que ser reformulada e, ademais, ficou patente que

os períodos de fluxo mínimo têm um intervalo aproximado de 2.500 anos, o último deles coincidindo com a ausência de manchas solares no período da "Pequena Idade do Gelo".

O período em que ocorreu a "Pequena

Idade do Gelo" é identificado em português como "Idade Média", todavia mais bem definido no idioma inglês, onde é conhecido como "Dark Age". A única grande contribuição para o avanço do *homo sapiens sapiens*, pelo menos no mundo ocidental, foram as grandes navegações

empreendidas por vários povos, com especial destaque para os navegadores lusitanos. Esses navegadores, por sinal, enfrentaram ventos mais intensos e mares mais revoltos do que as atuais condições, uma vez que os centros de alta pressão e, também, os de baixa ficaram mais

**Com o progresso, aumentou sobremaneira a interferência do homem na vida do planeta, em particular a sua ação no sentido de modificar o meio ambiente**

próximos, razão pela qual o Oceano Atlântico era conhecido como "Mar Tenebroso" e o Cabo da Boa Esperança como "Cabo das Tormentas".

A abertura de novos caminhos para o intercâmbio entre civilizações distintas, com certeza foi o pilar de sustentação do "Renascimento". Com o progresso, aumentou sobremaneira a interferência do homem na vida do planeta, em particular a sua ação no sentido de modificar o meio ambiente.

A Europa, também chamada de "Velho Continente", foi particularmente afetada pela ação antrópica, perdendo quase toda a vegetação arbórea que a recobria em quase toda a extensão. Essa modificação, nem sempre destinada à prática da agropecuária, mas à criação e expansão de núcleos urbanos, não causou impactos severos no clima, uma vez que se processou lentamente. Por sinal, todas as variações climáticas são relativamente lentas, pois sempre que algo tende a modificar o clima surge uma reação natural à alteração, como descrito a seguir.

O nosso planeta, a Terra, é envolvido por uma camada de gases e aerossóis, a atmosfera, com pouco mais de 180 quilômetros de espessura, o que equivale a dizer muito delgada em relação ao diâmetro terrestre, igual a 12.472 quilômetros.

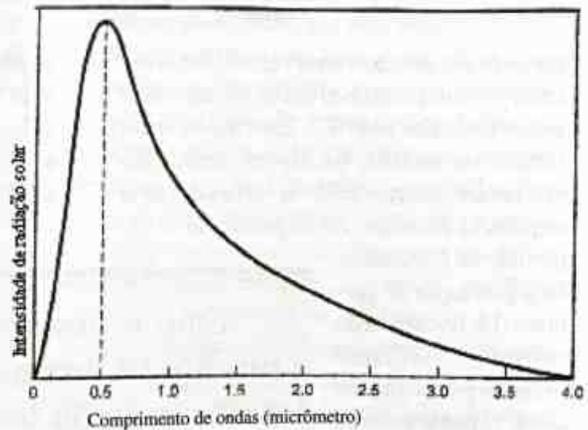
Não obstante a pequena espessura, a atmosfera é essencial para a vida e para o funcionamento de todos os processos físicos e biológicos da Terra. Ela é a responsável direta pelas temperaturas favoráveis da biosfera, pelo fornecimento dos gases necessários à respiração celular e à fotossíntese, pelo suprimento de água doce e até mesmo pela proteção de todos os seres vivos contra as perigosas radiações da faixa ultravioleta.

São dois os principais componentes gasosos da atmosfera, o Nitrogênio ( $N_2$ ) e

o Oxigênio ( $O_2$ ), cujas participações volumétricas, na composição do ar seco, são respectivamente 78,084% e 20,946%. O restante do volume do ar seco divide-se entre uma dúzia de outros gases, onde se destacam, pela participação volumétrica, o argônio (A), com 0,934% e o dióxido de carbono ( $CO_2$ ), com 0,0353%.

Em cima disso, participando regionalmente com percentuais variáveis temporalmente, mas perfazendo uma média global de uns 3% do volume total da atmosfera, aparece o vapor de água, vital à sobrevivência de todas as formas de vida do planeta.

A energia solar aciona a atmosfera, fazendo-a circular e determinando as condições do tempo.



O Sol emite, primariamente, numa faixa de radiação de comprimentos de onda situados entre 0,25 e 2,5 micrômetros, sendo que o pico da radiação solar exhibe um comprimento de onda de 0,5 micrômetro (o verde, do espectro visível). Isso porque, para qualquer corpo, o comprimento da onda de radiação mais intensa é dado pela fórmula:  $\lambda_{max} = 2.880/T$ , onde T é a temperatura do corpo emissor, expressa em graus Kelvin (273°C). A temperatura do Sol é igual a 6.000°K.

A figura que se segue mostra a distribuição da radiação solar, relacionando os comprimentos de onda e a intensidade de radiação:

A quantidade de energia solar interceptada pela Terra é enorme,  $3,67 \times 10^{21}$  calorias por dia (1 caloria é a quantidade de calor necessária para elevar de  $1^{\circ}\text{C}$  a temperatura de 1 grama de água). Esse total, vale dizer, corresponde tão-somente a dois bilionésimos da energia total irradiada pelo Sol. Ademais, da energia interceptada pela Terra, 45% situam-se na faixa visível (0,3 a 0,8 micrômetro), 46%, na faixa infravermelha (0,8 micrômetro a 100 micrômetros) e apenas 9%, na faixa ultravioleta (0,0001 a 0,3 micrômetro).

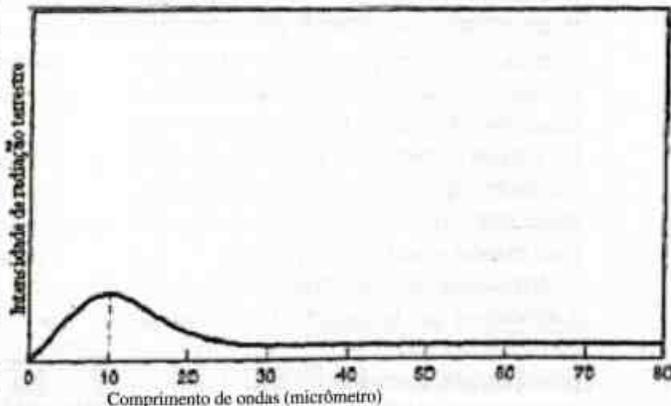
Quando a radiação solar penetra na atmosfera há uma interação com os gases e aerossóis, que poderão refleti-la, dispersá-la ou absorvê-la. Obviamente, a quantidade de energia radiante que não é refletida ou dispersada de volta para o espaço e, também, não é absorvida pelos gases e aerossóis atingirá a superfície da Terra, onde novas interações terão lugar. Evidente que, de acordo com a lei de conservação da energia, a soma do percentual que é absorvido pela atmosfera, do que é refletido ou dispersado e do que passa para a superfície da Terra será igual a 100%. O balanço anual da radiação solar sobre o sistema "Terra-Atmosfera" é, normalmente o seguinte:

Reflexão e dispersão pelo sistema .....	31%
Absorção pela atmosfera .....	23%
Absorção pela superfície da Terra ...	46%
Total .....	100%

Por aí pode-se concluir que o albedo do planeta é da ordem de 31% (albedo é a razão entre a radiação refletida e a radiação incidente).

Se as radiações do Sol fossem absorvidas continuamente pelo sistema "Terra-Atmosfera", sem que houvesse qualquer fluxo de calor para fora do sistema, as temperaturas da superfície da Terra e da at-

mosfera tenderiam a crescer continuamente, tornando impossível a vida na biosfera.



Acontece que a Terra também emite radiações, obedecendo às mesmas leis físicas que se aplicam a todos os corpos. O aquecimento do planeta, que condiciona a sua temperatura externa, deve-se à energia recebida do Sol e à própria energia interna, esta decorrente das radiações dos elementos radioativos do subsolo.

Por exibir temperaturas externas bem inferiores às do Sol, cerca de  $285^{\circ}\text{K}$ , as radiações terrestres situam-se na faixa infravermelha do espectro eletromagnético. O pico de energia das emissões corresponde ao comprimento de onda de 10 micrômetros, conforme mostra a figura que se segue.

Pois bem, o aquecimento devido à absorção das radiações solares é compensado pela fuga de calor do sistema "Terra-Atmosfera" para o espaço, por intermédio das radiações infravermelhas. Para tanto, contribui o fato das radiações solares incidirem apenas sobre a face iluminada do planeta, enquanto que as radiações infravermelhas são produzidas continuamente, dia e noite, pelo sistema "Terra-Atmosfera".

A temperatura média da superfície terrestre e da troposfera (camada mais baixa

da atmosfera) é determinada pelo efeito estufa, assim chamado porque se assemelha ao efeito produzido pelas estufas, construções recobertas com vidro, onde se cultivam plantas nos países de clima frio. Nas estufas, os vidros permitem a entrada das radiações solares, que são absorvidas e aquecem o ambiente. O calor irradiado pelos corpos conservados na estufa, na faixa infravermelha, é absorvido pelos vidros, que o retêm por algum tempo, o suficiente para manter o ambiente aquecido.

No caso do sistema "Terra-Atmosfera", a atmosfera que só captura 23% da radiação solar interceptada pelo planeta absorve praticamente 94% da radiação infravermelha da superfície da Terra, sendo parte dessa energia irradiada de volta para a superfície e a outra parte lançada no espaço. A absorção da radiação solar pelos gases da atmosfera é seletiva: cada gás absorve intensamente em determinados comprimentos de onda e muito pouco ou nada nos demais.

Esse mecanismo retarda a liberação da energia para o espaço, por manter uma troca de calor contínua no interior do sistema "Terra-Atmosfera". Conseqüentemente, a biosfera tem a sua temperatura elevada até o nível compatível com as diversas manifestações de vida existentes na Terra. Com efeito, vista do espaço, a Terra irradia numa temperatura da ordem de  $-18^{\circ}\text{C}$ , enquanto que a temperatura média da biosfera pode ser considerada como sendo  $15^{\circ}\text{C}$ . Então, o efeito estufa eleva a temperatura da biosfera em cerca de  $33^{\circ}\text{C}$ .

Eis aí, em resumo, a descrição do fenômeno natural denominado efeito estufa, que vem operando continuamente há mais de 1 bilhão de anos, desde que a atmosfera passou a ser rica em oxigênio, **não sendo, portanto, uma perturbação atmosférica provocada pelo homem**. Muito até pelo contrário, ele, o efeito estufa, foi um dos fatores que deram margem ao aparecimento do homem no planeta! Como complemento, é importante destacar a função de regulação térmica desempenhada pela hidrosfera, em que ficará ainda mais realçada a perfeição da obra do Criador.

**O fenômeno natural denominado efeito estufa, vem operando continuamente há mais de 1 bilhão de anos, desde que a atmosfera passou a ser rica em oxigênio, não sendo, portanto, uma perturbação atmosférica provocada pelo homem**

Os oceanos ocupam mais de dois terços da superfície do planeta. O albedo dos oceanos varia com a altura do Sol, mas, em média, é bem inferior ao de qualquer outra superfície. A partir da altura do Sol de  $30^{\circ}$ , a absorção das radiações solares pelo oceano é superior a 94%. Além disso, a mistura vertical da água, por convecção, transporta o calor absorvido

para profundidades consideráveis, bem superiores àquelas em que cada comprimento de onda pode penetrar (as radiações de cor azul são as que atingem maiores profundidades, podendo chegar a até 200 metros).

Sobrepondo-se a esses fatos, a água é, ainda, a substância que exhibe o maior calor específico dentre todas as demais. Isso significa que a água é a substância que absorve maior quantidade de calor para elevar a sua temperatura e, inversamente, é também a substância que libera mais calor para baixar a sua temperatura.

Gás	Concentração atual	Concentração antes da era industrial	Incremento anual
CO <sub>2</sub>	353.000	280.000	0,7
CH <sub>4</sub>	1.738	790	0,9
NO <sub>2</sub>	310	288	0,8
O <sub>3</sub>	20 a 40	10	0,5 a 2,0
CFC	0,28 a 0,48	0	4,0

A área superior ocupada pelas águas, na superfície do planeta (que bem poderia se chamar “Água” em vez de “Terra”), junto com as propriedades do líquido básico, torna os oceanos coadjuvantes do efeito estufa, no sentido de amenizar o clima terrestre, contendo os saltos bruscos de temperatura entre os períodos diurno e noturno e, mesmo, entre dias subsequentes.

Retornando ao efeito estufa, deve ser mencionado que o seu principal agente é o vapor de água contido na atmosfera, tanto pela concentração, que pode chegar até 3% do volume do ar, como pela capacidade que apresenta de absorver radiações em todo o espectro infravermelho.

Os demais gases que atuam no sentido de elevar a temperatura da biosfera, por intensificação do efeito estufa, são: o dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), o ozônio (O<sub>3</sub>), o metano (CH<sub>4</sub>), o óxido nitroso (N<sub>2</sub>O) e os fréons ou clorofluorcarbonos (CCl<sub>3</sub>F, CCl<sub>2</sub>F<sub>2</sub> e C<sub>2</sub>Cl<sub>3</sub>F<sub>3</sub>). A tabela que se segue indica a concentração volumétrica desses gases na atmosfera, em partes por bilhão.

A tabela mostra que o dióxido de carbono deve ter um papel importante na intensificação do efeito estufa, quando comparado com os outros gases nela listados, devido à sua concentração na atmosfera.

Deve ser ressaltado, entretanto, que o metano, o óxido nitroso e os clorofluorcarbonos são muito eficientes como absorvedores de radiações infravermelhas por atuarem numa “janela” existente entre 8 e 10 micrômetros, em que a maior parte do calor

emitido pela superfície da Terra escapa para o espaço.

Todavia, como o fator concentração tem maior peso, o vilão principal do atual desafio com que se defronta a humanidade, qual seja, o de es-

tancar o aquecimento contemporâneo da atmosfera, é o dióxido de carbono.

Para analisar a atuação do dióxido de carbono na atmosfera, faz-se necessário conhecer tanto o ciclo do carbono quanto o ciclo do oxigênio, devido à ligação estreita entre os dois gases.

A presença do oxigênio livre na Terra está intimamente relacionada com o processo denominado fotossíntese, mediante

**Em razão da água ocupar a maior parte da superfície do planeta, bem que ele poderia se chamar “Água” em vez de “Terra”**

o qual as plantas usam a energia solar para converter dióxido de carbono e água em oxigênio e açúcares. O gás é liberado para a atmosfera, e os açúcares são convertidos em tecidos vegetais.

Admite-se que a fotossíntese produza anualmente  $10^{16}$  moléculas-grama de oxigênio (1 mol de  $O_2 = 32$  gramas). Desse total, três quartos correspondem à produção da vegetação continental e um quarto provém dos fitoplânctons dos mares.

Há, ainda, uma outra fonte de produção de oxigênio para a atmosfera, qual seja, a dissociação do vapor de água pelas radiações da faixa ultravioleta, seguida de uma fuga de moléculas de

hidrogênio para o espaço, antes que tenham elas oportunidade de se recombinar com o oxigênio livre. Esse processo é lento, eis que só libera  $10^{10}$  moles de oxigênio por ano. Todavia, ao contrário da fotossíntese,

não é um processo reversível e, destarte, acaba sendo a principal fonte de abastecimento do "reservatório" de oxigênio da atmosfera, que tem capacidade para estocar  $3,8 \times 10^{19}$  moles de oxigênio, ou seja,  $1,216 \times 10^{15}$  toneladas do gás em foco.

Note-se que a produção anual de oxigênio pela fotossíntese representa apenas 0,026% do gás armazenado no "reservatório" atmosférico, o que significa que, se não houvesse um mecanismo de remoção do gás, tal "reservatório" dobraria sua capacidade em 3.800 anos. Tal intervalo representa o tempo de residência do oxigênio na atmosfera e dá uma idéia concreta da rapidez ou da lentidão, conforme o ponto de vista, da reação da atmosfera a uma mudança brusca na velocidade de produção ou remoção do oxigênio.

Os mecanismos responsáveis pela remoção do oxigênio atmosférico e, por consequência, pela manutenção do equilíbrio do seu ciclo, são os processos de respiração e de decomposição, bem como o de oxidação das rochas, este último bem mais lento.

A respiração e a decomposição são reações opostas à fotossíntese, que resultam na remoção do oxigênio atmosférico e do carbono orgânico superficial, para produção de água e dióxido de carbono. A atmosfera, no momento, contém  $5,6 \times 10^{16}$  moles de  $CO_2$ , que correspondem a 0,033% do volume do ar.

Para manter a atmosfera balanceada, a velocidade desse processo deve resultar na produção de  $10^{16}$  moles de dióxido de carbono por ano (1 mol de  $CO_2 = 44$  gramas), de modo a contrabalançar a produção, pela fotossíntese, das  $10^{16}$

**Quem é então o "pulmão do mundo"?**  
**É o grande volume de água salgada que recobre 71% da superfície da Terra**

moles de oxigênio. O "reservatório" superficial de carbono orgânico é igual a  $2 \times 10^{17}$  moles, portanto 200 vezes menor do que o "reservatório" de oxigênio atmosférico. Como é fácil calcular, o tempo de residência do carbono nesse "reservatório" é igual a 20 anos. Portanto, por esse lado, bem rápida será a resposta a qualquer tipo de alteração no balanceamento do dióxido de carbono presente na atmosfera.

Sabendo-se que a atmosfera anterior à atual era rica em dióxido de carbono e desprovida de oxigênio, emana claro da pequena dimensão do "reservatório" de carbono orgânico da litosfera que não pode ser ele o único responsável pela produção do oxigênio. De fato, se, por hipótese, a reação fotossintética parasse de repente, a decomposição subsequente de toda a ma-

téria viva e a remoção total do carbono orgânico da superfície emersa da Terra consumiriam apenas meio por cento do oxigênio atmosférico ( $2 \times 10^{17} / 3,8 \times 10^{19} = 0,00526$ ). Traduzindo em miúdos: **a liberação de todo o carbono retido na fauna e na flora pouco afetaria o percentual de oxigênio da atmosfera.**

Tal constatação, por si só, desfaz o mito do “pulmão do mundo”, não só em relação à floresta amazônica, mas para toda a vegetação do planeta.

Quem é então o “pulmão do mundo”?

É o grande volume de água salgada que recobre 71% da superfície da Terra.

O dióxido de carbono é trocado, continuamente, entre a atmosfera e a hidrosfera.

A superfície dos mares libera, por evaporação,  $5,5 \times 10^{15}$  moles de  $\text{CO}_2$  por ano, que não contribuem para alterar o percentual do

gás na atmosfera porque quantidade idêntica é absorvida e dissolvida no mesmo período. A camada superior dos mares, entretanto, retém  $3,2 \times 10^{18}$  moles de dióxido de carbono, já transformado em íons de bicarbonato ( $\text{HCO}_3^-$ ). Além disso, os sedimentos que capeiam o fundo dos oceanos contêm  $10^{20}$  moles de carbono orgânico e  $5 \times 10^{21}$  moles de carbonato de cálcio, esta última substância resultante de uma seqüência de reações químicas, iniciadas a partir da combinação da água com o dióxido de carbono. Agora sim apareceram os grandes “reservatórios” de carbono!

Como as reações químicas que se processam nos oceanos são reversíveis, chega-se à conclusão de que a concentração de dióxido de carbono na atmosfera é controlada pelo grau de acidez dos oceanos, uma vez que a reversibilidade atua como

um circuito de realimentação negativa, bem sintonizado para equilibrar os ciclos de oxigênio e de carbono na atmosfera.

Note-se que os mais antigos sedimentos conhecidos na superfície da Terra datam de 3,8 milhões de anos atrás. No fundo do mar, todavia, a idade máxima dos sedimentos é da ordem de 150 milhões de anos, como resultado da sucção contínua das placas tectônicas pelas fendas-sumidouros existentes nas fossas abissais. Portanto, o tempo de residência do carbono, no maior dos seus “reservatórios”, é da ordem de 150 milhões de anos, **fato que confere excepcional estabilidade ao sistema.**

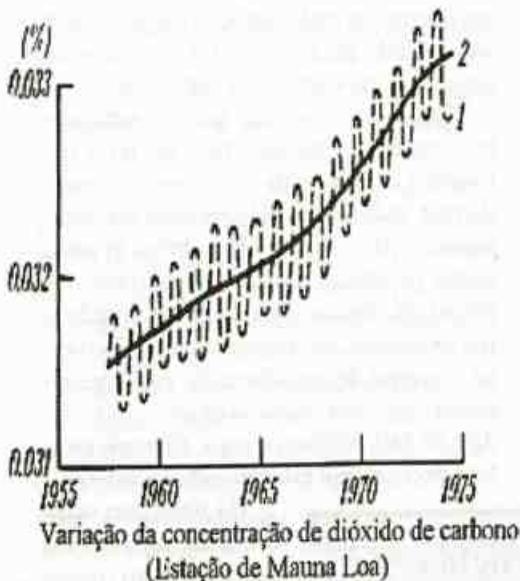
**Os oceanos, “pulmões do mundo”, controlam, com admirável perfeição, os ciclos naturais do oxigênio e do dióxido de carbono!**

Há ainda uma outra fonte de dióxido de carbono: a atividade vulcânica. Anualmente, as erupções vulcânicas descarregam na atmosfera  $5,5 \times 10^{15}$  moles de dióxido de carbono. Para contrabalançar tal descarga, tornando a

atmosfera estável, entra em ação um ciclo que opera lenta mas continuamente, ao longo da escala geológica de tempo, envolvendo a intemperização dos silicatos. Os efeitos gerais desse processo, alimentado por duas reações químicas, são: a transferência de carbonatos, depositados nos continentes, para o fundo dos oceanos; e a conversão de silicatos em carbonatos. Como resultado da intemperização dos silicatos, ocorrerá um pequeno aumento na alcalinidade dos oceanos, que suscitará um aumento na absorção de dióxido de carbono da atmosfera, para que as águas voltem ao seu estado normal, ligeiramente ácido.

Os oceanos, “pulmões do mundo”, controlam, com admirável perfeição, os ciclos naturais do oxigênio e do dióxido de carbono!

A partir do aumento da interferência do homem sobre a natureza, sobretudo após o



início da era industrial, a atmosfera começou a receber quantidades adicionais de dióxido de carbono, sem que houvesse qualquer escoadouro especial para compensá-las.

No afã de gerar energia, o homem começou queimando madeira e carvão vegetal, mas, tempos depois, passou a usar os combustíveis fósseis, carvão mineral e petróleo, retirados de "arquivos" subterrâneos, onde permaneceram estocados por períodos da ordem de 350 milhões de anos. Evidente que, após tanto tempo, esses derivados do carbono já não faziam parte do ciclo respectivo.

A queima de combustíveis fósseis, convém lembrar, é hoje responsável por 97% da energia total consumida pela humanidade, mas é também culpada pelo despejo na atmosfera de  $10 \times 10^{14}$  moles de dióxido de carbono por ano. O número citado corresponde à emissão anual medida no final da década de 70 e já aumentou bastante, eis que o consumo dos combustíveis fósseis vem crescendo à razão de 7,5% ao ano.

Como resultado, a concentração de dióxido de carbono no ar elevou-se de 280

para 353 partes por milhão, entre o início da era industrial e os dias de hoje. Levantamento datado de 1987, interessante mencionar, acusou um despejo de 5,3 bilhões de toneladas de dióxido de carbono, resultante da queima dessas substâncias no ano referenciado. O mesmo levantamento revelou que uma terça parte da humanidade, residente nos países desenvolvidos, contribuiu com 3,9 bilhões de toneladas, isto é, 73,6% do total.

Por ordem, os sete maiores poluidores foram: Estados Unidos da América, com 1.224 milhões de toneladas; a finada União Soviética, com 1.013,6 milhões; a Europa Ocidental, com 791,6 milhões; a China, com 555,2 milhões; a Europa Oriental, com 365,7 milhões, e o minúsculo Japão, com 247,5 milhões de toneladas.

Nesse contexto perdulário, os povos que habitam o Novo Mundo, da margem direita do Rio Grande ao Estreito de Drake, despejaram, tão-somente, 229,7 milhões de toneladas de dióxido de carbono na atmosfera, menos do que os japoneses o fizeram.

Coube aos brasileiros a responsabilidade nominal pelo lançamento de 50,2 milhões de toneladas de dióxido de carbono, apenas 0,94% do total mundial. Que crime ambiental cometeram, então, os brasileiros?

No final da década de 60, foram montadas duas estações para medição da concentração de dióxido de carbono na atmosfera, uma no tope do Mauna Loa (Havaí) e outra na Antártica. A figura que se segue mostra o resultado das observações feitas no Mauna Loa entre 1958 e 1976.

No período, os registros indicam uma média anual de crescimento igual a 0,74 parte por milhão, o que corresponde a 0,25% do total de dióxido de carbono contido na atmosfera.

Outro aspecto relevante indicado pelas observações está bem evidente na curva 1 (pontilhada), que foi traçada com os resul-

tados reais das medições. As variações da curva 1, em torno da curva 2 (cheia), média das observações, destaca a influência decisiva da fotossíntese no ciclo anual do dióxido de carbono. A concentração diminui nos meses de crescimento das plantas autotróficas e aumenta nos períodos de colheita e de repouso compulsório do solo, devido às condições climáticas.

Bem importante essa observação, pois desfaz, sem margem de contestação, a crença de que as queimadas anuais, observadas pelos satélites no território brasileiro em geral, mas na Amazônia em particular, contribuem sobremaneira para o aumento da concentração de dióxido de carbono na atmosfera. Podem contribuir momentaneamente, por dois ou três meses, porque tão logo começam a brotar os vegetais plantados nos locais submetidos ao fogo, para limpeza dos terrenos, o dióxido de carbono liberado pela queima é absorvido de volta para compor os tecidos das novas plantas.

A limpeza de terrenos com fogo, prática primitiva, na verdade, só provocará um desbalanceamento na atmosfera quando tais áreas não forem usadas para o plantio.

Por sinal, esses representantes dos países desenvolvidos, entre eles as intrometidas Organizações Não-Governamentais (ONGs), que vivem disseminando notícias desabonadoras contra os brasileiros (infelizmente, reproduzidas internamente por órgãos de divulgação dissociados da nacionalidade), deveriam lembrar que as estimativas modernas, feitas por cientistas de renome, apontam para um total de 15 milhões de quilômetros quadrados de áreas

florestadas destruídas pelo homem (11,2% das terras emersas, sem contar a Antártica). A responsabilidade por tamanho sacrilégio ambiental cabe, exatamente, aos países que expandiram os seus ecúmenos até os limites extremos dos seus territórios e, não satisfeitos com tal façanha, ainda montaram um esquema de dominação que lhes permite explorar predatoriamente os recursos naturais daqueles países que se atrassaram, por vários motivos.

A floresta ombrófila da Amazônia brasileira, que só ocupa uma área de 3,2 milhões de quilômetros quadrados, é ainda um dos poucos sítios naturais do planeta, exatamente porque os brasileiros, até algum tempo atrás, vinham impedindo a intromissão dos

estrangeiros no processo de ocupação da região. Daí porque menos de 8% da área florestada primitiva sofreram modificações até a presente data.

As grandes exceções à regra, como a fracassada experiência da Fordlândia, o calamitoso Projeto Jari e, agora, a multiplicação

das madeireiras, foram todas tentativas de exploração econômica conduzidas por pessoas desvinculadas da comunhão nacional.

As queimadas observadas na Amazônia verdadeira (não confundi-la com a ficção jurídica denominada Amazônia Legal) ocorrem normalmente em áreas de várzea e têm como finalidade a limpeza de áreas para plantio. Como incidem sobre as várzeas, não prejudicam a vegetação arbórea; e como se destinam ao plantio, não contribuem para o desbalanceamento do ciclo de carbono. O resto é campanha insidiosa promovida por quem está de olho grande na Amazônia brasileira, paraíso dos recursos naturais.

**A limpeza de terrenos com fogo, prática primitiva, na verdade, só provocará um desbalanceamento na atmosfera quando tais áreas não forem usadas para o plantio**

Como os países ricos preocupam-se tanto com essas queimadas inocentes, está nas mãos deles evitá-las. Bastaria que acertassem umas poucas alterações, bem simples mesmo, nas práticas econômicas que adotam, de modo que fosse eliminada a agiotagem nos financiamentos concedidos aos países que lutam para sair do subdesenvolvimento. Aí, com toda a certeza, os caboclos da Amazônia brasileira, sobretudo descapitalizados, passariam a contar com máquinas para o preparo das áreas de plantio, em substituição ao fogo que, por afetar a camada húmifera, acaba prejudicando a fertilidade do solo.

Ademais, se sentem tanta falta das florestas, que modifiquem espaços dos respectivos territórios, hoje ocupados para fins diversos, para recompor as antigas florestas que os seus antepassados devastaram, em nome do progresso.

Os brasileiros, uma vez liberados do estado de servidão em que se encontram e, por conseqüência, devidamente esclarecidos sobre as grandes questões nacionais, serão os primeiros interessados em zelar pela hiléia, não pelos mitos que a cercam, nem mesmo pelo simples amor à natureza, mas pelo seu valor intrínseco.

Com efeito, o volume total das espécies já conhecidas no mercado de madeiras, apenas 60% do inventário florestal da região, representa um valor superior a 1 trilhão de dólares. Além disso, há que se computar diversas outras dádivas da natureza amazônica, inclusive a incomparável biodiversidade regional. Toda essa riqueza, outrossim, poderá ser perenizada, desde que a exploração econômica da região seja conduzida com racionalidade.

A racionalidade, ademais, impõe a conservação da hiléia, não pelo diminuto incremento que a sua substituição poderá causar no efeito estufa, mas sim porque há uma relação biunívoca entre a floresta e o clima amazônico.

Alterada substancialmente a floresta, alterar-se-á o clima, com conseqüências desastrosas para a região e para o País.

Discutidos esses detalhes paralelos, contudo de suma importância, volta-se ao assunto principal para uma conclusão sobre o que foi exposto: a responsabilidade maior pelo aumento da concentração de dióxido de carbono na atmosfera fica por conta da queima de combustíveis fósseis, carvão mineral e petróleo.

Aí surge uma pergunta: por que os mecanismos naturais de balanceamento da atmosfera não estão compensando esse excesso de CO<sub>2</sub> produzido pela nova fonte? A resposta é muito simples. Como o consumo desses combustíveis cresce constantemente, os tais mecanismos de realimentação vêm perseguindo o balanceamento sem jamais alcançá-lo. Aumentam, por exemplo, a alcalinidade dos oceanos, para que eles sejam capazes de absorver mais dióxido de carbono. Todavia, no momento seguinte, a quantidade do gás despejada na atmosfera é superior à programada pelo ajuste natural, e assim por diante.

Então, a dosagem mínima de remédio para evitar o aquecimento da biosfera, pela intensificação do efeito estufa, será a limitação do uso dos combustíveis fósseis a um determinado valor, que jamais poderá ser ultrapassado. A longo prazo, bem maior do que 20 anos, essa providência recolocaria as coisas no seu devido lugar.

Todavia, talvez não seja aconselhável esperar tanto, uma vez que até lá o nível dos mares poderá sofrer um aumento perigoso para os habitantes das regiões litorâneas e o clima também poderá ter sido afetado o suficiente para alterar o zoneamento agrícola do planeta como um todo.

A solução aceitável para a questão será a de limitar ao máximo o uso dos combustíveis fósseis, substituindo-os por outras fontes de energia.

O Brasil, por exemplo, por ter seu território inserido na faixa tropical e pelo fato de possuir a maior reserva superficial de água doce do planeta, não terá maiores dificuldades para encontrar alternativas energéticas.

A energia hídrica disponível no país, da qual só se aproveitou até hoje pouco mais de 35%, é a principal fonte energética limpa que poderá liberar o país da queima de combustíveis fósseis.

O clima tropical e a grande exposição à energia solar permitem o aproveitamento de diversas espécies de vegetais existentes, que tanto podem ser usadas para obtenção de álcool quanto para a produção de óleos combustíveis e lubrificantes, perfeitamente

aptos a substituir os similares derivados dos hidrocarbonetos. São esses vegetais excelentes alternativas, desde que não prejudiquem a geração de energia para mover a máquina humana, como o são os alimentos.

Os ventos constantes que sopram em diversas regiões do Brasil, inclusive no mar, poderão vir a ser outra alternativa.

A utilização criteriosa da energia nuclear é, ainda, uma opção válida para minimizar

o uso dos combustíveis fósseis, pelo menos até que se possa alcançar a eliminação dessas substâncias poluentes, quando se tornar comum o uso do hidrogênio para tal finalidade.

Também uma reorientação no transporte de cargas no País, hoje dominado pelas rodovias, mediante a utilização das hidrovias, tanto o mar litorâneo quanto a

extraordinária rede fluvial, passível de substancial aumento pela construção de eclusas ao lado das usinas hidrelétricas já instaladas e por instalar, garantiria uma economia de combustível superior a 50%, além de reduzir o preço dos fretes em 70%.

Não será a miopia ou a subserviência de dirigentes, alguns de-

les atrelados a organizações não-governamentais alienígenas, que deterá os brasileiros na sua opção pelas fontes hoje denominadas alternativas, sinônimo de independência energética, enorme passo para a conquista da tão sonhada independência econômica que, afinal, livrará o Brasil dos grilhões centenários que vêm retardando a sua transformação em sede da primeira grande civilização a surgir nos trópicos.

**O Brasil, por ter seu território inserido na faixa tropical e pelo fato de possuir a maior reserva superficial de água doce do planeta, não terá maiores dificuldades para encontrar alternativas energéticas**

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<MEIO AMBIENTE> ; Ecologia; Camada de ozônio; Oceano; Política para o meio ambiente; Estudo; Ciência do mar; Clima; Hidrogênio; Radiação; Química;

O passeio à Ilha ocorre de quinta a domingo, às 13h, 14h30min e 16h, saindo do cais do Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/nº, na Praça XV.



## O Último Baile da Ilha Fiscal

A orquestra tocava animada. Belas mulheres desfilavam pelo salão, ostentando vestidos suntuosos. Os homens, trajando casacas ou elegantes uniformes, falavam sobre política, histórias de guerra, batalhas navais. Lá fora, o som das ondas do mar complementava os acordes dos violinos. O cenário era perfeito. A Ilha Fiscal, construída com requinte para servir como posto alfandegário, recebia com pompa a oficialidade do encouraçado chileno *Almirante Cochrane*.

Ninguém poderia imaginar que aquele seria o “Último Baile do Império”. Alguns dias depois, era proclamada a República. Uma nova era na História do Brasil se iniciava.

A Ilha Fiscal continua sendo um elo entre o presente e o passado. Em 1913 foi adquirida pela Marinha em troca do Vapor *Andrada*. Décadas se passaram e o castelinho, que testemunhou tantos fatos históricos, é hoje uma das principais atrações turísticas do Rio de Janeiro. Aberto à visitação, inclui em seu roteiro o Torreão, a Ala do Cerimonial e exposições permanentes. Venha conhecer este símbolo dos últimos dias do Império, e muito mais, como a participação e os projetos da Marinha na Antártida!

Informações:

(0xx-21)

2233-9165

## HYUGA (DDH-181): UM EUFEMISMO “POLITICAMENTE CORRETO”<sup>1</sup>

EDUARDO ITALO PESCE<sup>2</sup>  
Professor

---

Foi lançado ao mar em Yokohama, no dia 23 de agosto de 2007, o porta-helicópteros anti-submarino *Hyuga* (DDH-181). Este navio (cuja designação oficial é contratorpedeiro porta-helicópteros e cuja incorporação está prevista para março de 2009) é a maior belonave construída no Japão desde a Segunda Guerra Mundial e poderá ser o protótipo da futura geração de navios-aeródromos (NAe) japoneses.

O nome *Hyuga* é uma antiga denominação para o Japão. Não será surpresa se a segunda unidade da classe, cuja incorporação é esperada para 2011, receber o nome de *Ise* (DDH-182). Estes nomes foram ante-

riormente ostentados por dois encouraçados, convertidos em NAe híbridos (com convés de voo a ré) durante a Segunda Guerra Mundial.

A princípio, está prevista a construção de quatro novas unidades. Esta classe de navios destina-se a substituir os contratorpedeiros porta-helicópteros (DDH) das classes *Haruna* e *Shirane*, equipados como capitânia de flotilha e capazes de operar três helicópteros anti-submarino *SH-60J Seahawk* cada um.

Com 13.500 toneladas de deslocamento leve e aproximadamente 20.000 t de deslocamento carregado, o *Hyuga* tem 195 metros de

1 Artigo submetido à *Revista Marítima Brasileira* em setembro de 2007. Disponibilizado na versão online da revista *Segurança & Defesa*, em <http://www.segurancaedefesa.com/>.

2 Especialista em Relações Internacionais, professor no Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Cepuerj), colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Escola de Guerra Naval (CEPE/EGN) e membro do U.S. Naval Institute.



comprimento total, 32 m de boca máxima, 22 m de pontal e 7 m de calado carregado. Por razões políticas e legais, foi mantida a designação DDH para esta classe de belonaves.<sup>3</sup>

O sistema de propulsão é constituído por quatro turbinas a gás em configuração *Cogag*, com dois eixos e potência total de 100.000 HP. Isto lhe permite desenvolver velocidades de até 30 nós. Oficialmente, a tripulação é constituída por 347 oficiais e praças, embora a capacidade do navio seja obviamente maior.

O armamento inclui um sistema de lançamento vertical Mk. 41 para mísseis superfície-ar *Sea Sparrow* ou foguetes anti-submarino *Asroc*, além de com dois reparos triplos HOS-303 de lançamento de torpedos anti-submarino. Para defesa

antimíssil e antiaérea aproximada, há dois sistemas *Phalanx Block 1B*, com canhões automáticos *Vulcan* de 20 mm.

O sistema de direção de tiro é do tipo FCS-3, com radar de vigilância aérea integrado (do tipo *Aegis*). Para vigilância de superfície, o navio conta com radar OPS-20. Um sonar OQS-21 está instalado num bulbo na proa. O sistema de comando e controle é do tipo *Atecs* (*Advanced Technology Combat System*).

Está prevista uma dotação nominal de três helicópteros anti-submarino *SH-3K Seahawk* e um de contramedidas de guerra de minas *MCH-101 Merlin*. O convão é servido por dois elevadores e tem quatro *spots* a bombordo. Não há rampa para lançamento de aeronaves *Stovl* (*Short Takeoff*)

<sup>3</sup> *Nota do Autor:* Na terminologia da Marinha do Brasil, o *Hyuga* poderia ser classificado como navio-aeródromo de helicópteros anti-submarino (NAeHS). Está prevista, embora não seja utilizada atualmente, a classificação NAeHA, que significa navio-aeródromo de helicópteros de assalto.

*Vertical Landing*), de decolagem curta e pouso vertical.

A capacidade máxima de aeronaves deste navio é estimada em 11 helicópteros de porte médio estacionados no convão, com mais sete ou oito abrigados no hangar. Operando como porta-helicópteros, o *Hyuga* está capacitado a atuar como capitânia de um grupo-tarefa anti-submarino.

Operando com uma combinação de helicópteros e aeronaves de combate *Stovl*, esta classe de navios poderia atuar na cobertura aérea de forças navais e no apoio aéreo a operações anfíbias ou expedicionárias. Entretanto, a obtenção de aeronaves *Stovl* para a Marinha japonesa é um problema político que ainda deverá ser resolvido.

Depois da Segunda Guerra Mundial, por força do Artigo 9º de sua Constituição, o Japão ficou proibido de ter Forças Armadas. Sua Marinha é designada pelo eufe-

mismo Força de Autodefesa Marítima, embora possua unidades com características de emprego oceânico e esteja investindo na obtenção de certa capacidade de projeção de poder.

Existe no Japão uma corrente de opinião favorável à flexibilização do Artigo 9º e à adoção de uma postura mais soberana em assuntos ligados à defesa. A Agência de Defesa Nacional foi recentemente elevada a Ministério, mas foi mantida a denominação Forças de Autodefesa para as Forças Armadas japonesas.

A participação japonesa em operações de paz no exterior é uma tendência que deve ser ampliada. O Japão já dispõe de um dos maiores orçamentos de defesa do mundo. Sem dúvida, é candidato de peso a uma possível vaga de membro permanente do Conselho de Segurança das Nações Unidas, caso este venha a ser reformulado.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha do Japão; Navio aeródromo; Porta-helicóptero; Guerra anti-submarino;

# Venha visitar o Espaço Cultural e embarque na história da navegação!



## ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA

AV. ALFRED AGACHE S/Nº CENTRO - INFORMAÇÕES: (0XX-21) 2104-6025  
2104-6870



Ao visitar o Espaço Cultural da Marinha, você vai embarcar numa sensacional viagem pela história do Brasil. Logo na entrada, a exuberante Galeota D. João VI vai transportá-lo ao século XIX. Construída em 1808, em Salvador, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.

O Espaço Cultural apresenta mais três módulos. No seu itinerário, percorra a *História da Navegação*, mergulhe na *Arqueologia Subaquática*.

Senhores passageiros, a viagem ainda não terminou. Ela continua a bordo do Navio-Museu *Bauru*, antigo Contratorpedeiro, que participou da Segunda Guerra Mundial, e do *Submarino-Museu Riachuelo*, atracado no cais do Espaço.

É a Marinha cada vez mais perto de você, valorizando a cultura e a nossa História.

**ABERTO À VISITAÇÃO DE TERÇA A  
DOMINGO, DE 12H ÀS 17H,**

# BARÃO DE URUGUAIANA

CARLOS FONTES\*  
Professor

As grandes figuras da nossa história fogem através dos tempos, quando estudiosos tentam em vão buscar o conhecimento desses homens que ajudaram na construção do nosso município, como é o caso do Barão de Uruguaiiana, que até pouco tempo era desconhecido por muitos.

Esse íncrito político e magistrado brasileiro teve papel de grande destaque durante a rendição dos paraguaios em Uruguaiiana.

Nasceu Ângelo Muniz da Silva Ferraz, na então província de Valença (Bahia), em 1812, vindo a falecer em Petrópolis (RJ), em 18 de janeiro de 1867.

Em 1834, formou-se em Direito pela Faculdade de Olinda, tendo sido colega de Conceição de Sinimbu e Nabuco de Araújo. De tendência política mais conservadora, recém-for-

mado, acompanhou as forças que combateram a Cabanagem em Alagoas e Pernambuco, onde brilhantemente tomou parte.

Em 1835, foi novamente nomeado promotor público em Salvador, de 1837 a 1843, juiz de Direito de Jacobina. Em 1838 fora eleito deputado à Assembléia Provincial da Bahia, tomando a iniciativa de uma petição ao Imperador, onde solicitou e viu aprovada a anistia aos revoltosos da Sabinada, embora estivesse politicamente em campo oposto.

Sobre ele, comentara Joaquim Nabuco:

*“Ferraz era na tribuna uma espécie de gladiador antigo, armado de rede que devia lançar sobre o adversário e do tridente com que procuraria atravessar-*

\* Delegado da Academia de História Militar Terrestre do Brasil – Delegacia Gen. Setembrino de Carvalho.

*lhe a armadura. Possuía vasta erudição e uma competência administrativa excepcional. Talvez de todos os homens de Estado da Monarquia tenha sido o único apto para ocupar qualquer das pastas com a mesma proficiência e, mesmo se as circunstâncias o obrigassem a tanto, todas a um tempo. A sua atividade era igual à sua capacidade."*

Em 1842, elegeu-se deputado à Assembléia-Geral, ficando até 1848, quando então foi nomeado pelo Imperador para inspetor de Alfândegas do Rio de Janeiro, função que exerceu até 1855, desempenhando também a de procurador fiscal do Tesouro Nacional.

Conselheiro do Império até outubro de 1853, novamente deputado pela Bahia em maio de 1856, veio a assumir no Rio Grande do Sul o cargo de presidente da Província, de 8 de março de 1857 a 24 de abril de 1859.

Um dos pontos culminantes de sua vida foi a sua indicação, em agosto de 1859, para a Presidência do Conselho dos Ministros, onde acumulou a pasta da Fazenda e, interinamente, a do Império.

Na sua gestão de dois anos, destacou-se, sobremaneira, sobre a reforma da lei eleitoral, que foi aprovada sob o Gabinete Paraná, onde foram ampliados os chamados círculos, os quais passaram a constituir de três deputados. Tomou importantes

medidas de restrição às missões e de reformulação dos regulamentos fiscais e tarifas aduaneiras.

O máximo da sua carreira – que permaneceu nos anais da história de Uruguaiiana – foi quando ocupou o cargo de ministro da Guerra, em pleno conflito entre Brasil e Paraguai, em 1865. Assumindo em maio desse ano, permaneceu nas funções até outubro de 1866.



Na memorável data de 18 de setembro de 1865, estando as tropas da Tríplice Aliança em frente à então Vila de Uruguaiiana, com todo o seu dispositivo de combate pronto para a retomada desta Vila, o comandante do Exército em Operações na Província do Rio Grande do Sul, Tenente-General Manoel Marques de Souza (Conde de Porto Alegre), e o Imperador, juntamente com os chefes das Nações Aliadas, que se encontravam em frente à Vila (diante do antigo cemitério – hoje Parcão D. Pedro II), após vários fracassos, na tentativa de demover a força inimiga ora sitiada a

se render, conferenciam a respeito de enviar alguém para levar as últimas condições impostas ao Tenente-Coronel Antonio de La Cruz Estigarribia, que comandava aquela força invasora.

Incontinenti, o Ministro da Guerra, Ângelo Muniz da Silva Ferraz, se apresenta para tal missão. Acompanhado do General Caldwell, chefe do Estado-Maior; do Major

Miguel Meirelles, secretário; e do oficial de Gabinete do Conde de Porto Alegre, Major Amaral, dirige-se o Ministro, em comitiva, para as linhas fortificadas, onde foi recebido pelo próprio Estigarribia e seu secretário, Major Salvañac, que ouviram de viva voz, pelo ministro, as condições de rendição.

O chefe paraguaio pediu-lhe por escrito que conferenciasse com seus oficiais do Estado-Maior e logo, após haverem trazido uma mesa, já dentro da Vila, foi feita pelo próprio ministro a nota das condições de rendição, quando então, Estigarribia, assinando sua capitulação, entrega àquele suas armas.

A partir daquele momento histórico, com a participação do nosso futuro Barão de

Uruguaiana, o Tenente-Coronel Estigarribia já era um prisioneiro, sendo levado pelo próprio ministro, na presença do Imperador, que o presenteou com a espada de Estigarribia.

Devido a este fato inusitado e de ampla envergadura, que muito honra a história dessa cidade, o Governo Imperial agraciou o ministro da Guerra Ângelo Muniz da Silva Ferraz, em 9 de outubro de 1866, com o título nobiliárquico de "Barão com grandeza de Uruguaiana".

Eis como um baiano, que teve presença saliente na então província de São Pedro do Rio Grande do Sul e destaque merecido em nossa cidade, passou a ser o "Barão de Uruguaiana".

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES> /; Ferraz, Ângelo Muniz; Uruguaiana, Barão de;

# Laurindo

INFORMAÇÕES

(0XX-21) 2233.9165



# Pitta

O navio que continua  
a todo vapor



Ele participou da Primeira Guerra Mundial, realizando árduas tarefas de apoio. Sem dúvida, este foi o maior acontecimento na sua longa existência. São quase cem anos de atividade. Construído em 1910, na Inglaterra, por encomenda do Governo brasileiro, o Rebocador *Laurindo Pitta* prestou serviços até a década de 90.

Em 1997, a aposentadoria do *Laurindo* parecia irreversível. Atracado no cais da Base Naval, em Mocanguê, no Rio de Janeiro, estava imobilizado por obsolescência de suas máquinas. Mas a Marinha resolveu recuperá-lo. Para isso, contou com apoio e patrocínio da Liga dos Amigos do Museu Naval.

Hoje, ele está de volta à ativa, realizando passeios na Baía de Guanabara. A bordo, os passageiros podem visitar a exposição "A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial". Além de fotos e reportagens publicadas em jornais da época, a mostra expõe modelos de embarcações da Divisão Naval em Operações na Primeira Guerra Mundial e peças da coleção do Almirante Frontin.

Venha navegar com o *Laurindo Pitta* e faça um passeio inesquecível pela História, e pela Baía de Guanabara.

# O NAVIO HÍBRIDO, O COURAÇADO E A GEOPOLÍTICA DE SEU TEMPO

SYLVIO DOS SANTOS VAL  
Professor\*

---

## SUMÁRIO

Reverendo os marcos  
Fantasmas do sul  
Canhões *versus* couraça  
Mundo híbrido  
O navio da hora  
*Dreadnought* ou *Threatenough*?  
Idade das trevas  
Onde estão as trevas?  
Conclusão: O que fazer?

No último quarto do século XIX, o Império do Brasil iniciou o seu último programa de rearmamento naval. Baseava-se em dois tipos principais de belonaves: os navios de propulsão híbrida (uso de velas e vapor), de emprego de alto-mar ou não, e as canhoneiras blindadas a vapor de emprego fluvial ou costeiro, com forte cinta couraçada.

Ao mesmo tempo, a conjuntura naval mudava. Do lançamento do cruzador blindado francês *Gloire* (1857) até a construção do couraçado inglês HMS *Dreadnought* (1906), as Marinhas de Guerra dos países centrais expandiram-se. A vela estava realmente a caminho de seu sepulcro, tendo no féretro toda uma fila de gerações de históricos barcos de madeira que

---

\* N.R.: Bacharel em História, mestre em Ciências Políticas pela Universidade Federal Fluminense (UFF).

fizeram o poder das principais potências modernas: as caravelas portuguesas e os “navios rápidos” de Sir Francis Drake que venceram a “Invencível Armada” duas vezes (1588 e 1598); os “três costados”, cujo epíteto foi o inefável HMS *Victory* de Lord Nelson em Trafalgar; as fragatas pesadas inglesas que realizaram o bloqueio da França nos séculos XVIII e XIX; e as fragatas *Constituição* da Marinha dos EUA, da guerra de 1812-14 com a Inglaterra.

Mas o domínio absoluto da couraça e do vapor experimentou um interregno. Um programa híbrido como o da Marinha do Brasil, um país de limitados recursos industriais, que precisava de uma forte Marinha, apresentava um desenho de força lógico diante do avanço daquilo que mais tarde seria nomeado como imperialismo. A escolha por um modelo de “transição” não se devia apenas a um apego qualquer de tradição ou resignação, mas obedeceu a uma seqüência lógica dos eventos de época, que muito pode nos servir de reflexão.

## REVENDO OS MARCOS

Antes de iniciarmos uma discussão de fundo quanto ao modelo de força em questão, examinemos a questão militar à época, sem nos aprofundarmos em detalhes técnicos, absolutamente irrelevantes para o nosso propósito<sup>1</sup>.

Entre o final da Guerra do Paraguai (1865-1870) e a Primeira Guerra Mundial (1914-18), a Marinha do Brasil não experimentou nenhum conflito de monta. A matéria-prima para os estrategistas navais do período derivava dos ensinamentos e idéias surgidos das campanhas navais no Paraguai, e do que se poderia abstrair e aprender com teorias e conflitos na ocasião.

A situação geopolítica do Brasil era a de “uma potência hegemônica local”, bem ajustada com os interesses dominantes na arena internacional, com destaque especial para o Império Britânico. A única ameaça continental plausível estaria na República Argentina, e o Brasil parecia ter uma força dissuasiva bastante suficiente no mar para essa hipótese.

Em termos do projeto de força naval, duas opções se apresentavam: construir uma forte Marinha “interior”, do tipo que havia forçado e bloqueado as passagens do Rio Paraguai durante a última guerra; ou enfatizar uma Marinha de bloqueio, típica de alto-mar, capaz de garantir o controle do mar territorial.

Teriam vários fatores, além da vontade imperial dos envolvidos, contribuído para a dupla escolha. O Brasil comprou muito material exterior durante o conflito de 1865. Havia uma rede de arsenais de Marinha com tradição técnica e capacidade instalada, capazes de absorver os materiais, aperfeiçoar a manutenção e criar programas de construção próprios. Existia uma disponibilidade de recursos materiais, pois as indústrias dos países centrais se expandiam, estes ávidos por países que consumissem seus bens de capital variados, não importando se em forma de máquinas ou de armas. Finalmente, é provável que, devido ao grande prestígio conseguido na Guerra do Paraguai, e a seu perfil acreditado de “monarquista”, a Marinha tenha recolhido benefícios de o programa naval ter começado ainda no período imperial.

Um “salto tecnológico” e a “inovação” são extrapolações de gênio que nós tendemos a denominar de “visionários”. Na verdade, os gênios são apostadores em uma “nova visão de mundo”, “uma outra abordagem do problema”, uma tentativa de so-

1 N.A.: Pierre Bordieu alertara que a linguagem manual não melhora, muito pelo contrário, em alguns casos pretende dificultar a compreensão de temas, ao reservar a ascese de um assunto a um grupo de “incluídos” (ver BORDIEU, *A economia de trocas simbólicas*, 1989).

lução de algo que está inerte, o que eles se recusam a aceitar. Nesse caso, a realidade circundante forneceu também seu cabide de referências para os responsáveis pelo programa naval brasileiro.

## FANTASMAS DO SUL

Muitos identificam a batalha naval de Hampton Hoads (1862), durante a Guerra de Secessão dos EUA (1861-1865), como o marco divisório entre o nascimento do couraçado e a morte da vela. Naquela ocasião, o couraçado fluvial a vapor *Virgínia*, da

Confederação, tentava destruir os navios de bloqueio da Armada Federal da União. Foi inesperadamente confrontado pelo pequeno *Monitor*, um couraçado unionista, dotado de uma única torre giratória com dois canhões gêmeos, fincada numa estrutura quase inteiramente imersa na água. A batalha acabou indefini-

da, pois nenhum dos vasos foi a pique, mas os navios de madeira e a vela nortistas podiam dizer que sobreviveram graças à intervenção do revolucionário barco de desenho sueco.

Porém Hampton Hoads, de longe, foi a prova definitiva do fim da vela. A propulsão a vapor tinha óbvias vantagens sobre a energia eólica, mas não fora isso provado na ocasião. O inconcluso encontro entre o *Monitor* e o *Virgínia*, como muitos outros até o final da Guerra Civil dos EUA, deu-se em águas rasas e com incríveis limitações navegacionais, com canhões que ainda tinham que ser carregados pela boca, o que obrigava a retrá-los a cada salva. O *Monitor* tinha que ser

rebocado a maior parte do caminho até o cenário de luta. De fato, algumas semanas depois do encontro com o *Virgínia*, afundou ao ser conduzido pela costa.

Longe dos rios e das costas do sul dos EUA, um drama naval mais espetacular mexia com as mentes tanto dos protagonistas quanto dos observadores de qualquer tipo.

Os sulistas sediciosos eram incapazes de rivalizar com os recursos no Norte, que diria enfrentar a Marinha de Guerra federal. Cedo, optaram pela tática de corso. Essa manobra pretendia menos cortar as comunicações navais federais do que forçar a

Marinha nortista a aliviar o bloqueio ao Sul, obrigando-os a direcionar navios para caçar os incursores confederados. Para esse fim, os rebeldes construíram um protótipo de barco híbrido, o Confederate States Ship (CSS) *Sumter*.

O *Sumter* navegou seis meses e afundou 18 barcos do inimigo. Perseguido e acuado,

foi surpreendido sem combustível em Gibraltar, tendo que lá internar-se. Seu comandante e sua tripulação foram transferidos para a Inglaterra. A pequena Marinha Confederada assumiu o conceito como bem-sucedido. Antes mesmo de o *Sumter* ser colocado fora de serviço, seu sucessor foi secretamente encomendado aos estaleiros ingleses.

O CSS *Alabama* foi lançado em 1863 e era um híbrido de dois motores a vapor e velas. Tinha canhões principais em torres giratórias e obuseiros. Seu capitão foi o ex-comandante do *Sumter*, Raphael Semmes, e sua tática era a da pura simplicidade. O *Alabama* utilizava as velas para navegar

**O corsário confederado  
percorreu 67 mil milhas  
náuticas e afundou mais  
de 120 barcos  
destinados aos EUA**



**O Lloyd de Londres dobrou  
os prêmios de seguro para  
comércio dos EUA**

em cruzeiro pelas rotas mercantes. Os motores a vapor eram empregados apenas quando em batalha ou para deslocamento rápido entre dois pontos determinados. A autonomia do navio era acrescida consideravelmente pela presença de um conversor de água salgada.

A aventura do *Alabama* terminou em 6 de junho de 1864, quando encontrou o USS *Keyserj* na costa atlântica francesa e foi afundado numa violenta e rápida troca de tiros. O corsário confederado percorreu 67 mil milhas náuticas e afundou mais de 120 barcos destinados aos EUA. Durante sua carreira, foi acompanhado pelos noticiosos do mundo todo. O Lloyd de Londres dobrou os prêmios de seguro para comércio dos EUA. O secretário da Marinha da União à época, Giddeons Wells, chegou a chamá-lo de “navio maldito”, dada a monta dos embarços por ele causados. Alguns periódicos preferiam o título romântico “Fantasma do Alabama”.

O sucesso do *Alabama* deveu-se a uma situação óbvia da nova tecnologia. O vapor era determinado pelo regime de seu uso: mesmo que em cruzeiro, um barco a vapor consumia muito carvão e precisava de portos de apoio; após combate, necessitava de abastecimento imediato, diminuindo o raio de ação e a mobilidade. No século XVIII, os navios a vela tinham uma autonomia de até seis meses no mar, dependendo apenas de víveres, água e madeira. Com os recursos de que dispunha no século XIX, um navio híbrido como o *Alabama* podia navegar seis meses ou mais – se não levarmos em consideração que um corsário pode “alimentar-se” de seus apresamentos.

O *Alabama* não foi capaz de mudar o curso da guerra porque a União, de posse de um crescente poderio industrial, investiu numa grande Marinha, terminando o conflito com cerca de 236 navios a vapor de várias tonelagens. Contudo, o fato é que

a melhor resposta ao corsário híbrido foi um incursor híbrido, o *Keyserj*.

## CANHÕES VERSUS COURAÇA

Em 1866, a Itália recém-unificada e o Império Austríaco entraram em disputa pela posse de algumas ilhas no Mar Adriático. Ambos os lados dispunham de navios a vapor e a vela, sendo que os austríacos tinham mais navios a vela muito artilhados e uma ligeira superioridade na densidade da blindagem.

O encontro entre as duas frotas se deu no Mediterrâneo, no Cabo de Lissa, ao redor da Ilha de Vis. Os navios austríacos surpreenderam os italianos ao adotarem a iniciativa de linha de fila, atirando sem parar na passagem. Aparentemente, o maior volume do canhoneiro austríaco deu-lhes vantagem, ainda que poucos afundamentos tenham se registrado – algum por simples esborramento por esporão. A batalha não foi decisiva, e a vitória austríaca abriu uma disputa de idéias sobre o que realmente havia sido conclusivo, se canhões ou couraça.

O Almirante Perry, dos EUA, que comandou as ações da frota americana nas Filipinas, em 1898, contra os espanhóis, deitou artigos a favor do volume de fogo, baseado também em sua própria experiência de combate.

Sem querer entrar em detalhes, até próximo à Primeira Guerra Mundial, os pensadores se paralisaram em debates entre investir mais em canhões ou em blindagem. As Marinhas e os engenheiros debruçavam-se para construir máquinas que pudessem equilibrar a potência de fogo com a proteção. A tentativa deixou claro que, para qualquer das escolhas, maiores canhões ou melhor blindagem, deveria haver motores mais potentes, demandando navios maiores, velozes e pesados. E tudo isso era muito caro.

## MUNDO HÍBRIDO

O Brasil não foi um corredor solitário nesse dilema entre a “Marinha de transição híbrida” e a preparação para a couraça e novas perspectivas técnicas (como o torpedo e o submarino).

Após Hampton Hoads, as Marinhas de Guerra ainda lutavam entre novos e velhos conceitos, como a manutenção dos esporões na quilha dos navios. Impressão reforçada pelo afundamento por esporão do navio capitânia italiano em Lissa, no único grande encontro naval entre 1866 e 1894, sem contar alguns outros de menor monta. Todos os navios de batalha principais construídos até 1900 tinham esporões.

Na década de 1870, os canhões começaram a crescer, sendo generalizado o uso do canhão recarregável pela culatra e introduzidos os torpedos não autopropulsados e protótipos de motorizados, o que ampliava a demanda de maiores blindagens. A nau capitânia da Marinha Imperial japonesa, o Cruzador *Hiei* (1878) era um híbrido com cinta blindada. A Inglaterra inovou e lançou o primeiro cruzador sem velas, o HMS *Devastation*, em 1873, com 9.330 toneladas e quatro canhões em torretas giratórias. A Marinha dos EUA adotou a mesma idéia em 1883, mas ainda para navios assemelhados ao *Monitor* e alguns cruzadores, nada diferente do Brasil.

Quando do lançamento dos cruzadores brasileiros *Sete de Setembro* (1875) e *Barroso* (1885), um navio de propulsão vela-vapor não estava fora do contexto. Sabia-se, por espírito progressista e evidências

técnicas, que ele seria logo superado, mas não pela simples inclusão de “qualquer coisa blindada”. As oportunidades para uma guerra de corso eram muitas. A maior parte da Marinha Mercante, até o início do século XX, continuou sendo a vela, ou de combinação híbrida. Um corsário híbrido poderia perfeitamente ameaçar rotas de comunicação, ainda mais com o advento do torpedo.<sup>2</sup>

A Marinha Imperial brasileira não se paralisou no híbrido. Apostou no progresso das construções de canhoneiras blindadas ou couraçadas, investiu na pesquisa em torpedos e minas e, perto da implantação da República, já desenhava pesquisas com submarinos. A força naval híbrida era uma “Marinha de transição”. O Império e a República

Militar (1889-1893) continuaram fazendo algumas encomendas de navios blindados cada vez mais modernos ao exterior. Mas ir além era uma decisão

que passava longe de uma vontade técnica. A geopolítica foi tudo.

## OS NAVIOS DA HORA

A consolidação do projeto do navio encouraçado a vapor não era apenas uma resposta de evolução estratégica, e sim resultado de uma evolução política.

A paternidade do conceito do *dreadnought* – ou *dreadnought*, como queiram – é bem dividida. A idéia teria sido propugnada pelo General Vittori Cuniberti, entre 1902 e 1903. O primeiro navio construído nesse formato foi o couraçado japonês *Aki*, nos estaleiros de Kurn, em 1904. Legítimo ou adotivo, ao perpetrar o

**Todos os navios de batalha principais construídos até 1900 tinham esporões**

2 N.A.: Teóricos influentes, como Jullian S. Corbett (*Some principles of Maritime Strategy*, 1911) diminuíram o valor do torpedo. Isso não impediu que as principais Marinhas de Guerra fizessem experiências dessa arma em seus navios de linha.

HMS *Dreadnought* a vapor, com larga cinta blindada e poucos canhões de grande calibre, Lord "Jack" Fisher tornou-se o "pai" de uma família de belonaves que viraram moda. A nomenclatura diversificou-se conforme o aumento da "família blindada", criando nomes-conceitos como *pré-dreadnought*, *cruzadores blindados*, *cruzadores pesados*, *encouraçados*, entre outros. A despeito dessa azáfama classificatória, permaneceu o "fato" do couraçado como um misto de arma de guerra e resposta para uma nova ordem, pronunciada na infame Conferência de Berlim (1884-85).

Otto von Bismarck, o chanceler alemão, convocou uma reunião em Berlim para que as potências imperialistas discutissem uma desavença territorial na África, um mero artifício para o que foi o resultado final: a partilha da África e da Ásia, se não as próprias regras de competição entre os "velhos" e "novos" jogadores, dentre eles a própria Alemanha e os EUA.

Contudo, Berlim foi uma antítese. Os conflitos recrudesceram. O mundo, relativamente calmo após as guerras de unificação alemã e italiana, de 1866 a 1871, assistiu a uma escalada de desentendimentos, conflitos regionalizados e importantes confrontos internacionais, destacando-se uma série de guerras decididas, praticamente, no mar: a Guerra Sino-Japonesa (1894), a Guerra Hispano-Americana (1898), entre EUA e Espanha (que acabou por eliminar o último império colonial na América), e a Guerra Russo-Japonesa (1904-05), sendo esta a primeira vitória de uma potência asiática e recém-industrializada sobre o mito do "colosso russo". A partir de então, o ambiente internacional deteriorava-se, encetando um cli-

ma de paranóia que produziu uma febre de alianças tão volúveis e instáveis quanto os governos que as firmavam.

O couraçado era o filhote da política extraterritorial. Qualquer um que quisesse sobreviver nesse jogo precisaria bancar a aposta. E o preço era alto. O Japão precisou modernizar uma nação feudal; só então foi possível construir a sua *hanei katai* (esquadra imperial), inaugurando um Império insular que invadiu a China e derrotou a Rússia.

Os países centrais tinham indústrias, uma rede de logística mundial e vastas fontes de combustível para impor seu jogo. O *dreadnought* não apenas era a vitória de uma tecnologia superior, mas o produto de uma estratégia articulada de dominação.

Seu princípio basilar – mas não exclusivo – era a dissuasão: desencorajar concorrentes em potencial e impressionar os amedrontáveis incautos, que repousam impávidos e colossos em governos de áreas

colonizáveis, desencorajando-os de qualquer idéia de resistência. O encouraçado era uma revolução, sem dúvida – uma revolução no mundo.

### **DREADNOUGHT OU THREATENOUGH?**

O navio híbrido era uma alternativa, um interregno entre duas pontas da História. O couraçado era a realidade do futuro. A Marinha do Brasil não estava mais errada ou menos certa que quaisquer de suas congêneres ao correr para um rearmamento blindado em 1906. Contudo, escapava ao comando nacional que não se podia bancar uma armada pesada num Estado como o Brasil.

**O *dreadnought* não apenas era a vitória de uma tecnologia superior, mas o produto de uma estratégia articulada de dominação**

Uma força militar serve a um Estado, a um “modelo de nação”, que, muitas vezes, mais existem em algumas cabeças do que no mundo da realidade. E o Estado é a ordem de poder real. Na passagem do século XIX para o XX, o programa de reaparelhamento da Marinha de Guerra seguia debaixo das dificuldades rotineiras da realidade de um país agrário. O três principais arsenais de Marinha – no Rio de Janeiro, na Bahia e em Santos – estavam em plena atividade. Oficinas desenvolviam tecnologias de torpedos e protótipos de minas navais. O velho Arsenal da Corte tinha um considerável aporte metalúrgico. Contudo, a última quilha de um cruzador batida no Brasil foi a do *Tamandaré* (1890), de 95 metros e 4.537 toneladas.

A República, que começou no sonho da modernização, nos ideais republicanos do positivismo dos fundadores, foi rapidamente substituída pela “República” dos fazendeiros, dos oligarcas, dos “coronéis” do café, do algodão, do açúcar, do cacau, da borracha... a “República Real”.

De modo algum é o caso de estabelecer comparações entre o modelo oligarca e o positivismo jacobino, florianista ou coisa que o valha. Apenas o arranjo político-econômico do Brasil no final do século XIX e início do XX não sinalizava que seríamos uma nação industrial e competitiva. A República logo se revelou uma construção de aristocracias fundiárias bem afinadas com o sistema internacional de dominação, pouco interessadas em competição ou em exercício de alguma nação independente. Contraditoriamente, essa aristocracia não tinha fôlego ou imaginação para ocupar e dirigir o Estado. Logo, constantes disputas institucionais se manifestaram entre compreensões diferenciadas e classes ascendentes: os saudosos de um

republicanismo “positivista” – que foram enfraquecendo-se com a morte gradual de seus patriarcas – e oligarquias diferenciadas e ávidas de ganhos. A expressão “o governo está em disputa” vestia impecavelmente o Estado do período. Essa contradição não tardou em produzir assimetrias entre o discurso e a prática da organização da administração nacional; entre a vontade de agir e os meios à disposição.

Em 1893, as disputas pelo controle da República atingiram um ponto culminante. No Sul, rebentou a Revolta Federalista, que logo teve a adesão de elementos da Marinha de Guerra. Um destacamento naval comandado pelo Almirante Wandenkolk aderiu aos rebeldes sulistas. Em seguida, parte da Armada Nacional insubordinou-se no episódio conhecido como Segunda Revolta da Armada de 1893-1894. Durante esses eventos, ocorreram as primeiras intervenções estrangeiras da República.

Em janeiro, o cruzador inglês *Barrancout*<sup>3</sup> aportou na Ilha da Trindade e dela tomou posse. A reação do governo foi puramente diplomática, ainda que o *XV de Novembro (ex-República)*<sup>4</sup> tivesse suspenso para uma eventual ação. Apenas em 1896 a ocupação inglesa acabaria, por meio de um tratado.

Em maio de 1893, a canhoneira francesa *Bougali* (537 ton., dois canhões de 90 mm) fez uma incursão no Amapá, perto da Guiana. A resistência foi furiosa, mas local, sem envolvimento de meios navais destacados do Sul.

Durante da Revolta da Armada, os EUA, a maior das forças intervenientes, enviaram três novíssimos cruzadores, que mais tarde atuariam na Guerra Hispano-Americana (1898), para garantir as “representações estrangeiras e seus cidadãos”. O Governo Floriano aceitou a presença das

3 N.A.: De 1.580 toneladas, armado com seis peças de 120 mm, não era mais que um cruzador ligeiro.

4 N.A.: De 1.300 toneladas e seis peças de 120 mm.

belonaves estrangeiras, porque assim lhe era conveniente, já que impedia o livre bombardeio da cidade pelos sediciosos, o que certamente levaria o confronto a uma escala imprevisível.

Depois que os "civis", na figura dos oligarcas do café, assumiram, ocorreu um outro incidente sintomático, que foi a ação da canhoneira alemã *Panther* (500 toneladas e dois canhões de 102 mm) em 1905. Fundeada perto de Itajá, o comandante enviou marinheiros a terra para procurar e capturar um suposto desertor. Sua ação não recebeu qualquer oposição do governo nacional que não a puramente diplomática.

Excluindo-se o episódio da Revolta de 1893-94, o Estado tinha meios navais de sobra para dissuadir ou mesmo reagir às atitudes posteriores – como os cruzadores *Barroso* e *Aquidabã*, em 1893, ou o próprio *Floriano*, em 1905. E por que não o fez?

## IDADE DAS TREVAS

*"Com minhas palavras ásperas, não te mostro a minha natureza, meu amigo, mas os tempos."*

Sir Thomas Morus

Os historiadores sabem que o conceito "Idade Média, Idade das Trevas" está superado. Não existe nenhum período tão infértil, ou que nada se produza de idéias. Contudo, o conceito traduz um certo obscurantismo que se percebe numa falta de produção significativa, principalmente se compararmos a um período anterior de "absoluta fertilidade".

A "Idade Média da Construção Naval no Brasil" teria acontecido entre 1890 e

1930, quando a esquadra nacional inicia uma fase de deterioração pela falta de encomendas e construções significativas aos arsenais nacionais. Não foi um período de completa inanição. O que faltava em materiais e recursos, a Marinha tentava amenizar com empenho técnico e alguma atividade de construção menor e manutenção.

Uma "modernização" de fato aconteceu na Marinha republicana, mas ela confirmava a nossa condição de importador de idéias e do juízo sobre estas. Um breve "reaparelhamento" ocorreu às vésperas da Primeira Guerra Mundial, a reboque da antiga rivalidade continental entre os países da América Latina, em especial os chama-

**Uma Idade Média se  
esgotaria apenas com o  
governo militar iniciado em  
1964, quando são lançados  
os novos parâmetros de  
construção naval e  
reequipagem da esquadra**

dos "países do ABC" (Argentina, Brasil e Chile). Expressão de uma "corrida naval" que combinava o desejo dos arsenais de países centrais em vender mais e maiores navios de guerra a quem pudesse pagar e a "vertigem" progressista das oligarquias.

Foi assim que se adquiriram os encouraçados *São Paulo* e *Minas Gerais*. Em 1911, um ainda maior, o *Rio de Janeiro*, foi encomendado a estaleiros ingleses, mas jamais chegou, pois foi incorporado à Marinha Real Britânica quando da Primeira Guerra Mundial. Os dispendiosos recursos para aquisição desses navios foram os mesmos negados décadas antes para a modernização dos recursos dos estaleiros e da frota, ou de simples programas de protótipos, como o submarino nacional.

Esse curto "rearmamento" da Marinha, ainda que atendesse à lógica da "mentalidade *dreadnought*" e representasse uma aquisição séria de poder, afirmava duas conjunturas perversas: servia à ostentação e à vai-

dade de políticos e alguns militares desavisados, que imaginavam o *dreadnought* não a solução final, mas a única solução; e, como se realizava com empréstimos externos para compra de bens de capitais importados, repetia a lógica de inserção subalterna do Brasil como “consumidor de capitais”. Equivocavam-se os debatedores do Programa de Rearmamento Naval de 1906 ao terem em mira os vizinhos para a escolha da melhor Marinha possível. O problema é que, mesmo com os “gigantes flutuantes”, o Brasil não estaria numa situação muito melhor que a dos demais países do ABC diante das potências estrangeiras, dada a olímpica desproporção de meios.

Tabela 1 – Principais navios de combate (cruzadores e couraçados), em 1914, por países do “Clube da Couraça”.

PAÍSES	Em serviço	Em construção
Alemanha	52	5
Argentina	2	–
Áustria-Hungria	16	4
Chile	3	–
Dinamarca	3	1
Espanha	2	1
EUA	35	4
França	28	5
Grã-Bretanha	71	4
Holanda	9	–
Itália	22	6
Japão	24	6
Noruega	2	2
Rússia	4	8
Suécia	4	1
Turquia	3	1

Os nossos couraçados eram uma solução paliativa. Criavam a ilusão de uma demanda de poder satisfeita, enquanto o quadro geral se ia deteriorando pelas mesmas forças políticas que pagavam o “analgésico”, mas contribuíam para aumentar o câncer.

## ONDE ESTÃO AS TREVAS?

A tal “Idade Média da Construção Naval no Brasil” findaria com o programa de construções no Estado Novo (1937), quando se iniciou um esforço para recuperar a frota. Entretanto, a maior parte da recomposição se fez, como na década de 1920, com encomendas a arsenais estrangeiros. Havia poucos recursos na época, e os capitais internacionais eram escassos, premidos pela longa depressão econômica iniciada em 1929. Na verdade, se adotarmos o conceito de Idade Média ao pé da letra para um período de total ausência de programas nacionais de monta, uma Idade Média se esgotaria apenas com o governo militar iniciado em 1964, quando são lançados os novos parâmetros de construção naval e reequipagem da esquadra, ainda presentes nos dias de hoje.

A República das Oligarquias, deliberada e desastrosamente, destruiu a herança do período imperial, limitando a sua capacidade extraterritorial. Adotou uma fórmula tosca, a aquisição de algumas peças flutuantes, um remédio que não resolvia o problema, pois era uma solução isolada em si mesma, ou seja, que não acrescia em poder dissuasório maior do que a Marinha Imperial fizera antes. Foi a visão equivocada de cenário internacional, agravada pela pequenez da elite envolvida.

E os militares que suportaram essas iniciativas, por que o fizeram? É difícil sair do seu tempo.

Quando do advento do vapor e da couraça, os híbridos apresentavam-se como a decisão coerente, a única possível nas circunstâncias tecnológicas e na análise de conflitos potenciais. Havia recursos, e todos os países que podiam se mobilizaram para seguir em programas híbridos, preparando a chegada definitiva da couraça.

A partir de Berlim (1885), o conceito de imperialismo de uma força nacional,

colonialista e, contraditoriamente, anticonflituosa, portanto dissuasória, tomou a forma do *dreadnought*. Se observarmos, esse conceito de barco de guerra que abriu o caminho para a Marinha encouraçada consolidou-se depois da vitória japonesa contra os russos em Tsushima (1904). Mesmo naquela ocasião, não era um conceito que dominasse as preocupações estratégicas. A Armada do Almirante Togo, que aguardava no Mar do Japão, temia as minas russas, principalmente após o afundamento do Couraçado *Hatsuse* durante o bloqueio de Porto Arthur. A força-tarefa russa do Almirante Rojontvensky, a caminho do Japão, tinha nos torpedeiros japoneses uma ameaça a considerar.<sup>5</sup>

Entretanto, o *dreadnought*, conquanto o seu propalado valor dissuasivo, jamais fora, efetivamente, uma arma de combate decisiva quando precisou ser usado após Tsushima. De fato, ele funcionava mais como uma arma psicológica contra os que não a possuíam. Na Primeira Guerra Mundial, protagonizaram apenas dois parcos embates estratégicos inconclusivos entre as Marinhas alemã e inglesa na Jutlândia e uma desastrosa operação aliada em Galípoli (1915-16), quando os aliados tentaram forçar a passagem do Golfo de Dardanelos e atingir o vital porto do Império turco, Istambul. Os couraçados eram tão caros e impressionavam tanto – e foram criados para isso – que ambos os lados temiam envolver-se num confronto que afundasse um número significativo de belonaves, o que poderia provocar um impacto negativo, tanto na opinião pública, que os pagava, quanto no balanço das forças acreditado. A tese de dissuasão ou esquadra po-

tencial foi um conceito, desde então, freqüentemente mal-empregado.

Na guerra em si, o que se viu foi a concretização do poder dos torpedos lançados de submarinos (que quase obtiveram o sucesso no Atlântico para os alemães), dos contratorpedeiros e de outros navios auxiliares de esquadra e do avião como elemento de aviso.\*

As lições não foram totalmente compreendidas. O couraçado ainda dominaria as mentes. Os acordos navais do período entre guerras indicavam as maiores restrições e limitações aos navios de linha (cruzadores e couraçados) – paradoxalmente, o item mais violado. A histeria dessas contradições foi tanta que na Marinha japonesa, pioneira com sua frota de grandes navios-aeródromos, chegou a desenvolver-se a teoria do “navio insubmergível”, materializado nos gigantes *Yamato* e seu par *Musashi*, ambos de 60 mil toneladas brutas.

A Segunda Guerra Mundial aperfeiçoou a anterior na combinação de quatro tecnologias (o radar, o sonar, os aviões e os barcos auxiliares anti-submarino) decisivas para a vitória aliada na Batalha do Atlântico contra os submarinos alemães. No Pacífico, os porta-aviões dominavam a guerra, e os submarinos americanos destroçaram as comunicações japonesas. Os couraçados mostraram-se dinossauros estratégicos. Seu único valor era tático e estava em seus enormes canhões. Sua valia para as escoltas nos comboios estava no fato de existirem e de ser demasiado dispendioso e tolo simplesmente não utilizá-los. Atores importantes na teoria da dissuasão, os couraçados foram sempre coadjuvantes na prática da realidade. Seria ingenuidade apoiar uma Marinha de Guer-

5 N.A.: Um grupo de trainceiras inglesas aproximou-se da força expedicionária russa. Essas trainceiras foram confundidas com torpedeiros de Togo, sendo alvejadas e quase causando um incidente internacional com a Inglaterra.

\* N.R.: Elemento de aviso – ampliando o alcance para informação ou detecção.

ra apenas neles. E nenhuma Marinha importante que podia pagá-los o fez. O que decidiu os conflitos do século XX foram o domínio das tecnologias variadas, sua combinação e os recursos industriais para suportá-las.<sup>6</sup>

## CONCLUSÃO: O QUE FAZER?

Qualquer dos programas navais empreendidos pelo Brasil na República oligárquica espremeu-se entre emergência e possibilidade. A Marinha republicana embarcou na onda dos couraçados, enquanto os arsenais de Marinha minguavam por inanição, porque era impossível resistir a tê-los, uma vez que o conceito tinha sido “provado” – mesmo que apenas em Tsushima. É quase impossível planejar na escassez e em conjunturas políticas e econômicas ou sociais que mudam drasticamente.

A República oligárquica falhou na sua meta extraterritorial. Não se pensava um agente competidor. Não houve uma alternância real de poder na passagem para a República; qualquer coisa como um embate entre os fundadores idealistas e as estruturas imovidas que levasse a uma terceira proposta ou arranjo. O aparente sucesso extraterritorial do modesto Império derivou menos de suas opções conscientes do que da geopolítica, que permitia uma nação agroescravocrata manter uma Marinha respeitável com cus-

to pouco comprometido. A República, por seu turno, reduziu-se ainda mais. Um projeto de força militar não pode ser “auto-sustentável”, não importa o quanto os planejadores se esforcem para isso.

A Marinha do Brasil pagou uma conta alta como instituição militar. Não pôde, por mais de seis décadas, compor toda a sua linha principal de batalha com um mínimo de tecnologia e recursos internos. Os 36 anos de domínio dos fazendeiros deixaram uma herança pesada nas Forças Armadas e

na capacidade do Estado brasileiro de articular uma soberania efetiva.

Ao tempo do Império, o estado geral dos recursos, dos meios de ciência e de tecnologia à mão para construir uma força naval possante não demandava grandes investimentos do Estado ou o comprometimento de sua estrutura de rendas e de poder. Dessa forma, mesmo com poucas

metalúrgicas, a maioria em arsenais navais, o Brasil montou uma Marinha eficiente.

Contudo, a chegada do encouraçado demonstrou que, sem um parque industrial, seria competição impossível. E a República Velha não trabalhou para mudar um milímetro a condição do Brasil de consumidor de capitais. Enquanto não se mudou a República, não se mudou nada.

Não há comparações dos últimos 40 anos com os 70 anos a partir de 1894. De 1964 ao presente, os governos continuaram a culti-

**Em meados do século XXI,  
a melhor honraria que  
poderemos oferecer ao  
passado é o aprendizado**



**A salvação está em aprender – que é o justo tributo aos que nos antecederam, em nome da emoção que deles guardaremos sempre**

6 N.A.: Disse o Almirante Chester W. Nimitz, um dos entusiastas da Marinha submarina dos EUA e comandante da Frota do Pacífico na Segunda Guerra Mundial: “Sem os couraçados de batalha, a guerra teria sido mais longa. Apenas com eles, a guerra teria sido impossível”.

var idéias paliativas, de curto prazo, mas foi possível dar saltos estratégicos – algumas vezes por necessidade, outras por opção. Os eventuais “atabalhoamentos” da política de defesa e indústria bélica do Regime Militar são muito debitáveis a esse isolamento institucional de assuntos de segurança imposto aos militares ou fomentado por vários deles.

Periga-se jogar tudo no lixo, pois as consciências estão sendo ganhas por imagens virtuais. Quando se fala em potências, imaginam-se os EUA ou o que era a URSS. Qualquer **desenho de força** que se tente explicar fora dessa imagem é obscurecido pelo espetacular desfile de poder das superpotências, que assume proporções míticas e fantasiosas quando descolado do mundo real, passando à virtualidade da assim chamada mídia. Construções como “se não podemos ter porta-aviões nucleares, não tentemos nada” muito se parecem com aquelas do deputado liberal que, em 1856, defendeu que “se queimassem todos os navios de guerra do Brasil” (o argumento dos mitigados de propósitos inconfessáveis, que querem desautorizar e dismantelar um projeto de soberania). Esses agentes suspeitosos do falso “governo mundial” diminuem a inteligência dos

outros e a sua própria, alegando “não podemos competir, união”, enquanto operam “não devemos competir, submissão”.

O modelo militar dos EUA se apresenta para nós tão devastador como fora o  *dreadnought* , não havendo a mais remota possibilidade de copiá-lo, tendo presença exaustiva na produção pseudo-intelectual que domina a mídia e incidindo nas pessoas um “pacifismo conformista”, assustado, acuado, que tudo concede pelo temor cego do que não entende.

O programa naval brasileiro, do híbrido para a couraça, não foi inútil em objetivos, ainda que o fora em resultados. É difícil não se colher na mesma frustração daqueles que intentaram realizar um reaparelhamento mínimo e não puderam. Contudo, não lhes prestamos qualquer homenagem ao tentar separar suas intenções e seu intelecto do que, efetivamente, resultou.

Em meados do século XXI, a melhor honraria que poderemos oferecer ao passado é o aprendizado. Dos nossos predecessores, restou-nos a lição do conflito entre a vontade e a realidade. Os erros não podem ser esquecidos. A salvação está em aprender – que é o justo tributo aos que nos antecederam, em nome da emoção que deles guardaremos sempre.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> Marinha; Encouraçado; Cruzador; Programa; Pensamento militar; Estratégia; Deterrença; Poder Naval;

## BIBLIOGRAFIA

- CAMINHA, João Carlos (Vice-Almirante). *História Marítima*, Bibliex, 1980.
- CARVALHO, José M. *As Forças Armadas na Primeira República*, HGCB, Difel, SP, 1977, vol. X.
- CAVALCANTI, Amaro. *Resenha financeira do ex-Império do Brasil*, RJ, Imprensa Nacional, 1890, BN.
- COSTA, Sérgio Corrêa da. *A Diplomacia do Marechal: A intervenção estrangeira na Revolta da Armada*, Forense, RJ, 1989.
- KENNEDY, Paul. *Ascensão e queda das superpotências*, Ed. Campus, RJ, 1989.
- NEWFARMER, Richard. *From the Gumboats to Diplomacy*, Johnson R., University Press, London, 1989.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Construção Naval no Brasil*, Femar, RJ, 2001.
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. "A indústria naval militar do Brasil através do tempo", *Revista Marítima Brasileira*, RJ, AC, 1980.

## REFERÊNCIAS

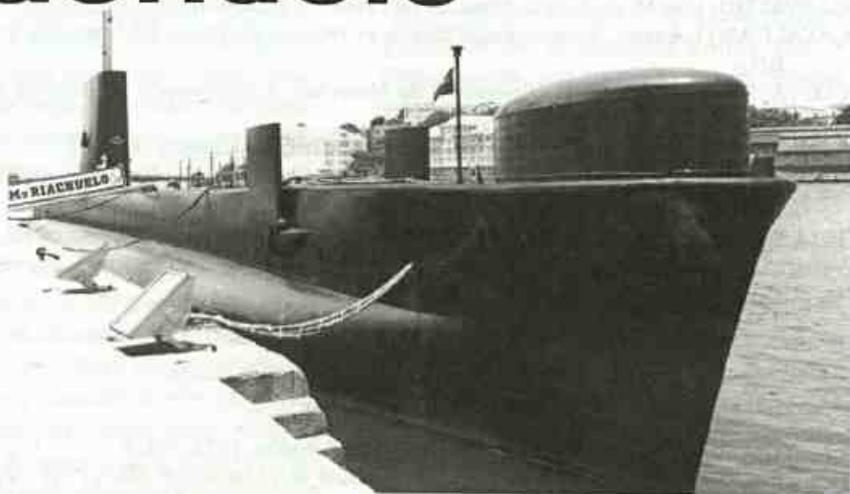
- ENCYCLOPEDIA BRITANNICA, *Willian Benton*, London, 1972, Vol. 3.
- FLEET BATTLE AND BLOCKADE, *The French Revolutionary War (1791-1797)*, London, Chantham Publishing, 1996.
- JANE'S FIGHTING SHIPS, Chicago, 1901, 1904, 1914. Acervo da Biblioteca Central da Marinha.

## ARTIGOS

- ARAÚJO, Santana J. "A construção do Poder Naval brasileiro no início do século XX: dos programas navais à Grande Guerra (1914-1917)", RJ, *Navigator*, v. 1 – n.2, pp. 69-86, dez. 2005.
- MENDONÇA, Lauro N. Furtado. "A Diplomacia das Canhoneiras e o Brasil", RJ, *Revista Marítima Brasileira*, v. 112, n. 1/3 e 4/6, jan./mar. e abr./jun. 1992.

# Riachuelo

## Submarino-Museu



## A vida embaixo d'água

Ele passou 17.699 horas e 41 minutos embaixo d'água. Imagine, dias e dias sem sentir o calor do sol, imerso na solidão dos oceanos. Esta foi a jornada do Submarino *Riachuelo*. Construído em 1973, na Inglaterra, foi incorporado à Armada Brasileira em 27 de janeiro de 1977.

Esteve em atividade por 20 anos, navegando 181.924,88 milhas. Em 1997, passou para o Serviço de Documentação da Marinha, sendo transformado em submarino-museu. Visite o *Riachuelo* e tenha uma noção da vida a bordo ao percorrer os seus compartimentos. Conhecendo os armamentos, máquinas e outros equipamentos do *Riachuelo*, você vai experimentar um pouquinho do dia-a-dia dos submarinistas.

O *Riachuelo* está atracado ao cais do Espaço Cultural, Av. Alfred Agache, s/nº - Centro. A visitação pode ser realizada diariamente das 12h às 17h.

Visitas guiadas para escolas e grupos podem ser marcadas pelos telefones (0XX-21) 2104-6025 e 2104-6879.

# A DISPUTA PELA LIDERANÇA DA ÁSIA NO PÓS-GUERRA FRIA (I)

FERNANDO MALBURG DA SILVEIRA  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>)

---

## SUMÁRIO

### PARTE I

Introdução  
Os interesses ocidentais na Ásia  
O fim da Guerra Fria e o cenário asiático  
Breve síntese da História do Japão  
*O Bushido*  
Breve síntese da História da China  
Política externa japonesa  
Política externa chinesa

### PARTE II (A ser publicado na próxima edição)

As rivalidades sino-japonesas na atualidade  
A questão de Taiwan  
A península coreana  
A disputa pelas ilhas no Mar da China  
A aliança de defesa Japão/EUA  
O Japão e a ONU  
A presença norte-americana  
A rivalidade econômica  
Outros aspectos dos ingredientes presentes no cenário  
Algumas interrogações e perspectivas

O Teatro Marítimo  
A Marinha norte-americana  
A Marinha japonesa  
A Marinha chinesa  
A Marinha de Taiwan  
A Marinha sul-coreana  
A Marinha norte-coreana

Alguns reflexos das rivalidades sino-japonesas no cenário examinado  
Conclusões

## PARTE I

## INTRODUÇÃO

Ao longo do período conhecido como Guerra Fria, que colocava em oposição o bloco ocidental, liderado pelos Estados Unidos, e o oriental, formado pela União Soviética, o mundo presenciou o desenrolar de uma disputa de gigantes. Após as quase cinco décadas em que pairou sobre o planeta – desde o final da Segunda Guerra Mundial até a queda do Muro de Berlim – a ameaça de uma hecatombe nuclear, essa confrontação bipolar veio a ser definida a favor do lado ocidental. Isso decorreu da falência do regime econômico da URSS (e do Leste europeu, que orbitava ao seu redor) e da dissolução do Pacto de Varsóvia, que lhe dava respaldo militar.

Esse desenlace delineou ambiente favorável ao desencadeamento de grandes esforços de desenvolvimento e de reconstrução econômica na Ásia, em cujo contexto vêm se destacando, pelos índices de crescimento que apresentam, a República Popular da China (RPC), o Japão, a Índia e alguns países do Sudeste Asiático; e deu surgimento a um cenário geopolítico e geoeconômico no qual uma nova disputa se configura. Se sob o prisma da Guerra Fria a confrontação entre Ocidente e Oriente dava-se em termos ideológicos e de poderio bélico, tendo em campos opostos o capitalismo e o comunismo socialista (e seus respectivos poderes militares), a pós-Guerra Fria revelou outra espécie de embate, tendo de início os fatores econômicos como ingredientes preponderantes.

Esses fatores econômicos tendem a colocar em oposição, no século que se inicia, dois grandes pólos: do lado ocidental, os Estados Unidos – potência hegemônica unipolar sob os critérios político, econômico e militar – e seus aliados mais desen-

volvidos; e do lado oriental, um bloco asiático ainda em fase de integração, tudo levando a crer que estará nucleado no crescente poderio da China.

O Japão, militarmente derrotado na Segunda Guerra Mundial pelo Poder Naval norte-americano no Pacífico e pela força das armas nucleares que destruíram Hiroshima e Nagasaki, passou a exercer no pós-guerra, com a ajuda dos vencedores estadunidenses e com base num forte crescimento econômico e tecnológico, o papel de aliado dos grandes interesses dos EUA no Extremo Oriente. Nas primeiras décadas subseqüentes ao término daquela guerra, tudo indicava que se firmaria como candidato a país líder da Ásia, mas em razão de fatores internos diversos – e apesar de alcançar a posição de segunda potência financeira do planeta – veio o Japão a perder para a China essa corrida pela liderança continental. Presentemente, vê-se o Japão lidando com uma estagnação de sua economia que perdura há mais de duas décadas, dificultando sua recuperação (não só econômica, como também militar).

Com a dissolução da URSS, a República Popular da China, liberada das correntes político-ideológicas que a atavam aos soviéticos, promoveu notável mudança em sua estratégia econômica. Sem abandonar o regime político autoritário, fez nítida opção pelo regime econômico de mercado, transitando paulatinamente do estatismo comunista obsoleto para um capitalismo (com matizes socialistas) moldado às peculiaridades chinesas, experimentando então um forte e consistente crescimento, que a levou com rapidez à posição de quarta economia do mundo. Para os nipônicos, esse crescimento chinês é preocupante, não sendo raras as manifestações de setores do Estado japonês sobre a ameaça que isso representa para a segurança do Império do Sol Nascente. Para os norte-ameri-

canos, o desenvolvimento vertiginoso da China pode levá-la, num futuro próximo (e se sustentado), a superar o porte econômico dos Estados Unidos, que decerto preferiria ver na ponta hegemônica da Ásia seu aliado maior no Oriente, o Japão.

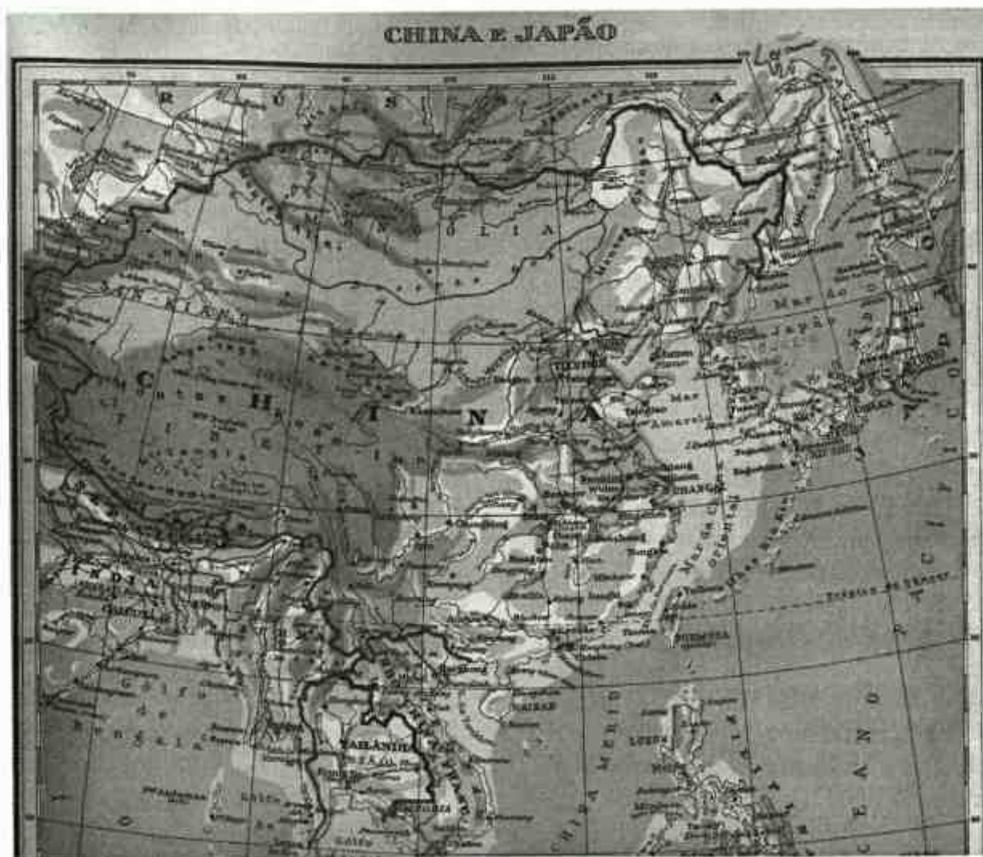
No Nordeste Asiático observa-se que outra grande potência, a Rússia, ainda levará tempo para se recuperar da falência soviética. Em que pesem as dificuldades atuais, permanece a Rússia exercendo forte influência na Ásia, manifestando sua forte personalidade como potência econômica emergente e ainda dotada de expressivo poderio bélico, inclusive nuclear.

Quanto ao Sudeste Asiático, desde a fundação, em 1967, da Asean (*Association of Southeast Asian Nations*), os países da região (que já deram ao mundo provas de sua capacidade de expansão com o fenômeno dos "tigres asiáticos") vêm desenvolvendo um grande esforço de integração econômica. Tal esforço é voltado para reduzir as fragilidades de suas economias e melhorar sua resistência às convulsões regionais (que não têm sido poucas, ao longo dos tempos). Para ser bem-sucedido, esse grupo necessita de um ambiente de paz e estabilidade na área, o que é bastante influenciado pelas históricas rivalidades entre China e Japão, as duas maiores potências regionais do pós-Guerra Fria, que vêm alternando a liderança do continente há séculos (exceto durante a Guerra Fria, quando a Rússia concentrava enorme poder na condição de líder da Ásia e do bloco soviético).

A História mostra que a Ásia nunca experimentou a coexistência de China e Japão simultaneamente fortes. Ambos sempre estiveram em competição pela liderança de uma região tantas vezes desestabilizada por conflitos locais ou pela intervenção de potências externas. Como resultado da gigantesca extensão geográfica chi-

nesa, de sua maior população, maior poder militar e do rápido desenvolvimento econômico de décadas recentes, a China (contrastando com a estagnação do Japão, com sua limitação militar decorrente da derrota na Segunda Guerra Mundial e com sua seqüente menor expressão política internacional) atualmente toma a dianteira e não dissimula, nessa disputa, a existência de contenciosos de difícil solução com o Japão. Além das dissidências históricas, as diferenças de opinião sino-japonesas abrangem a competição por áreas de reservas petrolíferas, disputas territoriais estratégicas e outros pontos delicados, como os relacionados com a soberania de Taiwan, com a unificação da península coreana e com a aliança de defesa existente entre EUA e Japão (que dentre seus objetivos originais, nos anos que se seguiram à Segunda Guerra Mundial, visava conter a expansão comunista na Ásia).

A despeito do grande crescimento das relações econômicas entre os dois países rivais, os impulsos competitivos e as tensões políticas parecem prevalecer nas relações sino-japonesas, gerando preocupações nos países ocidentais e orientais que utilizam o Pacífico como um oceano integrador de interesses econômicos. Não menores são as preocupações no âmbito da Asean, organização para a qual a paz e a estabilidade regionais são requisitos essenciais para a consecução das metas de desenvolvimento de suas carentes sociedades. A Asean atua como uma espécie de *buffer* nesse cenário de rivalidades sino-japonesas, procurando traçar estratégias e criar fóruns e mecanismos capazes de responder defensivamente aos eventuais estremecimentos entre os mais fortes e, tanto quanto possível, tirar partido da competição entre eles, trazendo-os para o seio das conversações e das negociações da integração econômica asiática. Nessa es-



tratégia, a disputa sino-japonesa recebe tratamento destacado, sem, todavia, ser negligenciado o interesse russo nas questões asiáticas.

O objetivo deste trabalho é apresentar os principais aspectos políticos, econômicos e militares que vêm permeando a disputa pela liderança do continente asiático. Serão analisadas as possibilidades de, em permanecendo pacífica a região, a economia chinesa, agregando ao seu redor a dos países desenvolvimentistas do Sudeste Asiático, vir a formar um bloco capaz de fazer frente à hegemonia global norte-americana – a qual decorre de sua extraordinária pujança econômica e de seu gigantesco poderio bélico –, dado que não se vislumbram outros atores capazes de, em prazo

visível, superar o extraordinário crescimento chinês ou rivalizar o poderio estadunidense (pelo menos até que a Rússia se recupere). Em se consolidando tal bloco sob a liderança da China, os interesses japoneses, russos e norte-americanos estarão preteridos pelos interesses chineses, gerando novas rivalidades (potencialmente capazes de deterioração em conflitos) no cenário global do século XXI.

### OS INTERESSES OCIDENTAIS NA ÁSIA

Compreender os interesses ocidentais na Ásia, especialmente os da potência hegemônica do pós-Guerra Fria (os Estados Unidos), é matéria de extrema impor-

tância na avaliação do cenário geopolítico em questão.

Concentrando o foco tão-somente em épocas mais recentes, podem-se usar as Guerras da Indochina e a Guerra da Coreia como bastante elucidativas desses interesses. A primeira, Guerra da Indochina, travada entre 1846 e 1954, caracterizou-se como movimento de libertação do Vietnã do domínio de uma potência colonial, a França, e colocou em confronto as forças francesas e o movimento nacionalista Vietminh, liderado por Ho Chi Minh; e a segunda, entre 1960 e 1975, mais conhecida como



Ho Chi Minh

Guerra do Vietnã, confrontou de um lado o Vietnã do Norte e seus aliados do Vietcong (os comunistas do sul), e de outro o Vietnã do Sul e os Estados Unidos. O primeiro evento foi parte das lutas de libertação que, desde a Segunda Guerra Mundial, desafiaram as potências colonialistas européias. O segundo pertenceu ao esforço de unificação do Vietnã dividido, e colocou no cenário, já no contexto da Guerra Fria, o futuro geopolítico da Ásia, dentro de uma disputa gerada pela expansão da esfera de influência soviética. A Guerra da Coreia (1950-1953), por sua vez, resultou na consolidação do regime comunista na Coreia do Norte e dividiu o país, permanecendo a Coreia do Sul alinhada com os Estados Unidos.

A Guerra Fria teve sua origem em março de 1947, quando o Presidente Truman, dos EUA, anunciou a estratégia americana de contenção da expansão político-militar da União Soviética (a Doutrina Truman). Ainda que tenha sido traçada com vistas à

Europa do Leste, o advento da Revolução Chinesa, em 1949 – quando as forças comunistas de Mao Tsé-Tung venceram os nacionalistas de Chiang Kai-Check, que se refugiaram em Taiwan –, emprestou dimensões globais a essa estratégia. A China, até então razoavelmente



Mao Tsé-Tung

alinhada com os EUA, passou a ser rival dos americanos. A Guerra da Coreia e a derrota francesa na Indochina somaram-se para evidenciar a redução do poder ocidental na Ásia, levando



Chiang Kai-Check

os Estados Unidos – sob a liderança de Eisenhower – e seus aliados ocidentais (que já haviam criado a Otan para preservar a segurança européia) a tecer tratados de cooperação militar com países asiáticos, desta vez visando à segurança da Ásia.

Foram firmados, a partir daqueles acontecimentos, tratados colocando o Japão, a Coreia do Sul, Taiwan e as Filipinas sob a proteção militar americana. Seguiu-se em 1951 o Pacto de Anzus, que estabeleceu a cooperação estratégica dos EUA com Austrália e Nova Zelândia nos oceanos Pacífico e Índico. Foi criada a Seato (*Southeast Asia Treat Organization*), uma espécie de “Otan asiática”, abrangendo Estados Unidos, França, Grã-Bretanha, Austrália, Nova Zelândia, Filipinas, Tailândia e Paquistão, tendo também como países protegidos (na

condição de observadores) o Vietnã do Sul, o Laos e o Camboja. Esses tratados deixavam clara a estratégia de presença militar em amplas áreas dos mencionados oceanos e coroavam a transformação dos Estados Unidos em potência marítima global, título que antes os britânicos haviam ostentado. Além disso, eles agregavam sob a proteção estadunidense um elenco de governos asiáticos pouco homogêneos, consolidando o conceito geopolítico do Sudeste Asiático, nascido da existência de um comando aliado na região durante a Segunda Guerra Mundial.

Demétrio Magnoli, ao analisar as Guerras da Indochina no excelente livro *História das Guerras*, explica com clareza que o sistema de segurança assim estabelecido refletia uma concepção estratégica (a *Rimland*) derivada do pensamento geopolítico de Nicholas Spykman (1893-1943), desenvolvido em oposição ao conceito de *Heartland* ("Terra-Coração") de Halford Mackinder (1861-1947). O britânico Mackinder via a primazia do poder continental, representado pelo núcleo estratégico da Eurásia, centrado nas planícies polonesas e russas. Entendia ele – e Hitler

parece ter concordado – que quem controlasse a *Heartland* controlaria a Eurásia e construiria as bases de um poder mundial incontestável. O conceito de Spykman divergia, entendendo que a *Rimland* (ou "anel interior") forma uma faixa entre a *Heartland* e a esfera oceânica exterior, podendo asfixiar as potências continentais e assegurar a hegemonia das potências marítimas. Bem absorvido pelos Estados Unidos e seus aliados, esse conceito, cuja ênfase está no Poder Marítimo, desenhou, na década de 50, sob o estímulo das convulsões havidas no Vietnã e na Coreia, a estratégia que resultou nos tratados acima comentados.

O comprometimento dos EUA com a região da antiga Indochina Francesa e os envolvimento norte-americanos com a Guerra da Coreia, a Guerra do Vietnã e com a defesa de países do Sudeste Asiático, do Japão e de Taiwan encaixam-se nessa moldura estratégica asiática e explicam suficientemente as posturas norte-americanas na Ásia, consistentes com os fundamentos geopolíticos em que se baseia Washington para exercer globalmente o poderio americano. Toda a orla asiática banhada pelo Pacífico (*Pacific Rim*) e pelo Índico, do Extremo Oriente ao Oriente Médio, servindo às rotas marítimas estrategicamente mais importantes do globo, está incluída nas preocupações ocidentais presenteemente capitaneadas (com o respaldo de enorme poder militar) pelos EUA. E é nesse cenário, tendendo a ser o pólo econômico rival da hegemonia americana no século XXI, que se situam as rivalidades entre China e Japão, ameaçadoras da estabilidade regional e objeto deste estudo.

## O FIM DA GUERRA FRIA E O CENÁRIO ASIÁTICO

Várias escolas de pensamento tentaram definir a essência da Guerra Fria. A escola "realista" defende que em nada esse con-



Halford Mackinder

flito diferiu de outros em que se disputava um poder maior, fulcrado no poder dos Estados para fazer valer seus interesses. A escola crítica, "internalista", não caracteriza a Guerra Fria como uma disputa, mas sim como um mecanismo de que dispunham os blocos dominantes, o ocidental e o oriental, para controlar suas populações e atingir seus fins. Outra linha de pensamento entende que foi um confronto resultante do exagero das distinções ideológicas e de percepções históricas equivocadas. A escola da abordagem "intersistêmica" procurou defini-la como uma disputa entre sistemas sociais rivais que, sob um clima de ameaça de hecatombe nuclear mundial, procuravam prevalecer um sobre o outro.

O final do grande contencioso global parece ter mostrado que o que estava em jogo era a conformidade das sociedades e Estados em relação a certas normas e princípios distintos, todavia homogêneos e coerentes, tendo finalmente o sistema soviético capitulado às pressões a que ficou submetido por todo o mundo ocidental. Não houve sublevação de massas, nem confrontação efetiva de poderios bélicos (cujo emprego foi apenas potencial, para sorte do planeta Terra). Mas as sociedades do Leste, sob a liderança soviética, não conseguiram sustentar uma confrontação de poderes que, para ser bem-sucedida, teria que apresentar uma explosão de desenvolvimento na URSS ou contar com o fracasso do capitalismo. Não tendo ocorrido nem um nem outro, e tendo faltado sustentação econômica para manter os imensos gastos de defesa exigidos para continuar a confrontação, as lideranças soviéticas cederam e optaram pelas reformas, como a *Perestroika* (reforma econômica) e a *Glasnost* (recomposição do direito de expressão) de Mikhail Gorbachev. Ao adotá-las, tentaram preservar ao máximo possível o sistema político comunista e a influência

política soviética, mas os esforços nesse sentido não se sustentaram por muito tempo, levando à capitulação do comunismo soviético em 1991 e ao desmoronamento do Pacto de Varsóvia.

A perda do controle e as tentativas de reforma pelas lideranças soviéticas tinham a ver com três problemas inter-relacionados: a incapacidade de competir com os EUA na dimensão militar da terceira revolução industrial (contexto no qual o programa da "Guerra nas Estrelas" de Ronald Reagan foi uma espécie de xeque-mate, embora muitos analistas hoje comentem que era um grande blefe, irrealizável);



Reagan

os percalços cada vez maiores enfrentados no comando da economia, por sua incapacidade de inovar e sustentar os ní-

veis necessários de crescimento sob o regime socialista; e a constatação crescente, no seio da própria elite política soviética, de que o Ocidente ganhara de forma irreversível a dianteira, não só nas esferas política e militar, mas também no desempenho econômico – e, em particular, na capacidade de oferecer à sociedade ocidental os bens de consumo, a liberdade e o padrão de vida por ela ambicionados.

As conseqüências dessa insustentabilidade são conhecidas. A partir de 1989, os regimes comunis-

tas começaram a cair em sucessão: Polônia, Hungria, Tchecoslováquia, Romênia, Alemanha Oriental e outros, culminando o processo com a queda do muro di-



Gorbachev

visório de Berlim em 9/11/1989 – o que, para a maioria dos historiadores, marcou o fim da “cortina de ferro” e da Guerra Fria. Em dezembro de 1991 deu-se a renúncia de Gorbachev e a dissolução da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). Nas palavras de Douglass North, prêmio Nobel de economia: “Metade do mundo tornou-se socialista quando essa ideologia foi percebida como a onda do futuro. Partindo de um sistema de crenças não científicas para o desenho de instituições, a breve história da União Soviética é um testemunho da inviabilidade inerente a um quadro institucional inflexível no mundo complexo que estamos criando”.

Os sistemas oponentes, como já comentado, eram o capitalismo e o comunismo, e o colapso deste último encontra muitas explicações na vasta literatura

a respeito. As duas principais parecem ser: (1) o esgotamento econômico de um regime rígido e estatizante, eivado de ideias econômicas equivocadas e inadequadas à fermentação da prosperidade, agravado pelos dispêndios da corrida armamentista nuclear; e (2) o forte movimento mundial (patrocinado pelos Estados Unidos e seus mais fortes aliados) de propaganda de defesa do sistema democrático, tendo a liberdade como palavra-chave. A derrocada trouxe o comunismo à realidade de só sobreviver como regime de governo, nos dias presentes, em uns poucos lugares (Coreia do Norte, Vietnã, Cuba e, em transição, na China). No resto do mundo, em que pesem as matizes socialistas de esquerda que permeiam muitas sociedades e governos, prevaleceu o regime capitalista, embora isso não signifique que o capitalismo tenha gerado uma era de democracia global, nem permita supor que o modelo democrático ocidental irá prosperar sem adaptações – ou até mesmo

sem expressivas modificações –, em todos os países.

Especificamente no lado oriental, em face das influências históricas, culturais e do estágio de desenvolvimento de muitos países, essas adaptações ou alterações são bastante aplicáveis. O insucesso do modelo autoritário de esquerda não nos credencia a afirmar que a democracia nos moldes americanos e europeus seja a mais desejável, ou a mais adequada, ou venha a gozar de unanimidade entre Estados hoje capitalistas (ou em transição para o capitalismo) em regiões como o Oriente Médio e o Extremo Oriente. Formas alternativas de capitalismo, com maior ou menor dose de democracia, podem ser mais atraentes – ou mais adequadas – para algumas monarquias

**Trouxe o comunismo à realidade de só sobreviver como regime de governo, nos dias presentes, em uns poucos lugares**

do Oriente Médio e para antigas nações comunistas do Leste Asiático, como, por exemplo, a Rússia e a China (esta última ainda comunista, mas em transição para um “capitalismo socialista de mercado”).

Também não se pode afirmar que a ruptura do sistema de alianças que sustentava a URSS já encontrou sua recomposição final. Realinhamentos ainda parecem estar em curso na Ásia, não só sob o prisma geopolítico, como ainda sob a óptica das tendências em relação à potência hegemônica atual (os EUA) e às disputas pela hegemonia asiática (que, com as dificuldades enfrentadas pelo Japão, vem sendo definida em favor da China). Como, no Extremo Oriente, a expressão do antigo poder soviético deu-se de forma mais tênue do que no Leste Europeu, os realinhamentos foram menos pronunciados, mas o processo decorrente do fim da Guerra Fria convive com as disputas de poder e áreas de influ-

ência entre Japão e China; e algumas mudanças regionais importantes derivam da perda regional da influência soviética russa e da redução de seu suporte econômico-militar ao Sudeste e ao Nordeste Asiáticos.

O mapa do mundo, segundo Francis Halliday, manteve-se razoavelmente imutável desde o final da Segunda Guerra Mundial, apesar das dificuldades, dos separatismos e unificações que se delinearam pós-1945. Unificações e fusões tiveram lugar pela força ou pelas incertezas do pós-colonialismo (Palestina, Saara Ocidental, Timor, Tibet). Separação só ocorreu em 1971, no caso de Bangladesh, mas numa região em que o apartamento geográfico do ex-Paquistão Oriental já era iminente, fruto dos sucessivos conflitos entre Índia e Paquistão. A partir de 1989, porém, o término da Guerra Fria fez ressurgirem fusões e fissões. A fusão mais expressiva foi a das duas Alemanhas, podendo ser seguida (com atraso) pela fusão das duas Coreias e a das “três Chinas” (a continental, mais Taiwan e Hong Kong). A fissão, por sua vez, tornou-se o destino dos Estados multiétnicos do antigo sistema comunista (URSS, Iugoslávia, Etiópia, Tchecoslováquia), tendo como resultado o surgimento, no curto espaço de 20 anos – e não raro de forma conflituosa –, de vários novos Estados soberanos. Algumas tensões, ainda existentes em regiões da Europa, na África e no subcontinente indiano, poderão levar a novos desdobramentos no cenário pós-Guerra Fria, mas não tendem a afetar o contexto principal de nosso enfoque – cujo cenário pode, não obstante, sofrer abalos caso ocorram convulsões na península coreana, na questão chinesa que envolve a soberania de Taiwan ou nas disputas territoriais insulares entre Japão e China.

Muitos autores entendem que o término da Guerra Fria selou definitivamente o fim da era das rivalidades entre as grandes

potências, mas a evolução do cenário na Ásia permite supor a possibilidade de surgir um novo padrão de blocos interestatais em substituição ao antigo (que dividia o mundo em bloco ocidental e oriental), e que terá como centro a China. Sem dúvida é possível que esses novos blocos coexistam pacificamente, mas a nosso ver há que aguardar as posturas norte-americana e japonesa diante do extraordinário crescimento da China rumo a uma hegemonia continental na Ásia e, talvez, rumo à liderança de um bloco econômico capaz de se opor à hegemonia conquistada pelos EUA após a Segunda Guerra Mundial. Na medida em que o crescimento chinês não venha a ser hostilizado pelo Ocidente nem pelo Japão (na condição de maior aliado oriental dos EUA), é possível que ele continue a se dar pela via pacífica, o que, decerto, é a opção preferencial chinesa. Caso contrário, ou caso a remilitarização do Japão – meta do governo nipônico – seja usada de forma hostil às ambições chinesas, o panorama asiático – e, em consequência, o do resto do mundo – pode ser convulsionado.

O Japão, mesmo sem poder contar – devido às restrições legais que lhe foram impostas pelos vencedores da Segunda Guerra Mundial – com um grande aparato militar, cresceu gradativamente nas últimas décadas sob a proteção armada norte-americana, mas esse quadro tende a se modificar. De fato, o Japão tem sido desafiado a envidar esforços para remover as restrições constitucionais (e as legais, delas decorrentes) que o impedem de ostentar um poder militar compatível com seu porte de segunda potência econômica do mundo. E a nação japonesa, em que pese o pacifismo pós-Segunda Guerra Mundial que hoje nela predomina, já criou consciência da necessidade de robustecer suas forças de autodefesa para poder exercer papel mais atuante no equilíbrio regional, nas questões internaci-

onais e na defesa das vias marítimas vitais para sua economia. Mas é também fato que, no cenário asiático, já se encontra solidamente estabelecido o poder militar chinês, dotado inclusive de meios bélicos nucleares (bombas e seus vetores balísticos de alcance intercontinental), somente oponíveis pelo poder americano de mesma espécie, do qual o Japão gostaria de ser menos dependente no futuro. Acomodado sob o “guarda-chuva” protetor dos EUA desde o final da Segunda Guerra Mundial, o Japão de hoje se ressentido da ausência de um Poder Militar mais expressivo e dissuasório, capaz de lhe conferir maior personalidade no concerto das nações.

Sob esse aspecto, é pertinente considerar a distinção que existe entre a situação européia e a asiática. A Alemanha também restou, como o Japão, militarmente cerceada como derrotada da Segunda Guerra Mundial, mas sob o manto protetor dos Estados Unidos (e com os enormes investimentos do Ocidente na sua recuperação) ostenta hoje a condição de terceira economia do mundo. Na Europa, o que se vislumbra hoje é uma provável hegemonia regional alemã, mas totalmente enquadrada na mentalidade e nos princípios da Comunidade Européia, gerando para a potência hegemônica mundial (os EUA) tão-somente os receios da competição econômica “pura” (isto é, isenta de confrontação de poderes bélicos), pois não se antevê na União Européia a disposição política para formar uma força armada efetivamente unificada e sob comando único. Não é o que acontece na Ásia. Tendo o Japão perdido (pelo menos no presente) a corrida da liderança continental para a China, não se pode dizer que a confrontação da hegemonia asiática chinesa com a hegemonia global americana estará isenta de peso militar, pois na verdade a RPC e os EUA são potências nucleares em campos

políticos opostos e propensos a uma formidável competição econômica. Mais a contento dos EUA estaria, certamente, a supremacia do aliado japonês na região, mas não é isso que tende a acontecer num horizonte visível.

A opção chinesa vem sendo pelo crescimento pacífico com vistas a sanar suas carências internas, não parecendo ser de seu interesse uma conturbação do cenário. Não obstante, a probabilidade de haver algum agravamento de contenciosos ainda existentes com o Japão e o com o Ocidente não é pequena. Há a questão da soberania de Taiwan, que a China não abre mão de considerar parte integrante de seu território; existem disputas territoriais a resolver entre China e Japão sobre ilhas do Mar da China e recursos naturais vizinhos; há fortes ressentimentos antijaponeses na região, resultantes do passado militarista e imperialista nipônico; existem carências de matérias-primas e petróleo, sempre servindo como estopins para agravar dissidências; existe o problema da aliança defensiva construída entre o Japão e os EUA, que vem sendo renovada desde sua origem no pós-Segunda Guerra Mundial, o que é motivo de forte desconfiança chinesa; e outras questões geopolíticas que, se mal-sucedidas no seu tratamento pela diplomacia, podem ter conseqüências indesejáveis. Nessa hipótese, é válido perguntar se estar-se-ia diante de uma possível reedição da Guerra Fria, colocando desta vez em pólos opostos os interesses dos EUA e da China, ambas potências nucleares. Como se comportariam a Rússia e o Japão diante desse grande problema geopolítico e geoeconômico? Particularmente o Japão, que posturas (políticas e militares) adotaria, em consonância com seus interesses nacionais e os de seu aliado principal do pós-Segunda Guerra Mundial, os EUA? Que alianças seriam tecidas

na Ásia, em especial no Sudeste desenvolvimentista, diante disso?

Observa-se que os Estados Unidos vêm sendo, no pós-Guerra Fria, o referencial que respalda a segurança regional. Os norte-americanos têm grandes interesses mercadológicos na Ásia e continuam a dar grande relevância a certos compromissos de defesa assumidos no passado com o Japão, com a Coreia do Sul e com alguns países do Sudeste Asiático (Tailândia, Filipinas), após os desgastes políticos decorrentes da Segunda Guerra Mundial, da Guerra da Coreia e da Guerra do Vietnã. Washington tem procurado persuadir seus aliados regionais a assumirem progressivamente maiores responsabilidades defensivas próprias, mas o crescimento militar da China, as rivalidades sino-japonesas e a hostilidade norte-coreana podem levar à aceleração de uma corrida armamentista na Ásia, caso os EUA precipitem seu desengajamento militar no continente. A estratégia americana provavelmente terá que procurar o ponto de equilíbrio dessas alianças, mantendo presença para o enfrentamento de situações específicas de deterioração da estabilidade regional (dentre elas Taiwan e a península coreana), mas sem despertar a sensação de perigo nos países menos simpáticos a essa presença (principalmente a China). Para a China, a aliança defensiva nipo-americana (que não exclui o problema taiwanês) e o compromisso estadunidense com a Coreia do Sul (potencialmente interferente no problema coreano como um todo) são questões motivadoras de desconfiança e de ponderações quanto ao desequilíbrio regional de poderes.

É importante lembrar que a aproximação, em 1972, entre o governo Nixon e a China de Mao Tsé-Tung, foi parte de uma grande estratégia norte-americana, que soube tirar partido dos históricos antago-

nismos entre a China e a URSS, abrindo o isolamento chinês e passando a contar com a China na contenção da ameaça soviética. Viabilizou-se assim a estratégia da *détente*, pela qual os EUA passaram a lidar com ambas as principais potências comunistas, mas divididas entre si. A bipolaridade passava a contar, de um lado, com a preponderância norte-americana, e do outro com a União Soviética defrontando-se, ao mesmo tempo, com o poderio americano e com o crescente poderio chinês. O fim do regime soviético em 1991, revelou, então, a prevalência dos EUA sobre seu maior adversário estratégico, a URSS, tornando a nação americana a superpotência hegemônica unipolar, e mostrou o surgimento da China como a última potência comunista. Passou a ser a China o grande competidor estratégico dos americanos, de vez que o aliado oriental capitalista dos EUA, o Japão, em face das dificuldades por que passou sua economia nos anos 80 e 90, vem perdendo a disputa asiática para o gigante continental; e também porque a Rússia, na transição pós-soviética e na adaptação a um novo regime político e econômico, sofreu acentuado declínio de posição e de poder na Ásia, regressando à condição de "país emergente". No presente, as relações sino-americanas do pós-Guerra Fria não mostram sintomas de deterioração iminente, mas podem se deteriorar com rapidez, dependendo da evolução dos contenciosos locais e das posturas (e ações) dos aliados dos EUA na área (principalmente do Japão, maior rival da China na Ásia de hoje).

Vê-se que o fim da Guerra Fria alterou marcantemente o *status* internacional da China e do Japão. A República Popular da China, uma vez afastada a ameaça soviética que lhe fazia concentrar toda a atenção na massa continental, pôde transferir seu centro de gravidade para a orla marítima,

do que resultou a maior inserção da RPC na dinâmica estratégica asiática. Com seu rápido crescimento e abertura para o exterior a China passou a integrar o amalgamento estratégico regional, que se viu centrado na principal potência continental e espraiado ao longo de um arco marítimo que vai do Japão a Mianmar, olhando para o Pacífico; e procurou conter radicalizações nacionalistas internas para moldar-se às regras do jogo internacional. Naturalmente, isso se opõe aos interesses japoneses, não só na disputa pela liderança asiática, como também na composição dos interesses comerciais que estimulam o processo de integração econômica da região. Surgem então, uma vez mais, os conhecidos interesses comerciais e estratégicos norte-americanos no cenário: a China é uma potência em contínuo crescimento econômico e militar, com uma preponderância regional a ser contida ou, pelo menos, controlada; e o Japão é o grande aliado dos EUA na área, constituindo a segunda economia do mundo, mas, por suas limitações, continua a necessitar da proteção americana para que o equilíbrio regional de poderes seja mais balanceado. Daí advêm muitas das pressões do mundo ocidental (e até de alguns países asiáticos) para que o Japão, além de seu peso financeiro, se reestruture militarmente para exercer maior representatividade política e militar na área (o que a China não vê com simpatia).

Nesse contexto, a China enfrenta alguns dilemas do poder. Trata-se dos já comentados contenciosos remanescentes no pós-Guerra Fria, principalmente os referentes à divisão das Coreias e, sobretudo, à questão de Taiwan, ambos envolvendo delicadamente os Estados Unidos e o Japão.

A Coreia do Norte isolou-se no seu regime comunista radical e somente conta com o apoio da China, que não pode deixar de amparar o regime norte-coreano; mas

também não pode a China incentivar a reunificação das Coreias pela força, pois sabidamente a reação americana poderia, em face dos laços existentes com a Coreia do Sul, levar à escalada de um conflito de conseqüências imprevisíveis. Em seu extremo isolamento, o regime norte-coreano torna-se um tanto imprevisível, produzindo e exportando armas, desenvolvendo tecnologia bélica nuclear e passando a ser um dos paradigmas dos *rogue states* ("estados párias") abominados pela política de Washington (que inclui a Coreia do Norte no assim chamado "eixo do mal", completado pelo Iraque da era Saddam Hussein e pelo Irã da era pós-revolução fundamentalista islâmica).

Taiwan é problema ainda mais sério, pois na visão chinesa é uma ilha rebelde e representa uma divisão de seu território; e, além disso, adotou um regime democrata pluralista (diferenciado do regime autoritário comunista da China continental), que não tardou em tecer alianças comerciais e políticas com os Estados Unidos e com o Japão, ao mesmo tempo em que se tornou um dos grandes investidores "externos" na economia chinesa. A China não aceita Taiwan como província separada, mas não dispõe de poder suficiente para retomá-la pela força, pois teria que enfrentar a ira americana (provavelmente com apoio japonês) e desencadearia um conflito naval no Mar da China, com preocupantes possibilidades de transformar-se em conflito nuclear (mais uma vez, com conseqüências imprevisíveis para a civilização). São ingredientes cuja fermentação – indesejável por todas as partes envolvidas, mas não impossível de ocorrer – pode vir a caracterizar uma nova Guerra Fria, embora o mundo atual não pareça disposto a reconhecer de imediato uma nova bipolaridade (EUA e China).

A Ásia do pós-Guerra Fria revela, portanto, um complexo panorama geopolítico

no qual sobressaem as relações comerciais sino-americanas, as relações militares nipo-americanas e as históricas rivalidades sino-japonesas. Parece-nos haver pertinência, portanto, em levar em conta esses múltiplos aspectos ao discutir a integração asiática neste início de século, razão pela qual alguns deles são abordados em maior detalhe noutros pontos deste trabalho.

Igualmente relevante se torna conhecer alguns aspectos da história do Japão e da China, bem como aspectos de suas políticas externas, apresentados a seguir para facilitar a compreensão do peculiar modo de ser e de pensar dessas nações orientais e de seus posicionamentos em face da potência hegemônica ocidental.

## BREVE SÍNTESE DA HISTÓRIA DO JAPÃO

Por muitos séculos, o Japão, para os ocidentais, era desconhecido. A notícia que daquelas longínquas ilhas se tinha era a da misteriosa ilha de Cipango, citada por Marco Pólo, mas somente “descoberta” pelo ocidente pelo navegador português Mendes Pinto em 1542. Para os nipônicos, porém, seu pequeno arquipélago era o centro do mundo, e eles igualmente desconheciam a existência de outras terras. Um mundo, aliás, bastante diverso do ocidental, como registrou o jesuíta Alexandro Valignano em 1583: ali habitava um povo diferente em tudo. Polidos, asseados, gentis, ágeis no aprendizado da escrita e da ciência, modestos e frugais na alimentação, interessados na musicalidade dos sons, disciplinados e jamais se mostrando queixosos, em nada os japoneses lembravam a rusticidade do camponês europeu.

Composto por uma conjunção geológica formada por mais de 3 mil ilhas que se estendem ao largo da costa oriental do Oce-

ano Pacífico, vizinho da Rússia, da China e da Coreia, o Japão, com seu povo peculiar, apesar de suas modestas extensões geográficas e de sua pobreza em minerais, petróleo e metais nobres, veio a ser ao longo da história o primeiro da Ásia (e o único do mundo) a enfrentar econômica e militarmente, mais de uma vez, o poder das potências maiores. Entre 1931 e 1945 chegou a dominar um território de quase 5,5 milhões de km<sup>2</sup>, povoado por mais de 450 milhões de pessoas. A mais plausível das explicações para esses feitos parece estar na conjugação de elementos tais como a determinação inquebrantável da elite imperial japonesa (a *genro*), as históricas qualidades de disciplina coletiva e de capacidade de trabalho do povo nipônico, a mentalidade militar da era dos *samurais* (inspirada no código de conduta e da honra, o *bushido*) e a ausência de uma mentalidade de subdesenvolvimento (o que nunca permitiu que prosperasse a subserviência ao colonialismo europeu, que marcou outros povos asiáticos).

Os japoneses costumam contar sua história a partir do período posterior à Era Paleolítica, denominado Era Jomon, que se inicia cerca de 5 a 8 mil anos antes da Era Cristã, ou seja, na Era Neolítica, ou da pedra polida. Era uma época de tribos que compartilhavam espaços comuns e viviam da caça e da pesca. Muito mais tarde teve início o conhecimento da cultura do arroz, que caracterizou a Era Yayoi, cerca de 200 anos antes de Cristo. O homem se fixou mais à terra. Migrações vindas do continente trouxeram o conhecimento dos metais, logo usados para instrumentos agrícolas e na confecção de armas brancas. A cultura agrícola gerou a divisão do trabalho e, com isso, as primitivas divisões de classes, pois os trabalhadores tinham líderes dirigentes. A Era Yayoi gerou, portanto, os alicerces de uma cultura agrária e tribal que formaria o Japão, na medida em

que germinou a formação de comunidades governadas que viriam a se tornar pequenos estados ou reinos, principalmente ao norte da Ilha Kyushu, uma das quatro principais do arquipélago japonês. Não tardaram a acontecer conflitos entre esses reinos, pacificados no ano 188 da Era Cristã por uma mulher, a Rainha Himiko, que logrou unificar diversas pequenas nações sob o reino de Yamatai. Com sua morte, novas guerras assolaram o reino, mas novo período de paz veio a ter lugar no século IV, com a consolidação do reino de Yamato, nas proximidades da atual província de Nara, na ilha central de Honshu. Esse reinado conseguiu dominar as nações de Kyushu, ao norte, as do vale do Rio Yamato (que deu nome ao reino) e as de Izumo. Os indícios históricos levam a crer que o rei de Yamato passou a ser denominado Tennô, ou Imperador, dando surgimento às dinastias dos imperadores japoneses. Em sua fase de esplendor, Yamato recebeu artesãos da China e da Coreia, bem como os ensinamentos confucionistas e budistas e a escrita em forma de ideogramas, o *kangji*, que vieram do continente.

O final do período Yayoi, portanto, marca o início do Japão como um Estado unificado, produto do esforço político de seus governantes. Seguiu-se o período Asuka, iniciado nos anos 600 d.C e marcado pela disseminação do budismo e pela imigração de monges, estudiosos e artistas oriundos principalmente da península coreana. Perdurou ele até 645 d.C, com a chamada Reforma Taika, que aboliu as propriedades privadas e enfraqueceu a aristocracia proprietária de terras, ao mesmo tempo em que resultava fortalecido o poder do Imperador. Os aristocratas tornavam-se funcionários do governo, modelo este que foi inspirado no então praticado na China.

O período seguinte (Era Nara) se inicia com a transferência da capital imperial para

a cidade de mesmo nome, em 710 d.C, e se caracterizou pela centralização governamental e burocrática, pelo crescimento do budismo (que se torna religião do Estado) e pelo florescimento das artes arquitetônicas e esculturais. As relações com o continente se intensificaram. Por mais de dois séculos, frágeis embarcações safam de Naniwa (hoje Osawa) para o continente, de onde traziam a cultura mais avançada e também imigrantes coreanos, chineses, indianos e persas.

O fortalecimento dos monges budistas como classe interferente no governo saturou o regime, levando a nova mudança de capital. A cidade escolhida foi Heian (hoje Kyoto, cidade símbolo do poder da família imperial japonesa). O período Heian estendeu-se desde essa mudança, em 784 d.C, até 1192, e caracterizou um rompimento com o sistema e as influências chinesas, moldando no Japão uma forma mais nativa e autêntica de existir, que incluía a restauração e a sofisticação da cultura ao estilo nipônico mais puro. Grandes transformações, porém, ocorriam no campo. As terras estatizadas entraram em colapso econômico, voltando a existir as propriedades fazendárias privadas que dificultavam as ingerências governamentais na economia agrária. Aí têm origem as primeiras intervenções armadas do governo, inclusive para combater tribos do norte que atacavam as propriedades. Surgiram os soldados profissionais do governo, recrutados dentro dos clãs e dentre os simpatizantes dos governantes. Esta é a origem dos *samurais*, denominação dada a esses combatentes, que exerciam o comando militar das forças governamentais.

Acumulando poderes e força militar, os *samurais* vieram a progressivamente se instalar no governo, por meio do clã Taira, a partir de 1167. Duas famílias das classes guerreiras, Heike e Genji, uniram-se a mem-

bro da família imperial pelo casamento, mesclando o sangue para conquistar o poder. Teve início, assim, a era dos *samurais*, que se estenderia até o ano 1600. O clã Heike foi o primeiro a se firmar no poder, mas as disputas com o clã Genji foram intensas, terminando com o extermínio de todos os chefes Taira e o triunfo dos Genji.

Com os Genji no governo teve início o período dos xoguns, que durou quase 700 anos. O xogum era um título outorgado pelo Imperador a um guerreiro de sua maior confiança. Alguns assumiram grandes poderes, como foi o caso de Kamakura, que em 1192 passou a exercer um poder paralelo ao imperial, como se de fato fossem dois governos independentes. O Imperador (*tennô*) e o comandante militar (xogum) foram as personalidades políticas predominantes em grande parte da história do Japão medieval, época em que não existia centralização política e administrativa expressiva, mas sim uma espécie de separação entre aquele que representava o poder divino (o *Mikado*), emanado da Deusa do Sol, e o que exercia o poder secular, o governante de fato, instalado no *bakufu*, a residência oficial do xogum. Com o advento dos xogunatos iniciava-se um novo enfraquecimento do poder do Imperador, inclusive porque os xoguns consolidaram os poderes da classe samurai nos diversos feudos. Os feudos, cada vez mais auto-suficientes, afastam-se do poder central, mas não tardaram a ter início novas lutas entre pequenas regiões, em busca da supremacia política. A classe guerreira se fortalece e são criados os códigos e regulamentos que norteavam as guerras e as relações entre esses poderosos senhores, surgindo o *bushido*, código moral e de honra dos samurais, que até hoje tem fortes vestígios na sociedade japonesa.

As lutas internas desgastaram o poder central dos xoguns, o que foi agravado



Gêngis Khan

pelas tentativas mongóis (Gêngis Khan e seus sucessores) de invadir o Japão, já no século XIII. Tiraram proveito disso os partidários da restauração dos poderes do Imperador, tentada em 1221 e em 1331, desta vez com o apoio de *samurais* descontentes, mas o *xogunato* do clã

Ashikaga consegue manter-se no poder por longo tempo ainda. As guerras internas e a desordem se espalham, até que, no limiar dos anos 1600, o General Nobunada Oga, com o auxílio de Tokugawa Ieyasu, consegue derrotar sucessivamente os oponentes e reunificar o Japão, apoiado por armas de fogo trazidas pelos portugueses.

A casta dominante dividia-se entre os cortesãos fiéis ao Imperador, sediado em Kioto, e os guerreiros samurais obedientes aos xoguns. Sob os xogunatos, o povo vivia segmentado em rígido sistema social hierárquico, em cujo topo estava o chefe militar (teoricamente abaixo do Imperador e sua corte), seguido pelos senhores feudais e samurais; e abaixo destes os camponeses, os artesãos e os mercadores.

O último xogunato começou em 1603, sob o clã Tokugawa. Teve lugar nova mudança de capital, desta vez para a longínqua Edo (a futura Tóquio), distante dos centros aristocráticos. O poder central é novamente fortalecido, os ânimos internos são contidos e o Japão experimenta um longo período de paz, que os historiadores denominam "Pax Tokugawa". Medidas duras para a reconstrução do país são tomadas, incluindo a proscrição do cristianismo (que penetrara no país por meio dos



mercadores ocidentais, desde o desembarque de São Francisco Xavier, em 1545) e a expulsão de comerciantes estrangeiros (portugueses e espanhóis). Os portos são fechados a todos os navios estrangeiros, exceção aberta aos holandeses e chineses. O Japão volta a se fechar para o mundo, em busca de estabilidade, da autenticidade de costumes e da uniformização religiosa, tolerando o budismo e o confucionismo, mas instituindo o xintoísmo como religião nacional. Apesar desse isolamento o comércio interno cresce, as cidades se desenvolvem, surge uma burguesia, a agricultura se expande, difundem-se os meios de transporte, a cultura é mais disseminada e as escolas deixam de ser privilégio da nobreza. Os comerciantes têm sua presença na sociedade valorizada pela unificação de um mercado nacional, enquanto que, fruto do próprio progresso alcançado em tempos de paz, o prestígio dos samurais e do xogunato entra em declínio. Cerca de dois séculos marcarão, então, o novo isolacionismo japonês (1600 a 1868). O período Edo, porém, nos dois séculos e meio que antecederam à Restauração Meiji, legou para o futuro uma importante estabilidade e uma política de unificação.

No Ocidente, as revoluções civis, como a francesa e a americana, mudam as sociedades e consolidam o capitalismo. O mercado japonês, que desde o século XVIII vinha sendo tentado por ingleses e russos, permanece impermeável, contrariando a busca ocidental por novos mercados. Em 1853, um emissário do governo americano, comodoro Mathew Perry, leva ao Japão uma mensagem pedindo ao xogum Tokugawa o fim do isolamento. A integração da Califórnia aos Estados Unidos, em 1848, abriu para os americanos as rotas do Pacífico em direção à Ásia, tornando um objetivo estratégico contar com a abertura dos portos japoneses ao comércio dos EUA. A imagem do USS *Mississippi*, seu navio capitânia, adentrando a baía de Tóquio, seguido de três outras belonaves a vapor armadas com poderosa artilharia, intimidou os japoneses, que de nada dispunham para detê-los. A mensagem, na verdade um ultimato, logrou êxito, sendo reabertos os portos; mas essa decisão enfraqueceu o xogunato perante os senhores feudais contrários à medida. Não tardaram outras intimidações, vindo também a ser assinados tratados com a Rússia czarista e com o império britânico. Caiu o prestígio do governo, por ter capitulado às imposições externas. A nação indignou-se com os tratados firmados sob a mira dos canhões (a "diplomacia das canhoneiras"). A secular sensação de segurança esvaiu-se. Tokugawa Yoshinobu, o último do clã, renunciou em 1867. A família imperial finalmente consegue prevalecer, extinguindo-se o último xogunato e restabelecendo-se os poderes do Imperador, cujo poder simbólico torna-se efetivo e faz ressurgir a crença no mandato divino. A corte imperial se transfere para Edo (hoje Tóquio); e os primeiros passos para a integração Ásia-Pacífico estavam dados.

Tem início a era do Japão moderno com a posse do jovem Imperador Matsuhiro, que adotou o nome Meiji-Tenno. É a época da Restauração Meiji, que abraça uma total

reestruturação do país e promove mudanças radicais, como a extinção da classe dos samurais. Em 1877 o exército imperial sufoca uma rebelião de samurais insurretos, nela perdendo a vida o último e emblemático samurai, Saigo Takamori. Em 1890, uma constituição nos moldes da alemã é adotada no país, estabelecendo objetivos de abertura política, fim dos privilégios, abolição do sistema feudal, reforma dos costumes e busca do conhecimento. Os setores industrial, político e social são modernizados. A pressão internacional consolida aberturas ao exterior. A mudança de século, porém, revela novos problemas. O excesso de população urbana já começa a gerar movimentos migratórios de japoneses para outros países em busca de oportunidades de trabalho, inclusive para o Brasil, onde os primeiros imigrantes começaram a chegar em 1908.

A Restauração Meiji é um marco de extraordinária importância na história do império nipônico. Além de marcar a grande transformação interna das instituições, ela assinala o fim de um período de séculos de lutas intestinas e o desatrelamento final do Japão do medievalismo, passando de um Estado feudal para um Estado moderno; revela as mudanças em busca de um desenvolvimento capitalista mais aberto ao mundo externo, tirando o país da clausura isolacionista em que se encapsulava durante muitos séculos. Revela também as consequências dramáticas da transição do trabalho campesino para o industrial; e traz o Japão para o contexto real das relações internacionais, levando-o a colocar na balança os interesses estratégicos japoneses e os de outros países.

Pode-se mesmo dizer, num esforço de síntese, que os períodos Edo e Meiji, que abrangem o período de cerca de 1600 até o início dos anos 1900, resumem a época fundamental de toda a transformação por que passou a sociedade japonesa, saindo de uma estru-

tura marcadamente feudal para uma outra, moderna e capitalista, todavia sem perder o culto e o respeito às tradições nipônicas. De fato o colegiado aristocrático, que cercava e aconselhava o imperador, conduziu a transição de forma notável, partindo da premissa de que, acossado pelos interesses de poderosas potências, o Japão só tinha um caminho digno a seguir: transformar-se em uma potência oriental, um Estado forte, industrializado, instruído e unido de forma a impedir a dominação a que se haviam submetido a China, a Indochina e a Indonésia. A absorção de tecnologias alienígenas recebeu alta prioridade, por ter sido a tecnologia ocidental identificada como o cerne de sua superioridade. Essa visão do regime imperial japonês é de grande significado no entendimento dos rumos que o Japão veio então a tomar. O cavaleiro da espada foi substituído pelo cavaleiro da indústria, o *zaibatsu*.

As questões internacionais não tardaram em mostrar seu peso. Tentando estabelecer relações comerciais com a Coreia, o Japão encontra a oposição chinesa, que a via como parte de seu território e dela cobrava tributos. Esses desentendimentos levam o Japão à sua primeira experiência belicista externa, guerreando e vencendo a China (1894-1895), para surpresa do mundo ocidental, na primeira guerra sino-japonesa. O sentimento nacionalista japonês e o fortalecimento de seu militarismo são ingredientes marcantes dessa época. O expansionismo japonês ganha força. O passado feudal das lutas internas estava definitivamente substituído pela nova realidade das confrontações com outras nações, mas o espírito do *bushido* mostrava-se vivo.

Outro contencioso resolvido pelas armas logo aqueceu o cenário asiático. Japão e Rússia nutriam ambições sobre a península coreana e a Manchúria. Os japo-



Almirante Togo

neses não esqueciam a perda de Porto Arthur para os russos, que viabilizou a presença de tropas do czar na Manchúria. Fracassados os entendimentos diplomáticos, a guerra deu continuidade à política por outros meios, como previu Von Clausewitz: forças japonesas tomaram Porto Arthur em 1904, e a Marinha japonesa, sob o comando do Almirante Togo, derrotou a esquadra russa na famosa Batalha Naval de Tsushima. Das 38 belonaves russas que adentraram o Estreito de Tsushima na manhã de 27 de maio de 1905, 27 haviam sido afundadas ou capturadas pelos nipônicos ao entardecer do dia seguinte, surpreendendo os russos a mobilidade e o poder de fogo dos navios japoneses. Foi enorme a repercussão do feito, que inclusive debilitou o prestígio do regime czarista russo e iniciou sua queda, concretizada na Revolução Russa de 1917. A mediação de Roosevelt (presidente dos EUA) encerrou o conflito, tendo o Tratado de Portsmouth sido firmado com a entrega ao Japão da parte sul das Ilhas Sacalinas, Porto Arthur e concessões ferroviárias na Manchúria, além de ser reconhecido o protetorado japonês sobre a Coreia, pouco depois anexada (permanecendo dominada pelos japoneses de 1910 a 1945, quando foi libertada pela derrota japonesa na Segunda Guerra Mundial).

As guerras sino-japonesas e russo-japonesas evidenciavam com clareza a determinação com que o Japão, já espremido pela alta densidade demográfica e por carências de insumos estratégicos diversos,

lançava-se a guerras de conquista, em busca dos materiais necessários ao seu crescimento. Ao término dessas refregas o Japão firmava-se como a potência mais influente e militarmente mais poderosa da Ásia, com respaldo numa surpreendente evolução de poder bélico naval e terrestre. Era um prenúncio de atitudes futuras.

O Imperador Meiji morreu em 1912, tendo como sucessor Yoshihito, o Imperador Taishô. É sob seu governo que o Japão participa da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), em respeito a tratados firmados com a Inglaterra; mas sua atuação limitou-se a lutas contra as colônias alemãs estabelecidas no Leste Asiático, área de seu interesse estratégico (e também dos britânicos). No tratado de paz firmado em Paris em 1919, o Japão obteve a posse de todas as ilhas do Pacífico Norte, antes ocupadas pela Alemanha. As ambições territoriais do Japão foram novamente satisfeitas pelas armas, mas os japoneses não lograram ver sua proposta de tratamento de igualdades raciais aceita pelos aliados ocidentais, que sempre os discriminavam como inferiores. Os norte-americanos já começavam a ver o militarismo, o nacionalismo e o expansionismo dos "amarelos" orientais como preocupantes. Esse parece ter sido o principal motivo da deterioração das relações entre o mundo nipônico e o mundo ocidental, atingindo o orgulho nacional japonês, com sérias consequências posteriores (que iriam desaguar na Segunda Guerra Mundial).

O período Taishô revelou nova fase de grande progresso japonês. O Japão monopolizou o mercado asiático, afastando a intromissão dos europeus, debilitados pela guerra de 1914-1918. A indústria naval japonesa capitalizou-se e passou a produzir grande quantidade de navios (mercantes e de guerra). Os produtos industrializados, anteriormente de origem alemã, conquistaram mercados. O mercado asiático de fia-

ção e tecelagem, antes dominado pelos ingleses, passa às mãos japonesas. Os grandes bancos japoneses surgem como decorrência do crescimento industrial. Mas a recuperação européia no pós-guerra e as conseqüências da crise financeira de 1929, geradora de catastrófica depressão mundial, afetaram seriamente a economia japonesa, que começou a mostrar debilidades.

Em 1926 findou a Era Taishō, este sucedido pelo Imperador Hiroito. Na década de 30 a população alcançara os 65 milhões, duplicando em menos de um século. A fome, a miséria e o desemprego vêm ao cenário. Os produtos japoneses perdem espaço nos mercados. A recessão mundial de 1929 provoca emigrações. As carências de matérias-primas entravam o desenvolvimento industrial do Japão. Novamente as idéias nacionalistas e militaristas, defendendo a expansão territorial japonesa e a centralização do poder imperial como soluções, vêm à tona. O Japão obriga a China a assinar tratados econômicos e políticos injustos e, em 1931, em razão de um incidente provocado (a explosão de uma estrada de ferro japonesa no continente), forças japonesas invadem a Manchúria, tornando-a uma espécie de Estado vassalo; e bombardeiam Shangai, alegando ser dos chineses a culpa pela sabotagem. Hiroito é levado a essas ações agressivas contra sua vontade pessoal, forçado pelo ultranacionalismo nipônico, e muitos analistas consideram que o primeiro tiro do que viria a ser a Segunda Guerra Mundial foi dado pela invasão japonesa da China em 1931. Em 1933, o Japão abandona a Liga das Nações, em protesto contra as críticas às suas agressões e ao seu expansionismo continental.

O ano de 1937 testemunha a segunda guerra sino-japonesa. Forças nipônicas ocupam quase todo o litoral da China e são acusadas da prática de severas atrocidades contra as populações civis chinesas.

Esse conflito continuou até o final da Segunda Guerra Mundial, sem rendição chinesa. O próximo passo do expansionismo japonês visava o Sudeste Asiático, tendo ocorrido a ocupação do Vietnã e a assinatura de pactos com a Alemanha e a Itália, já então delineando o cenário nazi-fascista da Segunda Guerra Mundial e a composição do Eixo Alemanha/Itália/Japão, que os aliados ocidentais iriam combater. Afetados seus interesses, os EUA decidiram por um boicote ao Japão, forçando a suspensão das vendas de matérias-primas, insumos industriais e petróleo ao império japonês. O Japão é atingido no seu calcanhar-de-aquiles. Falham as tentativas diplomáticas de acordo com os americanos, sendo irreduzíveis as posições do Presidente Roosevelt. O Japão captura refinarias na Indonésia e arrisca. A opção pela guerra é novamente a escolha japonesa.

A concepção estratégica japonesa, à época, parecia calcar-se no estabelecimento de "anéis de segurança" para sua defesa, o mais interno compreendendo as ilhas japonesas, parte do sul da China (Manchúria) e a península coreana; um intermediário abrangendo Cingapura, Tailândia e parte do Sudeste Asiático, fontes de matérias-primas; e um mais externo, adentrando o Pacífico e chegando até a Nova Guiné — o que trazia a necessidade de neutralizar o poder naval norte-americano sediado nas ilhas havaianas.

Amanhecia o dia em Pearl Harbour, no Havaí, quando, em 7 de dezembro de 1941, a aviação japonesa ataca a base naval americana ali sediada. Poucas horas depois o Japão declara guerra aos Estados Unidos e à Inglaterra. Nos meses seguintes, as forças japonesas desembarcam em vários pontos do Sudeste Asiático e em ilhas do Pacífico. A Segunda Guerra Mundial, que até então era disputada contra os alemães e italianos, vê o peso da entrada dos Esta-



Imperador Hiroito

dos Unidos e do Japão no conflito. A partir de 1942, todavia, as forças aliadas começam a derrotar as forças alemãs e italianas na Europa e no norte da África, e começam a retomar gradualmente dos japoneses as terras conquistadas. A Marinha Imperial nipônica, guardiã do anel de defesa mais externo do Japão, começa a se debilitar. O Poder Naval americano vai se impondo no Pacífico. Em abril de 1944 tropas de fuzileiros navais americanos desembarcam em Okinawa. A derrocada japonesa tornava-se evidente, mas o espírito do *bushido* não contempla a rendição. Podendo o conflito vir a perdurar por mais tempo, sacrificando muitas vidas americanas nas ilhas tomadas pelo Japão, os norte-americanos tomam, em agosto de 1945, a terrível decisão de inaugurar a era da guerra atômica, com o lançamento de duas bombas nucleares, uma sobre Hiroshima e outra, três dias após, sobre Nagasaki. A imensa destrui-

ção causada por essas armas leva o Império do Sol Nascente a render-se, incondicionalmente, em 2 de setembro. O Imperador Hiroito assina a rendição a bordo de um encouraçado americano, contabilizando mais de 1.800.000 mortos japoneses e 40% de suas cidades arrasadas. A Baía de Tóquio encena nova humilhação para os nipônicos, como já ocorrera em 1853. Concretizava-se assim a previsão do valoroso Almirante Yamamoto, que dissera que o Japão poderia usufruir seis meses a um ano de liberdade de movimentos no Pacífico, mas em seguida o petróleo do Texas e o potencial industrial dos Estados Unidos alimentariam uma irresistível contra-ofensiva americana. Já estando vencidas a Alemanha e a Itália na Europa, termina a Segunda Guerra Mundial.

As forças aliadas ocuparam o Japão, sob o comando do General Douglas Mac Arthur. O período de ocupação vai até 1951, reconstruindo o país e trazendo-o de volta ao caminho da modernidade. Uma nova Constituição, que inclusive cerceou drasticamente o poder militar japonês (com seqüências até os dias atuais), foi imposta aos nipônicos. Em seu artigo 9, vigente desde 1947, reza ela: *Aspiring sincerely to an international peace based on justice and order, the Japanese people forever renounce war as a sovereign right of the nation and the threat or use of force as means of settling international disputes. In order to accomplish the aim of the preceding paragraph, land, sea and air forces, as well as other war potential, will never be maintained. The right of belligerency of the state will not be recognized.*\*

\* N.R.: Tradução livre - O povo japonês para sempre renuncia à guerra como direito soberano da nação e à ameaça do uso da força como meio de decisão em disputas internacionais, na aspiração sincera da paz internacional baseada em justiça e ordem. Para efetivar este propósito, forças de terra, mar e ar não serão empregadas para fomentar guerras. O direito de belligerância de um Estado não será reconhecido.

Como se vê, o Japão renunciou ao uso do Poder Militar e abriu mão do soberano direito de recorrer à guerra, deixando de ser um “estado normal”. Mas não tardaram acontecimentos graves: a Guerra Civil Chinesa (que resultou na vitória dos comunistas em 1949 e na perda, pelos EUA, de sua presumida aliada, a China, para conter o avanço comunista na Ásia) e a Guerra da Coreia (que em 1950 forçou os americanos a retirarem tropas de ocupação do Japão para combater na península coreana). Essas mudanças de cenário levaram à flexibilização diante do Japão, que passou a usufruir o direito de ter forças de autodefesa (*Japan Self-Defense Forces*), entendidas como limitadas o bastante para não se constituírem em ameaça de guerra.

Neutralizado o poder imperial japonês com a derrota, prevaleceu o regime democrático, e em dez anos o Japão já dava mostras de grande recuperação. Algumas décadas foram necessárias para reassumir posição entre os países desenvolvidos, mas o denodo japonês venceu as dificuldades e, assimilando as técnicas americanas de qualidade, produtividade, processos industriais e métodos administrativos, os produtos japoneses voltaram a ganhar o mercado mundial, logo sendo reconhecida a economia japonesa como a segunda do mundo, a partir do grande impulso econômico do pós-guerra. Em 1989 o povo japonês manifestou grande dor com a perda de Hiroito, que conduziu com dignidade a recuperação da nação derrotada no conflito mundial.

Em apenas 50 anos de sua longa existência, o Japão guerreou com todas as potências: a China por duas vezes, a Rússia (em 1904 e em 1945), o Império Britânico (de quem tomou Hong Kong, Malásia e Birmânia entre 1940 e 1945), a França (ocupando a Indochina Francesa em 1940), a Holanda (ocupando a Indonésia de 1940 a 1945) e os

Estados Unidos (1941 a 1945). Todavia, sua ambicionada esfera de prosperidade e hegemonia, que requeria o domínio de grande parte da Ásia, desmoronou na Segunda Guerra Mundial, pela qual pagou alto preço. Mas o Império do Sol Nascente não desistiu, reerguendo-se e tornando-se peça de grande importância na estratégia norte-americana do pós-guerra, principalmente na contenção do crescimento do poderio do comunismo na União Soviética e na China.

O Japão moderno, que hoje tem no topo da família imperial o herdeiro Akihito, é um país consciente de suas limitações territoriais e de suas dependências externas de matérias-primas, mas não ostenta, pelo menos no presente, posturas semelhantes às que o levaram a tantos conflitos, buscando prioritariamente os intercâmbios comerciais e culturais como impulsores de sua política externa. Seus produtos estão no mercado mundial ostentando notável avanço tecnológico e, não raro, detendo tecnologias de ponta na sua produção. Mas o crescimento da China como futura potência econômica asiática, os ressentimentos que ainda grassam no continente em razão das agressões japonesas do passado, a situação de Taiwan, a da península coreana dividida, as disputas territoriais e outros fatores geopolíticos vêm levando o governo japonês a negociar algum relaxamento das restrições que, como derrotados da Segunda Guerra Mundial, os japoneses tiveram que aceitar.

Entre elas, o Japão propugna pela redução das severas limitações de poderio militar que lhe foram impostas; e pela flexibilização, também decorrente de imposição constitucional, do limite de gasto de apenas 1% do PIB em armamentos. Embora esse percentual aparentemente pequeno seja, na verdade, uma grande soma (pois o PIB japonês é gigantesco), a tendência é que o lado ocidental vencedor da guerra

contemple os anseios japoneses, mesmo porque é do interesse estratégico norte-americano contar com o bastião japonês no Extremo Oriente (o que se mostrou útil na Guerra Fria e deverá mostrar-se útil em face do crescimento chinês). A prevalecer essa hipótese, o Japão realizará as necessárias modificações legais e, progressivamente, reformulará suas forças de autodefesa de modo a se tornarem forças armadas expressivas e compatíveis com a significação estratégica do país. Esses objetivos nacionais, que visam refazer do Japão um *normal state*, obviamente não contam com a simpatia chinesa.

O Japão do pós-Segunda Guerra Mundial e do pós-Guerra Fria voltou a surpreender o Ocidente. Renascendo dos escombros, adaptando-se rapidamente aos padrões ocidentais de produção e absorvendo velozmente tecnologias, tornou-se a segunda potência econômica do mundo, com um PIB que se aproxima de 5 trilhões de dólares e com uma renda nacional das mais elevadas do planeta. Falta-lhe recompor seu poderio bélico, o que acontecerá no devido tempo.

Decerto tudo isso não teria sido possível se não fosse a extraordinária tenacidade de seu povo; e essa mesma tenacidade deverá manter acesa a disputa pela expansão de áreas de influência na Ásia, que presentemente caracteriza as posturas estratégicas chinesas e japonesas na região.

## O BUSHIDO

É oportuno abrir parênteses para melhor entender o *bushido* (mencionado algumas vezes no texto precedente) e suas influências sobre a sociedade japonesa.

O período feudal da história nipônica (1192 a 1868) é aproximadamente o mesmo em que prevaleceu o prestígio da classe dos samurais no país, que durou cerca de

sete séculos. Naquela época, essa elite guerreira exercia papéis destacados junto aos senhores feudais, os *daymio*, a eles servindo como guardiões do poder e como chefes das milícias que defendiam seus interesses. Os trajes, armaduras e armas que usavam, sempre duas espadas, uma longa (*katana*) e outra mais curta (*wakisashi*), eram símbolos de um grupo seletivo, regido por um inabalável e rígido código de honra, o *bushido* (que, literalmente, significa "o caminho do guerreiro"). A lealdade, a coragem, a justiça, o espírito de auto-sacrifício, a humildade, a austeridade, a sabedoria e a honra eram os atributos principais no desempenho das obrigações e na intransigente defesa da própria reputação e da dos seus ancestrais.

O *bushido* tem suas bases nos conceitos religiosos do xintoísmo, do budismo e do confucionismo, religiões e filosofias orientais que pouco conhecemos no Ocidente. Do xintoísmo, absorveu os princípios da lealdade, do patriotismo e a reverência aos antepassados, sendo que o patriotismo vê o *Nippon* (Japão) como residência sagrada, a ser protegida e reverenciada. Do budismo, herdou o destemor e o desapego diante do perigo e da morte, conseguidos por meio de intensa meditação zen. Do confucionismo veio a crença nos valores da família, no dever filial, nas relações hierárquicas entre senhor e servo, na honestidade, na boa conduta social. No contexto de todas essas influências reside também a valorização da sabedoria, tanto mais pronunciada quanto mais os *samurais* se aproximaram da nobreza, fazendo com que o *caminho do guerreiro* se tornasse o caminho da espada e da pena, levando o *samurai* a dominar tanto a arte da guerra como a da leitura da história, do conhecimento e da apreciação das artes.

O término da era feudal japonesa na segunda metade do século XIX trouxe, como

não poderia deixar de ser, transformações socioeconômicas que contribuíram para a progressiva perda da força e da presença dos samurais, mas isso não apagou, no estilo de vida e na maneira de pensar dos nipônicos, aqueles princípios e influências do *bushido*, que em grande parte explica o forte caráter, a grande força interior e a persistência do povo japonês, manifestadas de forma nítida nas épocas subseqüentes. A cultura japonesa de hoje ainda preserva as atitudes e posturas peculiares daqueles antepassados, que se sedimentaram em tempos medievais e permanecem vivas até o presente. Isso se manifesta até mesmo na escolarização da moderna criança japonesa, refletindo nos programas educacionais as práticas milenares das habilidades guerreiras (*kendo*, *kyudo*, *jiu-jitsu*, *aikido* são técnicas de luta corporal desarmada, regularmente praticada nas escolas) e o cultivo da reverência à pátria, da lealdade ao imperador, do senso de justiça, da valorização da cultura e da arte.

A defesa do solo pátrio e a preservação dos interesses do império destacam-se, nesse cenário, como valores bastante arraigados do povo japonês, que não descarta o auto-sacrifício no exercício desses deveres tradicionais. Um exemplo relativamente recente pode ser obtido da fase final da Segunda Guerra Mundial: diante do progressivo avanço do Poder Naval norte-americano no teatro do Pacífico (infringindo pesadas perdas, no anel de defesa externo do Japão, à até então poderosa esquadra japonesa), os pilotos da aviação nipônica embarcada em seus navios-aeródromos não hesitavam em decolar – após cumprir todo um ritual tipicamente *bushido*, como se *samurais* fossem – para missões suicidas (*kamikase*), jogando suas aeronaves contra os costados das belonaves americanas. Outro exemplo pode ser encontrado nas campanhas de retomada, pelos norte-ameri-

canos, das ilhas do Pacífico ocupadas por forças japonesas que, bradando *banzai!*, lutavam até o último homem (em Tarawa, dos 5 mil japoneses combatentes somente oito sobreviveram).

Entender essas tradições e valores é requisito indispensável para entender o Japão, o povo japonês e sua forma de agir e pensar. Os aspectos morais, éticos e valorativos da cultura japonesa vêm sobrevivendo aos séculos, pois mesmo após a chamada Restauração Meiji (1867/1912) – que caracterizou a abertura do Japão ao Ocidente após muitos séculos de isolamento – o sistema tradicional japonês não desapareceu de todo, preservando a essência cultural nipônica. Pertencem a essas tradições a persistência e a dedicação aos objetivos a alcançar; o treinamento mental (autodisciplina, *shuyo*), como definidor e aperfeiçoador do ser; a ênfase ao treinamento para gestos e atitudes individuais, sociais ou políticos; a observância dos rituais, que visam encontrar a forma mais esmerada de se fazer algo (até mesmo para tomar o chá); o respeito à hierarquia nos ambientes familiar, social, no trabalho, na administração dos negócios e nas funções governamentais; e a veneração à família imperial nipônica.

A disciplina sobressai como uma questão central da cultura japonesa. Ela é, para os nipônicos, a forma correta de realizar as conquistas das metas e dos prazeres da vida. Desenvolvida desde cedo no ambiente familiar e escolar, a disciplina se propaga ao longo da vida para todos os campos da atividade humana. O sentimento de dever não recebe tratamento diferente: há deveres considerados perenes enquanto se vive, como a lealdade ao imperador (*chu*), o dever junto aos pais e ancestrais (*ko*) e as obrigações diante do trabalho (*nimu*). O fracasso no cumprimento dos deveres, ou na observância da etiqueta japonesa, é

motivo de vergonha, que pode até resultar na discriminação social do indivíduo (ou no suicídio – *harakiri* – por falhar em cumprilos, ou por desonra). A intensa dedicação ao trabalho é profundamente enraizada na sociedade, atributo que advém da filosofia confucionista, chegando a provocar alguma supressão da vontade de desfrutar do lazer.

Essas tradições e costumes são cultivados no sistema de ensino, que prioriza a formação escolar como um atributo formador da boa qualidade do povo. É constatável que quase 100% das crianças japonesas completam o ensino elementar e o médio, que são obrigatórios e sempre voltados para o rendimento coletivo, buscando igualar competências (o que só se modifica por ocasião do acesso às universidades, que é seletivo e gratifica apenas o indivíduo mais preparado, impedindo assim a deterioração de nível do desempenho e do ensino acadêmicos).

O Japão de hoje permite que se constate que, apesar da ocidentalização do pensamento econômico e da freqüente interação moderna com o mundo ocidental, as peculiaridades da sociedade japonesa, de certo modo derivadas do *bushido* dos *samurais* de tempos feudais, diferenciam o povo japonês na Ásia. Essas singularidades permanecem vivas, explicando, em muitos casos, as atitudes da sociedade e do governo em relação a problemas das mais variadas naturezas, inclusive nas posturas da diplomacia e dos dirigentes do Estado nas relações internacionais. Tais características estarão influenciando a sociedade japonesa na disputa pela hegemonia asiática, que ao longo do século XXI colocará a China e o Japão em permanente competição nos campos sociopolítico e socioeconômico; e poderão influenciar o modo pelo qual o governo e a sociedade nipônicos irão conduzir o

tratamento das rivalidades sino-japonesas. Não necessariamente isso irá contemplar atitudes belicistas, mas certamente compreenderá posturas enérgicas, e muito provavelmente com o robustecimento do poder militar japonês, a partir da transformação de suas forças de autodefesa em forças armadas de porte compatível com a importância estratégica do Japão.

## BREVE SÍNTESE DA HISTÓRIA DA CHINA

A projeção da China no cenário internacional e sua competição com o Japão em busca da predominância de influências na Ásia recomendam, para melhor compreensão do fenômeno geopolítico em curso naquele continente, uma revisão da evolução histórica do que era conhecido como o Império do Meio, transitando – tal como o Japão – desde um regime fechado e, durante séculos, pouco conhecido pelos ocidentais, para um outro recente e mais aberto. Neste, o socialismo estatizante herdado da revolução comunista de 1949 procura hoje adaptar-se às regras da economia globalizada inaugurada no século XX. Simultaneamente, a China busca superar contenciosos remanescentes com outras potências, de vez que acirrar dissidências pode levar o país a grandes dispêndios em armas (o que, no momento, não convém) e a uma *débâcle* semelhante à que fez sucumbir o regime soviético.

A China, realmente, manteve-se durante muitos séculos isolada e fechada, somente sendo alcançada pelos ocidentais após a famosa viagem de Marco Pólo, no século XVI (que não gerou mais do que contatos periféricos e superficiais, mas da qual restaram preciosos registros). Nesse milenar período de isolamento, o império chinês manteve uma organização interna satisfatória, um nível de vida aceitável por

sua sociedade e preservou uma cultura tipicamente oriental, motivo de orgulho nacional. Adotou a religião budista, moldando-a aos hábitos culturais locais, e encontrou no confucionismo a inspiração para o código de conduta que norteava os governantes, seus burocratas e o povo em geral, num ambiente de concórdia e poucas tensões. O Império do Meio sentia-se auto-suficiente, sem grandes apelos para cultivar relacionamentos externos; e suas relações com as culturas vizinhas eram do tipo medieval senhor/servo, com as nações próximas pagando tributos permanentes ao Filho do Céu, sob a crença de que o imperador detinha, no trono imperial, um mandato outorgado pela divindade celestial.

Assim, a estrutura política chinesa teve, nessa época antiga, seu centro na figura do imperador, cuja primeira dinastia de que se tem registro governou entre 2852 e 2205 antes de Cristo. Era visto como um representante impessoal de Deus na Terra, mantendo-se afastado, por sua posição divinal, dos contatos com a sociedade, que via as boas colheitas como resultado da boa sintonia entre a divindade e o governante. A educação se baseava na moral confuciana, que embasava não só o comportamento da família (gerando inclusive certo despotismo familiar), como também as relações com os idosos, com os superiores hierárquicos e com os representantes do soberano.

Os primeiros europeus a aprofundar os conhecimentos sobre a China foram os jesuítas, já na Era Cristã, mas tratava-se de contatos de natureza religiosa catequista, sem resultar em relacionamentos com países europeus. Somente no final do século XVIII se deu uma primeira tentativa nesse sentido, quando os britânicos tentaram estabelecer uma embaixada na China, todavia sem despertar interesse chinês concreto. Embora o confucionismo funcionas-

se com uma filosofia estabilizadora da ordem e da organização, ele constituía, quando da chegada dos europeus à China no século XVI, um elemento excessivamente conservador para os interesses ocidentais, bloqueando a evolução em direção a uma maior integração econômica, ao progresso técnico e, mais recentemente, ao capitalismo. Os interesses ocidentais, frustrados pelo escasso interesse chinês em se abrir ao comércio externo, levaram – como também se deu com o Japão – à abertura forçada da China para o mundo, o que veio a ocorrer no século subsequente, mas ainda assim sem resultar na existência de uma política externa atuante, no lado chinês. A fraqueza chinesa pagou o preço da submissão, sendo as duas Guerras do Ópio (1839-1842 e 1856-1860) exemplos claros do empenho ocidental (britânico, no caso) em quebrar as resistências do povo chinês e forçar a abertura dos portos, submetendo ainda a China a pagar indenizações de guerra e lhe subtraindo Hong Kong, só devolvido em 1997.

Até a proclamação da República da China em 1912, as relações internacionais praticadas no país podem ser consideradas como tendo dois períodos: antes da Primeira Guerra do Ópio e depois desta. No primeiro período, a preocupação chinesa voltava-se tão-somente para o relacionamento com os países do Extremo Oriente e do Sudeste Asiático, regiões estas bastante influenciadas pelo confucionismo irradiado pelo Império do Meio. A busca da estabilidade era a meta principal, prevalecendo um conjunto de normas e costumes derivados nitidamente do ambiente político feudal. O confucionismo servia como amálgama da governabilidade regional. Os chineses tinham uma visão sinocêntrica do mundo, situando a China no vértice de uma pirâmide que continha, logo abaixo, os países amigos e, na base, os conquistados,

todos sem exceção pagando tributos ao poder dominante central. Não havia muito sentido em bem definir as fronteiras ou a continuidade territorial, num ambiente totalmente imerso na influência chinesa, sob uma convivência predominantemente amistosa e harmônica.

A primeira Guerra do Ópio forçou modificações na visão chinesa das relações internacionais. Uma nova geografia relacional lhe foi imposta pelos britânicos; o imperador perdeu sua expressão de representante divino e único, tendo que reconhecer a existência de outros governantes poderosos; os interesses destes tiveram que ser considerados; a hierarquia piramidal dos países da região foi abalada, inclusive quanto à obrigação de pagar tributos; e a realidade de estarem regiões remotas da China ocupadas por estrangeiros vindos de terras distantes teve que ser enfrentada. A China descobriu-se inferiorizada em relação às potências ocidentais, tendo que absorver o entendimento do sistema de equilíbrio de poderes modelado pelos europeus no Congresso de Viena, em 1815; e teve que reconhecer que alguns vizinhos, até então subalternos, também exerciam alguma forma de poder, que afetava a sociedade chinesa.

Pode-se dizer que, até o advento da República, a China não praticara expressivamente as relações internacionais, tal como entendidas no Ocidente; e entendia que quaisquer tentativas externas de influenciar o império seriam neutralizadas por sua civilização, tida como superior, e por seus valores peculiares, tidos como inabaláveis. Com a República de 1912 deu-se também a admissão de um governante que não ostentava o *status* de representante divino, o que de início foi um enorme choque cultural. A disseminação das idéias da Revolução Russa de 1917 fez a China experimentar uma guerra civil, só interrompida pela necessidade de união nacional

para repelir a invasão japonesa que se seguiu, nos anos 30. Sobreveio a Segunda Guerra Mundial, ao término da qual, derrotado o Japão, as potências vencedoras (sob o estímulo de Roosevelt, presidente dos EUA) chegaram a considerar a China, em 1945, para participar de um conselho composto pelos EUA, Inglaterra e Rússia (certamente visando à administração dos destinos da Ásia e à contenção do comunismo russo); mas o que de fato ocorreu, em decorrência da vitória da revolução comunista comandada por Mao Tsé-Tung (que via no confucionismo uma das causas da estagnação chinesa), foi a absorção, pela China, da mentalidade socialista soviética, vindo a ser proclamada a República Popular da China (RPC) em outubro de 1949 e pondo fim àquela possibilidade.

Até o surgimento da RPC, gozava de reconhecimento o regime chinês sob o governo do Partido Kuomintang, fundado pelo primeiro presidente republicano, Sun Yat-Sem, depois sucedido por Chiang Kai-Shek, com cunho bastante nacionalista. Com a derrota deste último pelos revolucionários de Mao, o partido derrotado e seus líderes instalaram-se num último bastião de defesa, a Ilha de Formosa, hoje Taiwan. Tem origem nesse refúgio político todo o problema de disputa de soberania que até hoje persiste, no qual a China não abre mão de recuperar seu poder político sobre Taiwan e defende inabalavelmente a existência de uma única China integrada, sob o domínio total do governo chinês continental.

A disputa não é apenas territorial, pois no seu âmago ela comporta o reconhecimento do governo da China continental, e não do regime estabelecido em Formosa, como o único representante do povo chinês no concerto das nações. Durante longos anos, os Estados ocidentais, sob a forte influência anticomunista dos Estados Unidos e seus aliados da Segunda Guerra Mundial, mantiveram relações com Formo-

sa e seu governo nacionalista, situação que perdurou até os anos 70, quando finalmente a China foi aceita na ONU e assumiu a plenitude da representatividade do povo chinês no planeta. Poucos países no mundo atual ainda reconhecem Taiwan como o governo representativo da grande China. O governo chinês, após isso, reforçou sua posição de considerar Taiwan uma província rebelde, e não dá sinais de vir a reduzir a ênfase na sua absorção, preferivelmente pela via diplomática, mas sempre deixando clara a possibilidade de lançar mão da força, se falhar a ação da diplomacia.

A observação histórica das relações internacionais da China, portanto, sob o prisma deste trabalho, somente tem significação mais relevante no período republicano (diferentemente de quando se analisa, por exemplo, a história das relações e da integração econômica dos países europeus, cuja boa compreensão requer levar em conta seus conflitos desde a época das monarquias dos Estados feudais e da subsequente formação dos Estados nacionais).

O período republicano inicial, anterior à revolução maoísta de 1949, que deu nascimento à RPC, tem menor expressividade. As relações com a sociedade internacional somente passaram a ter maior peso nas questões ligadas à paz mundial e à integração das nações asiáticas após a proclamação, por Mao Tsé-Tung, da República Popular da China. Essa era, iniciada logo após o término da Segunda Guerra Mundial – e influenciada por seu desfecho –, pode ser examinada consoante as posturas dos líderes chineses do pós-guerra.

Sob essa visão, identificam-se três períodos: o primeiro corresponde à governança de Mao Tsé-Tung, caracterizada pelas grandes transformações políticas da história recente da China; o segundo, ou da segunda geração, corresponde ao governo de Den Xiaoping, onde tiveram lugar gran-

des reorientações na condução da economia chinesa; e o terceiro, da terceira geração de líderes, compreende as administrações de Jiang Zemin e do atual presidente, Hu



Den Xiaoping

Jintao (iniciada em 2003), com ênfase no relacionamento com as potências e na integração econômica da Ásia.

No período Mao, quando se inaugurava a Guerra Fria em meio a sérias tensões Leste-Oeste, o governo chinês foi marcado por intensa preocupação com a segurança e a consolidação da revolução maoísta. Na Ásia ocorria uma redistribuição de poderes, decorrente da derrota japonesa na Segunda Guerra Mundial. A China comunista de Mao enfrentava obstáculos à sua inserção no cenário internacional, diante da estratégia norte-americana de contenção do avanço comunista no mundo. As lideranças chinesas permaneciam desconfiadas em relação às potências ocidentais e temerosas de um cerco político-estratégico, o que levou à ênfase na segurança do Estado, visando à integridade da RPC e à deterrência de adversários em potencial. A recomposição da unidade territorial chinesa, mediante a reabsorção de Hong Kong, Macau e Taiwan, foi desde logo manifestada como meta estratégica por essas lideranças. As relações internacionais desenvolvidas anteriormente pelo Kuomintang e os tratados firmados com outros países pelo regime anterior à revolução não mais foram reconhecidos.

A questão de Taiwan assumia grande relevância. A fuga do governo do Kuomintang para a Ilha Formosa e sua tentativa de ser reconhecido como o legítimo

representante da China – no que contou por longo tempo com apoio dos EUA e aliados – causavam no continente grande rejeição maoísta, por violar o paradigma da existência de uma só China, que necessariamente incorporaria Taiwan. Nesse desiderato, a RPC enfrentou a oposição da maioria dos Estados, tendo obtido somente o apoio soviético e dos países do Leste Europeu, estes sob influência da URSS.

A Guerra da Coreia veio a agravar o cenário. Tendo a ONU, em outubro de 1950, autorizado tropas sob sua bandeira a ocupar toda a península coreana, os norte-coreanos pediram auxílio à China, que se engajou no conflito (com apoio da URSS, mas as tropas soviéticas não se envolveram nas ações de guerra). China, URSS e o bloco socialista se aproximaram em parcerias diversas; e no seio da aproximação China-URSS deu-se a transferência – fermentada pela guerra – de tecnologia nuclear soviética para os chineses, o que até os dias atuais é grande preocupação para o mundo ocidental, por ter a China entrado para o “clube atômico”.

Afastada da ONU por ter sido considerada agressora no conflito coreano, a China resultou isolada dos países mais desenvolvidos, voltando-se para aqueles em desenvolvimento. Nessa aproximação deu-se uma expressiva exportação ideológica para esses países, denotando certo colonialismo chinês (que não foi materializado pela ocupação territorial, mas sim ideológica). Observa-se nesta fase uma postura chinesa fortemente realista, calcada na defesa intransigente da soberania, da integridade e da segurança do Estado, o que permaneceria em fases subsequentes, embora com peso variável. Nela teve início, ainda, um afastamento da URSS, devido a divergências entre Krushev e os líderes chineses ultracoletivistas. Quando sobreveio a política de “coexistência pacífica” da URSS com o Ocidente, esse afastamento acentuou-se, pois

a China nela enxergava uma ameaça aos seus interesses nacionais e à continuidade de seu desenvolvimento bélico nuclear.

Na fase que se seguiu, ainda sob a liderança de Mao, a RPC já não dispunha da cooperação científica e econômica soviética. Os chineses tomaram seus próprios rumos tecnológicos e, em 1964, detonaram seu primeiro artefato nuclear, marcando presença no reduzido clube das potências nucleares e alterando a equação da bipolaridade EUA/URSS, então existente. Sobreveio a Revolução Cultural de 1966, fortalecendo a elite interna que repudiava o confucionismo e dando causa a receios internacionais, exceto dentre os países sob influência soviética. O aumento, no sudoeste, do envolvimento americano no Vietnã, o acirramento do contencioso de fronteiras com a URSS ao norte, a aliança dos EUA com Formosa e com o Japão ao leste, a disputa indo-paquistanesa sobre a Caxemira a oeste (quando então o Paquistão era aliado da China) formavam quadro que para os chineses representava o ressurgimento dos antigos receios medievais do “cerco”, o que gerou maior ideologização da política externa chinesa. Mas o agravamento do conflito vietnamita levou o pre-



Richard Nixon

sidente dos EUA, Richard Nixon, a estimular uma reaproximação estratégica entre URSS, RPC e EUA, o que ficou conhecido, em 1969, como “diplomacia do pingue-pongue”, que iria resultar mais tarde na normalização das relações sino-americanas.

Uma terceira fase do período maoísta teve início em 1971, quando a China, já então potência nuclear, conseguiu um assento no Conselho de Segurança da ONU, passando a ser vista pela sociedade internacional como interlocutora de primeira linha e apagando definitivamente a imagem de submissão e isolamento. Grande número de Estados passou a ter relações com a RPC, em substituição à República da China (Taiwan). Afirmava-se a China no mundo, inclusive acatando regras da convivência internacional – ainda que permanecendo sob regime comunista ortodoxo, com restritas liberdades individuais.

A Era Xiaoping preferiu a ideologia como elemento balizador da inserção da China no concerto das nações. O líder Den Xiaoping, sucessor de Mao, tinha percepção do atraso chinês em relação ao mundo ocidental; e traçou uma estratégia de flexibilização econômica, entendida como “economia socialista de mercado” (eufemismo para que a linha mais radical do Partido Comunista Chinês – PCC – a aceitasse). Práticas capitalistas passariam a ser praticadas progressivamente, ainda que mantido o regime político autoritário monopartidário. Desde 1979, a RPC já contava com o reconhecimento dos EUA, mas a dubiedade da política externa americana, que através do Taiwan Relations Act (instituído pelo governo Jimmy Carter) dava proteção militar à ilha separatista (dentre outras medidas protecionistas), elevou as tensões junto à China, que ao seu redor já presenciava a invasão vietnamita do Camboja e a invasão soviética do Afeganistão. Preocupados, porém, com os

avanços soviéticos, os líderes chineses realistas optaram por aproximar-se mais dos EUA, para se contrapor a isso.

Sob esses arranjos políticos e transformações econômicas, a China passou a sustentar taxas expressivas e consistentes de crescimento, iniciadas nas Zonas Econômicas Especiais (ZEE) criadas pelo governo como laboratórios de experimentação das mudanças. Empresas transnacionais foram para a China, formando *joint ventures* rentáveis com as estatais chinesas. Capitais estrangeiros passaram a ser bem recebidos; o intercâmbio comercial aumentou muito; as regras internacionais de comércio passaram a ser absorvidas; a China aproximou-se da Asean (*Association of Southeast Asian Nations*), o que representou importante distensão política no Sudeste da Ásia e no Extremo Oriente; e não menos significativa foi sua inserção na Apec (*Asia-Pacific Economic Cooperation*), deixando aberto o caminho para a futura incorporação chinesa ao regime da Organização Mundial do Comércio (OMC).

A China não abriu mão, todavia, de seus intentos de reintegração de territórios. O flexível conceito econômico de Xiaoping, “um país, dois sistemas”, facilitou o *take over* chinês (ou o *hand over* britânico, como preferem os ingleses) de Hong Kong e Macau. A situação jurídica organizacional e monetária anterior desses territórios foi mantida, mas os governantes passaram a ser nomeados por Beijing. Restou a questão de Taiwan, mais complexa, mas que a diplomacia chinesa não negligencia em tentar resolver definitivamente.

A marca negativa do período foi a severa repressão chinesa, em 1989, a manifestações estudantis na Praça da Paz Celestial, que marginalizou novamente a China perante o mundo ocidental, justamente no momento em que a *débâcle* soviética levava países da antiga Cortina de Ferro a se

aproximarem da Europa Ocidental. A China aparecia como dissonante, revelava instabilidades internas e enfraquecia sua imagem na ONU, bem como via prejudicados os investimentos externos. Movida por este último aspecto, a liderança chinesa procurou reparar o mal e trabalhou na rápida retomada das boas relações com o Ocidente, revitalizando o fluxo de aportes externos. Esta foi a fórmula chinesa de, permanecendo politicamente monolítica, continuar a operar a nascente dinâmica capitalista que fez crescer a economia do país.

A política externa adaptou-se à necessidade de maior alinhamento com o mundo ocidental sem, no entanto, afastar-se dos países não alinhados. Quando sobreveio a Guerra do Golfo, a postura chinesa, em benefício de não quebrar os laços que reconstruíra, gerou a abstenção nas votações da ONU que visavam legitimar o uso da força para expulsar do Kuwait as tropas de Sadam Hussein; e a China não fez uso de seu poderoso instrumento de veto no Conselho de Segurança. A tradicional posição realista chinesa de opor-se ao uso de força internacional em crises e de repudiar a aplicação de sanções cedeu lugar ao reconhecimento das complexas interdependências que regem o mundo de hoje.

No período pós-Xiaoping destaca-se a participação diplomática cooperativa mais vigorosa de Hu Jintao, o atual presidente, em relação ao seu antecessor, Jiang Zemin. Enquanto Zemin, embora prestigiando as relações regionais, dava maior prioridade ao relacionamento com as grandes potências, Jintao atribui maior peso às vizinhanças, em especial ao Sudeste Asiático; e busca tornar a China o centro de um grande pólo, visando liderar uma ampla comunidade asiática integrada.

De fato, sob Zemin a China inaugurou, em 1990, uma política entendida como "*great-power diplomacy*", abrangendo

"*one superpower*" (os EUA) e "*four powers*" (Rússia, União Européia, Japão e China), mediante a qual desenvolveu parcerias estratégicas. Zemin aprofundou as reformas iniciadas por Xiaoping e aproximou ainda mais a RPC da sociedade de Estados. Firmou a adesão da China ao Tratado de Não-Proliferação de Armas Nucleares (TNP) e à Convenção sobre Armas Químicas e iniciou as conversações para a admissão da RPC na OMC. Alguns aquecimentos de tensões, porém, ocorreram na sua administração, como foi o caso das eleições presidenciais de 1996 em Taiwan, nas quais um candidato era defensor da independência da ilha; e Pequim decidiu então realizar exercícios militares no Estreito, lançando mísseis que colocaram em perigo navios da esquadra americana. Houve também o incidente gerado pelo bombardeio acidental da embaixada chinesa em Belgrado, por ocasião da campanha da Otan na Sérvia, em 1999. Novamente, nas eleições taiwanesas de 2000, a retórica da independência levou a RPC a movimentar tropas para a franja do Estreito, mostrando a importância da inquietante questão. Houve ainda o caso da reação chinesa à invasão americana do Afeganistão (realizada em represália ao ataque terrorista islâmico de 2001 aos EUA), mas novamente a China, embora discordante, não usou seu poder de veto. Não obstante, esses incidentes, dentre outros, não encerraram o diálogo RPC x EUA.

Na administração de Hu Jintao, a partir de 2003, sem desprestigiar a política do antecessor, a China anunciou uma nova filosofia, a "*neighboring diplomacy*". Jintao priorizou expandir, desenvolver e consolidar o relacionamento com seus vizinhos, reforçando o desejo inconfesso de liderar uma grande Comunidade do Leste Asiático (e suas possíveis evoluções). Ambos, os relacionamentos com as grandes potências e com os vizinhos do Leste Asiático,



Hu Jintao

assumiram elevada importância. Essas prioridades chinesas revelam cunho mercadológico multilateral, embora uma participação superlativa do Estado e do dirigismo do Partido Comunista Chinês per-

maneçam presentes nessa política multinacional e na economia nacional.

Na fase atual de sua história recente (a mais relevante para os fins aqui discutidos), a China constrói mecanismos de cooperação regional com a Rússia e com países da Ásia Central, através da Shanghai Cooperation Organization (SCO), formada em 2001, enfatizando a defesa comum contra o terrorismo e o suprimento de energia (construção de oleodutos). No Leste Asiático, vem estreitando seu relacionamento com a Asean e vem estimulando a criação da East Asian Community, tendo assinado acordos recentes com a Asean visando à parceria estratégica para a paz e à prosperidade (2003) e tendo formulado um plano de ação para implementá-la sob a liderança chinesa (2004). Além disso, a China tem mostrado grande empenho em cooperar no âmbito do grupo conhecido como "Asean + 3", que compreende os dez países da Asean (cujas economias são mais frágeis) e as três economias mais fortes da região (Japão, China e Coreia do Sul). Foi firme a declaração do *premier* chinês na reunião East Asia Summit de novembro de 2004: "A Ásia só pode crescer de verdade mediante a cooperação mútua".

É nesse contexto que avultam os problemas das relações sino-japonesas. Se liderar a Ásia é a meta estratégica da China,

esforços significativos têm que ser emprestados ao desbastamento de arestas nas relações com o Japão, pois embora aquecidas economicamente, elas permanecem frias politicamente (*hot/cold relations*, segundo alguns analistas). Há esforços em curso por ambas as partes, como demonstram os diálogos iniciados em 2005, após os quais o *premier* chinês divulgou o que considera ser a essência das conversações, resumidas em três pontos: troca continuada de visitas de alto nível diplomático; estudos estratégicos entre os respectivos ministros das relações exteriores para promover a amizade; e o tratamento adequado dos problemas históricos geradores de antagonismos e ressentimentos. Tudo isso sob o princípio basilar da existência de uma única China.

Não obstante esse esforços e intenções, 2005 também presenciou a ocorrência de grandes manifestações antijaponesas em várias cidades chinesas, geradas pelos rumores da atuação diplomática nipônica em busca de um assento permanente no Conselho de Segurança da ONU (ao que a sociedade e o governo chinês se opõem, como era de se esperar). Essas manifestações trazem à superfície os antigos ressentimentos advindos do expansionismo colonial militarista japonês do passado; e as lideranças chinesas não agem com muita energia para desestimular tais antagonismos. Ressurgem, no mesmo cenário, as críticas da sociedade chinesa às posições japonesas sobre a questão de Taiwan, sobre os compêndios de história adotados nas escolas japonesas, sobre as censuras japonesas a questões internas de direitos humanos na China, e outras mais. A importância desses acontecimentos é muito relevante, mas os esforços de normalização das relações decerto terão prosseguimento, ainda que sob um clima psicossocial pouco favorável. O Presidente Hu Jintao,

logo após aquelas manifestações populares e após também os três pontos destacados por seu primeiro-ministro, expressou suas esperanças de que os dois países dissolveriam as dificuldades mediante o tratamento de cinco pontos: a observância, pelo Japão, dos tratados de paz, cooperação e amizade firmados entre ambos e com países da região; a análise autocrítica, pelo Japão, da história de seu passado militarista expansionista, traduzindo em ações creditáveis seus remorsos; o tratamento correto da questão de Taiwan, mediante a expressa manifestação japonesa de concordância com a política de uma só China e de repúdio ao separatismo taiwanês; a preferência pelo tratamento diplomático das diferenças de opinião entre os dois países, que incluem disputas territoriais no Mar da China; e a intensificação da cooperação entre ambos, em várias áreas. Alguns desses pontos, como se depreende, são bastante sensíveis, requerendo grande habilidade diplomática de ambas as partes, de vez que está em jogo a liderança da Ásia.

A existência, na China moderna, de choques de opinião com os EUA e de pontos sensíveis nas relações com o Japão não vem, entretanto, causando desvios de seus firmes objetivos estratégicos. Embora não pratique a democracia nos moldes ocidentais, a RPC absorveu bem os conceitos e princípios do capitalismo ocidental e cada vez mais se integra ao sistema internacional de Estados e suas regras, principalmente a partir da administração Xiaoping (cujo pragmatismo iniciou essa inserção, modelando a melhor conformação da economia chinesa aos investimentos externos e à participação empresarial privada estrangeira no país) e da incorporação à OMC.

Assim descrita em síntese a história da China, com ênfase em seus períodos recentes mais influentes no processo em estudo, deixa-se para outros capítulos deste

trabalho o desenvolvimento da questão das rivalidades sino-japonesas no cenário da integração asiática e a análise de suas possíveis conseqüências.

## POLÍTICA EXTERNA JAPONESA

A política externa japonesa foi bastante influenciada (como, de resto, a de todo o planeta) pela lógica da bipolaridade no período que se seguiu à Segunda Guerra Mundial. De fato, no caso japonês, o período entre 1945 e 1970 foi de total subordinação, inclusive diplomática, à política norte-americana, especialmente entre 1945, ano da rendição japonesa, e 1951, quando o Tratado de Paz de São Francisco restituiu alguma soberania à política externa do Japão. Nesse período (correspondente à primeira fase da ocupação por tropas americanas) prevaleceu a política imposta ao primeiro-ministro Yoshida Shigeru. Yoshida – um diplomata de antes da guerra, que veio a se tornar primeiro-ministro – abraçou a política que se tornou de Estado: *o Japão aliar-se-ia aos Estados Unidos e aceitaria sua orientação em política externa, em troca de sua defesa; e isso permitiria ao Japão concentrar os esforços na recuperação econômica do pós-guerra*. Também ao longo das décadas de 70 e 80, quando foi bastante pronunciada a ascensão japonesa, pouco se alterou o paradigma que norteou sua política externa, conferindo-lhe inclusive um papel de assistente da política norte-americana para a Ásia e de intermediador do relacionamento entre os países asiáticos e os ocidentais (e entre os mais desenvolvidos e em desenvolvimento na região, mas sempre sob a orientação estadunidense).

Como já comentado, uma vez extintas a Guerra Fria e a bipolaridade entre Estados Unidos e União Soviética, as perspectivas eram de que o Japão, no novo reordena-

mento internacional e na condição de segunda maior economia mundial, ampliaria substancialmente sua participação no concerto internacional e projetar-se-ia com *status* político mais elevado, possivelmente vindo a liderar a Ásia, mas isso não ocorreu. O Japão não se estruturou suficientemente para assumir tal liderança e não se adaptou com a agilidade necessária. Tardaram as mudanças internas e falhou a agilização dos processos decisórios, frustrando aquela conquista de posição. Além disso, permaneceu militarmente limitado às forças de autodefesa.

As expectativas sobre o Japão tinham respaldo em análises acadêmicas e na vontade de líderes de países expressivos, sendo nítido, no início dos anos 90, o apoio americano e europeu a esse papel mais ativo para os nipônicos, incentivados por seus aliados a intensificar uma diplomacia multilateral, exercer maior participação nos problemas mundiais e assumir peso político maior na divisão de encargos internacionais. Não eram outros os caminhos desejados pelo governo japonês, que se propunha inclusive a fazer as mudanças constitucionais necessárias para colocar em prática uma política externa compatível com tais metas e com a aspiração nacional de ser uma potência de primeira linha, regional e mundialmente. Mesmo no ambiente asiático do Pacífico não eram poucas as manifestações de apoio a essa ampliação do papel japonês. Ainda que não sendo consensual, alguns países efetivamente queriam, terminada a Guerra Fria, a liderança do Japão para crescer, aceitando que atuasse como interlocutor regional junto aos grandes grupos econômicos ocidentais e aos organismos internacionais.

Pode-se ter como verdade que as pressões externas (cujas expressões japonesa é *gaiatsu*) dos EUA, da Europa e mesmo de alguns países asiáticos (apesar das rivali-

dades e ressentimentos regionais) eram, nos anos 80/90, favoráveis a uma postura japonesa mais expressiva de liderança política, condizente com o sucesso de sua ascendência econômica no pós-Segunda Guerra Mundial. De fato, o Japão, desde os anos 80, veio se tornando um padrão de referência por seus avanços na economia, na ciência, na tecnologia, na eficiência empresarial e na qualidade dos produtos. Popularizaram-se mundialmente grandes marcas como Sony, Toyota, Cássio, Mitsubishi e outras, além de se propagar internacionalmente a cultura zen e suas bem-sucedidas técnicas de administração, como o *just-in-time* para a logística fabril e o *kanban* para a produtividade, ao mesmo tempo em que o Japão assumia a liderança nos setores bancário e financeiro. O país chegou a superar os EUA, no final da década de 80, como principal supridor de recursos oficiais para o desenvolvimento de outros países (por meio do Oficial Development Aids, ODA); e na mesma época tornou-se o segundo maior contribuinte de recursos financeiros para a ONU. Em 1991 tornou-se o maior investidor externo, com investimentos de quase 230 bilhões de dólares, e simultaneamente tornou-se o maior país credor do mundo. Indústrias japonesas cresceram nos EUA, Europa e Ásia; os japoneses adquiriram propriedades estrangeiras, empresas, participações societárias e títulos governamentais (particularmente do tesouro dos EUA, para financiar seu crônico déficit orçamentário).

O Japão surgia como o grande beneficiado econômico da Segunda Guerra Mundial e da Guerra Fria; e era apontado como a nova superpotência do século XXI. Segundo Alexandre Uehara, em *A Política Externa do Japão no final do século XX*, os fatores influentes na política externa que contribuíram para isso não se concretizaram a deterioração temporal da econo-

mia, com maiores reflexos na década de 90 (com o “estouro da bolha econômica” em 1991), e cuja superação completa ainda está em curso; o fracionamento e o pluralismo político interno, tendo faltado coesão para implementar em tempo as mudanças capazes de viabilizar a reorientação da política externa; e a fraca participação japonesa em fóruns internacionais. Pode-se acrescentar a essa lista que, na ausência de reformas, as forças armadas japonesas permaneceram sob as restrições impostas pela derrota na Segunda Guerra Mundial, reforçando as críticas internacionais de ser o Japão um gigante econômico, todavia militarmente fraco.

A justificativa para que o Japão permanecesse atrelado a ações e esforços apenas no campo econômico reside, como já comentado, nas restrições legais que lhe foram impostas pela rendição de 1945, expressas no já mencionado artigo 9 da Constituição japonesa, que obriga o país a renunciar à guerra como instrumento de solução de disputas internacionais e limita a missão de suas forças à autodefesa. Acomodado sob a proteção norte-americana, o Japão tardou em promover as alterações legais necessárias, pois a postura não militarista que germinou da Segunda Guerra Mundial trouxe-lhe as vantagens do não-envolvimento direto nas tensões da Guerra Fria e das relações privilegiadas com uma das potências do mundo bipolar, os Estados Unidos. Se, por um lado, a vontade pacifista da sociedade maltratada pelos horrores da guerra contribuiu para que não fossem gerados riscos e tensões diante de um possível rearmamento do país, por outro ficou o Japão impossibilitado de oferecer maior participação de suas forças nas questões internacionais que demandavam esforço militar cooperativo. Conjugado com as dificuldades econômicas enfrentadas nos anos 90, este fator foi de grande

influência no enfraquecimento da imagem japonesa e de sua política externa.

A expressão completa do poder nacional deve sustentar-se nas componentes política, econômica, psicossocial e militar (como é o caso do poder nacional estadunidense). No mundo das Relações Internacionais constata-se que, estando um país em estado de alta expressão econômica, é quase imperioso que reordene suas políticas de molde a ocupar um espaço político-militar compatível (conceito realista do *Normal State*). Ocorre que, tendo como pilar de sustentação praticamente único o poder econômico – no seio de uma sociedade que, sob o prisma psicossocial, optou pelo pacifismo após as lições da guerra –, a crise que alcançou a economia japonesa no final dos anos 80 e início dos 90 debilitou sua política externa e enfraqueceu a imagem internacional do país. Essa crise econômica, aliás, teve origem na “bolha econômica” iniciada em 1985, quando, diante da valorização da moeda japonesa, e para compensar perdas em exportações, as empresas japonesas foram levadas a fazer investimentos muito fortes que sobrevalorizaram os ativos, principalmente no setor imobiliário de Tóquio, que passava a ser visto como futuro centro econômico mundial. Houve excesso de liquidez na economia e frouxidão nos critérios do sistema bancário para conceder empréstimos lastreados em imóveis sobrevalorizados que, mais tarde, no “estouro” de 1991, revelaram valor real de mercado muito inferior, levando o governo a ter que bancar “créditos podres” e a estimular o reaquecimento da economia para que se revalorizassem. Os efeitos negativos desse período crítico ainda são visíveis na economia japonesa. Um outro momento importante foi o da crise econômica asiática de 1997, durante a qual vários países asiáticos esperavam do Japão, a maior potência financeira asiática,

uma atuação mais afirmativa em auxílio dos mais afetados; mas o governo japonês, alegando ainda enfrentar suas próprias dificuldades, não atuou com a intensidade esperada, frustrando aqueles países e deixando de somar pontos importantes para recuperar uma posição de maior expressão política na Ásia.

Sob o prisma da política interna, sempre inter-relacionada com a externa, as pressões domésticas também não favoreceram. Tradicionalmente e culturalmente, a sociedade japonesa tem uma estrutura de tomada de decisões lenta e pesada, pouco adequada à agilidade com que o mundo atual desenvolve esses processos. Acresce que, embora no passado mais distante se pudesse identificar uma característica unificadora no modo de pensar dessa sociedade, a evolução do Japão nos tempos modernos parece ter, como aponta Uehara, perdido sua unicidade nipônica, particularmente no que concerne à interação entre os setores público e privado na condução das políticas nacionais. Isso decorreu do próprio crescimento econômico e da projeção empresarial japonesa além-fronteiras no pós-Segunda Guerra Mundial, quando os interesses setoriais da sociedade se diferenciaram, e a coesão existente começou a dar lugar a diferenças de opinião. Os setores industrial, agrícola e sindical passaram a refletir interesses conflitantes, não logrando consenso, apesar de historicamente ser o consenso a forma japonesa de legitimar políticas. A política externa, funcionalmente atribuída ao Ministério das Relações Exteriores, passou de fato a ser compartilhada por vários outros ministérios de natureza econômica, aumentando as distinções de opinião e tornando mais lentas as decisões. Políticos eleitos para o Congresso com apoio do setor privado passaram a interferir na formulação das políticas, o que é democrático, mas frag-

mentou e dificultou os consensos. Um exemplo de repercussão da morosidade decisória que resulta da tentativa de buscar consenso, com reflexos na política externa, pode ser dado observando a votação da lei que, em 1992, permitiria a participação de forças nipônicas em operações de paz da ONU (a International Cooperation Law): embora o partido governista fosse majoritário no parlamento, preferiu não aprová-la antes de obter a concordância de pelo menos uma parte da oposição; e a lentidão que tomou o processo levou o Japão a cooperar apenas financeiramente com o esforço de guerra no conflito do Golfo, alimentando as críticas internacionais à "diplomacia de talão de cheques" e à pequenez militar japonesa. Em suma, a estrutura fragmentada e as disputas internas de poder político prejudicaram a formulação da política externa ágil que se fazia necessária para um país com ambição de potência.

Quanto à participação japonesa em fóruns internacionais, Uehara destaca que a diferença entre o cenário projetado e a política executada pelo governo japonês permite distinguir entre a *leadership initiative* e a *leadership example*, enquadrando-se melhor na segunda. Essa escolha procura mostrar o Japão nesses fóruns como nação pacífica voltada para o desenvolvimento econômico, a abertura de mercado, a ajuda a países em desenvolvimento e outras iniciativas dessa espécie (ao passo que a opção americana sempre foi a da *leadership initiative*, fazendo-se impor pelo pleno exercício do poder nacional em suas expressões mais fortes). Argumenta ainda aquele autor que a lógica da participação japonesa nas questões internacionais tem sido a da adequação às circunstâncias reinantes no ambiente internacional (expressa pela palavra *awase* em japonês), fazendo uso de política externa reativa,

composta por respostas a contextos específicos, sem ter o objetivo de influir na configuração do sistema internacional em consonância com objetivos nacionais claros e bem definidos. Talvez isso se deva à limitação imposta a um importante componente do Poder Nacional japonês.

Por isso, apesar dos esforços japoneses para, por exemplo, gozar de expressividade maior na ONU, a percepção mundial é de que a vontade política japonesa nessa direção é comedida (apesar de contar, no pós-Guerra Fria, com excepcional expressão econômica de poder e com o estímulo de países ocidentais e asiáticos para mostrar poder mais expressivo), o que fica evidenciado pela redução progressiva do número de funcionários japoneses na organização (que caiu mais de 25% entre 1985 e 1988, sendo que, diante do volume das contribuições japonesas à ONU, esse número poderia ser, estatutariamente, duas vezes maior). Críticas existem, também, sobre a participação percentualmente pequena de japoneses no FMI (menor que 2% do total de postos, em 1992) e no Banco Mundial (menor que 1%, na mesma época). São atitudes ambíguas, pois existe o manifesto desejo de contar com assento no Conselho de Segurança do órgão, mas evitando grande representação numérica para que as decisões da ONU não sejam tomadas como decisões da política nipônica. Os críticos alegam que essa postura do Japão é um indicador de sua preferência por evitar confrontações diretas com outros países em função das políticas governamentais japonesas, ao mesmo tempo em que mantém participação e mostra como país não-isolacionista.

Não obstante tais críticas, é fato que o Japão pugna por maior expressão na ONU, onde somente conseguiu ingressar em 1956, após removidas as objeções soviéticas. Logo em seguida, o governo japonês

inaugurou uma política externa marcada pelo ONU-centrismo (*UN-centered diplomacy*), um tanto frágil diante da baixa capacidade japonesa de atender demandas de participação em missões de paz. Data de 1966 a primeira reivindicação formal do Japão por um assento permanente no Conselho de Segurança do órgão, sem a repercussão desejada. Nas oportunidades em que se veio a discutir a reformulação da Carta das Nações Unidas (a primeira em 1992, e novamente em 2003, após a invasão do Iraque por forças lideradas pelos EUA sem o aval da ONU), o Japão insistiu em suas pretensões, sem sucesso, inclusive em razão da oposição chinesa e sul-coreana (ambas guardando receios de um ressurgimento do poder militar nipônico na Ásia, sob o amparo de um maior poder político na ONU). Não são poucos, como se vê, os óbices a serem removidos.

Parece ter faltado ao Japão uma política externa mais ativa, de personalidade mais forte, mais influente nos resultados e deliberações dos organismos internacionais, como se espera de um país com pretensões a líder ou de uma potência regional de primeira linha. Disso decorre sua perda de *status* internacional, mesmo quando se trata da segunda potência econômica do mundo. A Alemanha, também derrotada na Segunda Guerra Mundial, teve que assumir um *low profile* no pós-guerra, mas, diferentemente do Japão, veio a progressivamente conquistar uma inserção mais proeminente na União Européia e a ampliar sua participação internacional, contribuindo com mais personalidade nos processos decisórios e, quando necessário, disponibilizando tropas para o tratamento de situações conflituosas. No Japão, a postura pacifista (acomodada sob a proteção militar americana), a lentidão na condução de reformas constitucionais e legais que viabilizem a reformulação de suas forças

armadas, a crise econômica e a baixa representatividade nos fóruns internacionais foram decisivos para a perda da liderança asiática, apesar de seu enorme poder financeiro.

O Japão encontra-se, diante disso e no futuro próximo, perante o desafio representado pela China, cuja ascensão econômica e cuja política externa afirmativa vêm tomando lugar de destaque na Ásia e no mundo. A China deixa claro para o mundo o papel que pretende representar e, além do peso econômico e da participação mais afirmativa em fóruns internacionais, desenvolve uma política externa que também leva na devida conta e proporção a capacitação militar, o que amplia o respaldo à capacidade da diplomacia chinesa de intervir nos rumos dos problemas globais. Para se contrapor a esse fortalecimento chinês e em busca de um melhor equilíbrio de poderes na região e no mundo, é de interesse do Japão alcançar a recuperação completa da crise dos anos 90, recobrando seu *status* do final dos anos 80, preservando a parceria privilegiada com os EUA (cujos interesses são idênticos), modificando as leis que restringem seu poder militar e propugnando por maior expressividade nos fóruns internacionais. Trata-se de construir as bases para mostrar personalidade mais forte, para que o Japão sustente, pelo menos, a posição de potência de primeira linha, com reconhecimento mundial.

É perceptível que se inaugurou com a posse de Shinzo Abe no cargo de primeiro-ministro, em setembro de 2006, uma nova era para a política externa japonesa, diante dos objetivos por ele declarados de fortalecer as reformas econômicas iniciadas pelo seu antecessor, estimular o nacionalismo japonês, remover os óbices constitucionais à reformulação das forças armadas, aumentar o peso japonês em assuntos globais, melhorar as relações com a China, estimu-



Shinzo Abe

lar a integração econômica regional e intensificar as relações com os Estados Unidos. Mas desde logo ficaram evidentes dificuldades internas, pois o Executivo, na pessoa do *premier* eleito pelo Congresso, não tem no

Japão a mesma força outorgada pelos regimes presidencialistas, em que o povo elege os presidentes. O Congresso – a *Dieta* japonesa – terá que aprovar todas as suas iniciativas, por mais firme que possa ser seu discurso em busca da transformação do Japão em um *Normal State*. Alguns antecessores, políticos fortes e determinados, tentaram e falharam em motivar a sociedade e convencer o Congresso. Melhor sorte não teve Shinzo Abe, que, diante da derrota de seu partido em assuntos de outra natureza, essencialmente internos, veio a renunciar com apenas um ano de cargo.

Partindo da premissa de que Shinzo Abe alcançará consenso satisfatório em eleger aqueles objetivos como objetivos nacionais consolidados, a política externa a ser perseguida terá que observar alguns ambientes geopolíticos e geoestratégicos razoavelmente bem definidos, todos eles influentes na questão maior: para continuar crescendo e para poder oferecer à sociedade japonesa bem-estar social em um cenário de paz e prosperidade (ambição permanente de qualquer sociedade), o Japão do pós-Guerra Fria necessita ver bem equacionados os problemas de sua quase total dependência de insumos externos (petróleo, matérias-primas), cujo fluxo seguro via as rotas marítimas que servem ao arquipélago nipônico tem que ser preservado. O caminho para esse fim não é mais o das guerras de conquista do passado, mas sim o da integração econômica regional e glo-

bal, num cenário estável; mas isso não dispensa um poder militar compatível com a tarefa de manter fluidas as vias do Pacífico asiático.

O ambiente mais amplo é o que compreende os interesses comerciais dos países da Orla do Pacífico (*Pacific Rim*), cenário este em que exponenciam os interesses da potência hegemônica mundial, os EUA, e de muitas outras economias ocidentais e orientais. A intensificação das relações nipo-americanas, portanto, é de grande relevância, devendo a diplomacia japonesa tomar os devidos cuidados para fazê-lo sem acirrar antipatias chinesas, pois a China faz conhecidas restrições à forte presença americana na Ásia.

Regionalmente, dois outros ambientes da Ásia-Pacífico sobressaem. O primeiro é o do Nordeste Asiático, com a presença de Japão, Rússia, China, Coreias do Norte e do Sul e Taiwan. O segundo é o do Sudeste Asiático, abrangendo Filipinas, Malásia, Brunei, Indonésia, Cingapura, Tailândia, Mianmar, Vietnã, Laos e Camboja, ambiente este que abriga os dez países membros da Asean. Há uma interdependência entre esses dois cenários, ambos de grande importância para a inserção japonesa no processo da integração asiática.

No cenário Nordeste residem os problemas político-militares mais carentes de cuidados diplomáticos. As rivalidades sino-japonesas, os ressentimentos chineses e coreanos a respeito das guerras expansionistas do imperialismo japonês num passado ainda recente, as disputas territoriais sobre a posse de ilhas próximas, a questão de Taiwan, o antigo contencioso russo-japonês sobre as ilhas Kurilas, a questão da reunificação da península coreana, a postura agressiva do regime norte-coreano a respeito deste e de outros contenciosos regionais (inclusive desafiando EUA e Japão com o desenvolvimento de armas nu-

cleares e seus vetores), são, dentre outros, problemas reais e que justificam as pretensões japonesas de liberação das restrições advindas da rendição na Segunda Guerra Mundial, que limitam seu poderio bélico. Por outro lado, eles justificam também a postura de chineses e coreanos de não prestigiar a pretensão japonesa por um assento no Conselho de Segurança da ONU. Como país pacifista do pós-guerra e membro do Tratado de Não-Proliferação de Armas Nucleares (TNP, cuja última reunião em Washington, em 2005, foi um fracasso), incomodam o Japão os fatos de a China e a Rússia serem grandes potências nucleares e de a Coreia do Norte vir ameaçadoramente a dar prosseguimento ao seu programa nuclear bélico (o que levou China, Rússia, Japão, EUA, Coreia do Sul e Coreia do Norte – o “Grupo dos Seis” – a várias rodadas de negociações para restringir o uso da energia atômica na península coreana para fins apenas pacíficos, mas a Coreia do Norte vem dando mostras de descumprimento dos compromissos assumidos com esse grupo). Em paralelo com o delicado tratamento diplomático dessas questões, decerto ver-se-á o prosseguimento das negociações (internas e externas) para modificar a Constituição japonesa e para ajustar consentaneamente a legislação interna, mas com os cuidados requeridos para que isto não seja interpretado como um estímulo a uma corrida rearmamentista na Ásia, nem como um ressurgimento do espírito militarista imperial do passado (o *bushido*).

As relações sino-japonesas têm especial relevância nesse contexto (como, aliás, não poderiam deixar de ter, pois envolvem as duas maiores potências asiáticas): além de influenciarem diretamente no cenário Nordeste, elas têm visível influência no Sudeste, pois quaisquer acirramentos de rivalidades entre China e Japão nas disputas pela liderança regional impactam na estabi-

lidade do processo de integração econômica conduzido no âmbito da Asean, cujos países membros terão que estreitar os laços do bloco para resistir às conseqüências e ampliar seu poder de barganha e de mediação, em face das duas potências maiores.

No cenário Sudeste o enfoque econômico predomina, no que diz respeito aos interesses japoneses. O papel da Asean na integração econômica da Ásia é preponderante, bem como é também de vulto o papel da Apec (*Asia-Pacific Economic Cooperation*). A Asean já congrega hoje dez membros permanentes, já citados, e tem outros 17 Estados como participantes observadores, porém não-membros. A Apec abrange as economias asiáticas, americanas e da Oceania, congregando de forma mais ampla os interesses econômicos dos países do *Pacific Rim*, por ser o Oceano Pacífico a via marítima integradora principal do comércio entre seus membros, que hoje somam 21 Estados; e tem por meta estabelecer progressivamente uma *Asean Free Trade Area* (Afta). Esse cenário revela também alguns choques de interesses entre os atores principais envolvidos no esforço de integração econômica da Ásia: a China prefere negociar com a Asean a expansão de sua estratégia, estimulando acordos com outras áreas (inclusive a Índia, que também emerge no subcontinente indiano com impressionante crescimento), mas não aceita bem a participação de seu grande opositor, os Estados Unidos; o Japão, por seu turno, fiel às alianças com os norte-americanos, prefere privilegiar as conversações e os acordos no âmbito da Apec, da qual os EUA são país membro. Fica evidente que, para bem cumprir seus múltiplos objetivos de acelerar a integração econômica da Ásia, melhorar as relações com a China e, simultaneamente, intensificar suas alianças com os Estados Unidos, a política externa japonesa terá que ser mui-

to hábil. Negociações complexas estão envolvidas, necessariamente tendo que levar em conta os interesses das diversas partes, nem sempre convergentes.

Voltando novamente os olhos para os grandes atores internos e externos que influenciam no cenário asiático, vê-se que as relações entre Japão e Estados Unidos são sólidas e tendem a ser aprimoradas. As relações entre Japão e Rússia encontram-se estáveis, embora não isentas de divergências latentes. Residem nas relações entre Japão e China, portanto, os maiores desafios a serem tratados pela política externa e pela diplomacia japonesa.

Essas relações sino-japonesas – que examinaremos adiante – atuam no cenário geopolítico em questão como uma variável capaz de, em função de seu maior ou menor sucesso diplomático, influenciar o sucesso e o grau de integração a ser alcançado no âmbito da Asean e da Ásia como um todo; e o sucesso e o grau de multilateralismo da política externa japonesa. Deteriorando-se as relações entre China e Japão, dificultar-se-á o processo em curso na Asean, tendendo seus membros a, defensivamente, fechar mais o bloco (com conseqüências para a Ásia); e estar-se-á diante de um insucesso da política externa do Japão no seu foco regional, requerendo então maior amplitude de ação multilateral para normalizar o quadro.

Uehara, em sua obra já citada, defende que a política externa do Japão no pós-Guerra Fria deve pautar-se em princípios como o multilateralismo afirmativo, o bilateralismo dominante e o regionalismo.

Quanto ao primeiro, trata-se de princípio freqüente da PE japonesa. O Japão é o maior provedor de ajuda externa oficial à região e a organismos multilaterais (sendo de notar que apoiou o ingresso da China na OMC, visando torná-la mais previsível e mais integrada ao mundo político-econô-

mico); e isso é fator positivo em relação à sua pretensão de uma vaga no Conselho de Segurança da ONU. Mas existe certa ambigüidade entre o pacifismo "ONU-centrista" japonês adotado nos anos 50 e a *realpolitik*, na medida em que esta última clama por maior poderio militar.

Quanto ao bilateralismo dominante, a aliança defensiva com os EUA é novamente focal e aparece como elemento estabilizador, ao mesmo tempo oferecendo maior segurança ao Japão (com grande aceitação da opinião pública japonesa) e maior tranqüilidade aos países vizinhos, especialmente quando se levam em conta as particularidades do cenário do Nordeste Asiático. Além disso, a existência dessa aliança parece estimular alguma convergência entre os políticos defensores de duas escolas distintas, a do Japão pacifista ("potência civil afirmativa") e a do Japão "Estadnormal" (ou seja, bem armado).

Quanto ao regionalismo, é fato que existem reações regionais a uma liderança japonesa e à pretensão de um lugar de maior proeminência para o Japão nas questões internacionais. China e Coréia do Sul representam as maiores reações, sempre atentas à indesejada possibilidade de, a longo prazo, o Japão voltar a ser uma potência militar impetuosa, em termos regionais e globais. Ocorre que o Japão, em épocas recentes e em decorrência de ser potência econômica mundial, bem sabe que não pode desconsiderar o compromisso japonês com a restauração e a integração econômica da Ásia, o que é de seu próprio interesse; mas sua política externa terá o cuidado de sempre avaliar, nas ações regionais, os interesses americanos e o fortalecimento das relações nipo-americanas. A PE japonesa, sob esse princípio, deverá continuar a servir como uma complementaridade à PE norte-americana, deixando claro que seu projeto não é militarista, nem ameaçador, nem volta-

do para a disputa de liderança, mas sim visa contribuir para a segurança e a estabilidade regionais, essenciais ao bom prosseguimento das políticas de desenvolvimento do próprio Japão e de seus vizinhos. Ainda assim, quando observado em paralelo com a postura governamental de robustecimento das forças armadas nipônicas, esse projeto não fica isento de críticas sobre sua intrínseca ambigüidade.

De todo o exposto, é conclusivo que, embora existindo rivalidades, ressentimentos, contenciosos não resolvidos, diferenças de opinião sobre os rumos da integração econômica asiática e posturas ambíguas, é no momento prioritária para a PE japonesa a manutenção de boas relações com a China, sem caracterizar uma disputa pela liderança continental (que, pelo menos no presente, não está ao alcance do poder nacional japonês); e sem abdicar do multilateralismo e da prática de uma política externa mais afirmativa e proativa. Essa estratégia, porém, não é suficiente para ocultar a insepulta ambição japonesa de ampliar sua esfera de influência e eventualmente voltar a disputar a liderança asiática, o que colide com os interesses chineses; e tampouco oculta a realidade viva dos contenciosos sino-japoneses.

## POLÍTICA EXTERNA CHINESA

A forma mais sintética de resumir a política externa que vem sendo praticada pela China a partir de sua abertura econômica, adotada nos anos 70, e do fim da Guerra Fria no início dos anos 90, é defini-la como uma política bastante independente, com forte personalidade própria (autodeterminação) e, sobretudo, pacífica. Objetivando salvaguardar sua independência política, seu desenvolvimento e sua soberania, visa também estimular uma conjuntura internacional favorável à continuação das reformas

econômicas iniciadas por Deng Xiaoping, o que pressupõe a paz mundial e a cooperação desenvolvimentista. Sob essa concepção essencial, o conteúdo da política externa chinesa dos dias presentes contempla ênfase à sua independência decisória, à neutralização de contenciosos críticos, ao estabelecimento de relações amistosas e cooperativas com outros países, ao fomento de um ambiente de boas relações com os vizinhos asiáticos, ao incentivo ao crescimento de países em desenvolvimento e à progressiva abertura de sua economia ao mundo globalizado, numa visão realista das interdependências econômicas mundiais.

Isabela Moraes (em seu trabalho *O Regionalismo Asiático Revisitado: impactos para a Asean da emergência da China pós-Deng*) sintetiza a política externa da China pós-Mao como composta por duas vertentes principais. A preocupação central é a da reafirmação da soberania por meio da recuperação de territórios perdidos ao longo de guerras e ocupações japonesas e ocidentais no passado (Taiwan, Hong Kong, Macau), bem como a manutenção da integridade territorial (atuando contra o separatismo – casos de Taiwan e Tibet – e solucionando contenciosos de fronteira, com destaque para os casos da Rússia e da Índia). Uma segunda vertente volta-se para o relacionamento com as grandes potências, notadamente Estados Unidos, Japão e países da ex-URSS (onde sobressai a Rússia). Ressalta Moraes que, por conta de suas dimensões territoriais e populacionais gigantescas, de sua recente explosão econômica e pelo fato de ocupar como potência nuclear um assento permanente no Conselho de Segurança da ONU, a China vem se tornando, cada vez mais, um ator central da dinâmica mundial do pós-Guerra Fria, fazendo pleno uso de seu poder nacional no percurso dessas duas vertentes.

Essa essência política se reflete em posturas que o governo chinês alega adotar, tais como a não submissão a pressões externas; a rejeição a alianças estratégicas, exceto aquelas voltadas para o desenvolvimento econômico regional; a oposição ao hegemonismo, à agressão territorial e à intervenção nos assuntos internos de outros países; o respeito mútuo à soberania; o solucionamento diplomático dos conflitos históricos de fronteiras, territórios e mares jurisdicionais; a priorização da cooperação comercial, científica e tecnológica capaz de oferecer vantagens recíprocas; e a consolidação pacífica, estável e racional da nova ordem mundial.

De fato, a política implantada por Deng Xiaoping representou grandes modificações estruturais: substituiu (embora com a permanência do regime comunista) a motivação puramente ideológica da era maofista por um pragmatismo que leva mais em conta as razões de Estado, priorizou a modernização da indústria, da defesa, da agricultura e da ciência e tecnologia, e projetou a China no cenário internacional com um crescimento sustentado do PIB de, em média, 9% ao ano em épocas recentes, levando-a à quarta posição no *ranking* econômico mundial (atrás apenas dos EUA, Japão e Alemanha).

Durante a Guerra Fria, diante do conflito bipolar entre EUA e URSS (as duas potências dominantes do período), o papel chinês resultava apenas secundário, embora importante. Com o advento da “nova ordem mundial”, que resultou da queda do Muro de Berlim em 1989 e da desintegração da URSS em 1991, a representatividade chinesa transcendeu o Leste Asiático e seu *soft power* tornou-se relevante no mundo ocidental. O Partido Comunista Chinês (PCC) não deixou de visualizar adequadamente essa transição, tendo, na sua reunião de 1992, anunciado a opção por uma “economia socialista

de mercado com características peculiares chinesas"; e em seu XV Congresso, em 1997, propalou um amplo programa de privatizações de empresas estatais e uma abertura econômica externa mediante ação controlada pelo Estado.

Desde então, tornou-se nítida a opção chinesa pelo crescimento pacífico e pela lógica da diplomacia do *status quo*, que visa à estabilidade e segurança do ambiente geopolítico em que o país se desenvolve. Tornou-se evidente, também, sua prioridade voltada para uma relação mais harmoniosa com os países asiáticos e, em especial, com os do Sudeste Asiático, sem deixar de ampliar ainda suas relações com a Rússia e a Austrália, num cenário mais expandido. No Sudeste da Ásia, a China cuida com elevado interesse de suas relações com os membros da Asean. Com a Rússia, inaugurou no século XXI um relacionamento mais aberto, negociando contenciosos de fronteiras, acordos comerciais e de cooperação tecnológica e energética. A presença da pujança da economia chinesa na região levou também a um melhor relacionamento econômico com Taiwan, apesar das tensões que decorrem das discussões sobre sua soberania.

Um bom exemplo da abertura chinesa ao mundo globalizado pode também ser obtido no âmbito das relações com a África. Em novembro de 2006 o governo chinês recepcionou representantes de 48 dos 53 países africanos, somente tendo ficado ausentes os governos africanos que ainda reconhecem o governo de Taiwan (que, embora convidados, optaram por não comparecer). A parceria estratégica com a África, que inclui o perdão de dívidas africanas, o oferecimento de créditos de longo prazo, a duplicação a curto prazo da ajuda chinesa ao continente negro e acordos substanciais entre empresas chinesas e governos africanos na área de infra-estru-

tura, comunicações, tecnologia, energia e finanças, tem do lado chinês o objetivo de assegurar o abastecimento de produtos primários como petróleo (Angola já suplantou a Arábia Saudita como maior supridora da China), minério de ferro (que o Brasil também fornece em grande quantidade) e cobre, dentre outras matérias-primas, todas vitais para sustentar o crescimento do gigante asiático. Paralelamente, isso melhora a imagem chinesa perante os organismos internacionais, como a ONU, por propiciar algumas condições melhores para o desenvolvimento africano.

As relações com o Japão, todavia, permanecem difíceis, pois embora o Japão seja um dos alvos dos investimentos de empresas chinesas, há contenciosos territoriais não resolvidos sobre ilhas do Mar da China e existem sérios ressentimentos na sociedade chinesa sobre o passado imperialista/colonialista japonês, motivo de algumas guerras regionais cuja memória não se extingue. Os desconfortos sino-japoneses são agravados pela forte aliança nipo-americana do pós-Segunda Guerra Mundial, colocando o Japão sob um guarda-chuva protetor militar norte-americano, situação esta que permanece até o presente e vem sendo revigorada. Embora o Japão esteja em fase de rever as limitações constitucionais restritivas de sua recuperação militar para poder assumir suas próprias responsabilidades de defesa, o fantasma da remilitarização japonesa é objeto de sérias preocupações chinesas (e regionais). Preocupações chinesas refletem-se também na pretensão japonesa de, com o apoio dos EUA, conseguir um assento no Conselho de Segurança da ONU, o que é obstaculizado pela China, que ameaça inclusive usar seu poder de veto para impedi-lo. Em que pesem esses óbices, não parecem visíveis – sob o prisma idealista, e pelo menos no curto prazo – deteriorações

das relações sino-japonesas que não sejam tratáveis pelas vias diplomáticas, pois a real sustentação dessas relações deverá ser calcada na interdependência econômica de ambos os países e na convergência de seus interesses no desenvolvimento regional. O Japão, consciente de que, sob a realidade presente, a China assume a liderança asiática, não deverá permitir que prosperem contenciosos críticos entre ambos (como a questão de Taiwan e a das ilhas em disputa territorial) e provavelmente preferirá prosseguir em sua recuperação da crise econômica dos anos 80/90 e na reestruturação de suas forças armadas para, num futuro ainda não muito visível – e se bem-sucedido –, voltar a disputar essa liderança. Não obstante, a visão realista não deixa de enxergar como bem visíveis no horizonte os fantasmas dos contenciosos não resolvidos.

A abertura chinesa à economia mundial também gerou a reorientação de sua política em relação ao mundo ocidental, especialmente junto aos Estados Unidos e à União Européia. Foi fator decisivo para tanto o ingresso da China na Organização Mundial do Comércio (OMC), para o que contou inclusive com o apoio japonês. Essa adesão fez com que a China reajustasse seu sistema econômico para compatibilizá-lo com padrões e normas ocidentais, inclusive sob o aspecto legislativo, fortalecendo seu papel nos fóruns mundiais e na ONU, bem como trazendo-lhe uma imagem mais aceitável e previsível no mundo ocidental.

Observa-se, no presente, uma China cuja política externa é inserida num mundo com tendência multipolar, como defendem os estrategistas chineses. Observa-se, ainda, que essa visão é orientada pelo interesse nacional, sob uma óptica realista que prioriza a atuação pragmática e estratégica independente, levando em conta a expressão dos vários componentes de seu poder nacional.

Neste, nota-se a prevalência do poder econômico, a importância do poder político na esfera internacional, o enorme porte de seu poder militar (inclusive nuclear) em respaldo à diplomacia e uma forte presença do psicossocial, onde a ideologia socialista ainda tem lugar destacado (desde que não represente atraso econômico).

O uso desse poder nacional, que no momento emerge como líder na Ásia, é presentemente direcionado para a opção comercial; e possivelmente assim permanecerá, a menos que outras potências assumam atitudes hostis ao crescimento chinês na Ásia ou tomem posições inaceitáveis pela China no que concerne a questões delicadas, como a de Taiwan, a das ilhas em disputa, ou a da península coreana (cuja reunificação a China apóia).

Em permanecendo estáveis as circunstâncias e o panorama geopolítico que envolve o desenvolvimento chinês, sua política externa deverá continuar a ver com bons olhos as parcerias econômicas como sendo o melhor instrumento de relacionamento entre as maiores potências do século XXI (e também com os países que regionalmente buscam crescer). Nesse contexto, é previsível que a China seja mais flexível nas concessões econômicas aos países ocidentais, procure participar muito ativamente nas instituições internacionais e prossiga seu caminho de ocupar lugar de destaque dentre as maiores potências planetárias.

As relações sino-japonesas, porém, merecerão tratamento prioritário e especial, por se constituírem provavelmente no maior óbice à harmonização relacional pretendida pelos chineses para consolidar um ambiente estável e pacífico de crescimento. Mas a possibilidade de deterioração do cenário é real, e é sempre considerada pelos estrategistas chineses. Não é por outra razão que a China continua a nutrir seu *hard power* com novas armas e tecnologias, mantendo-se

como uma potência nuclear aprestada para o uso, convencional ou não, de seu poderio militar, se as circunstâncias exigirem.

Tal como já comentado no caso japonês, o cultivo de um bom relacionamento não é o bastante para minimizar o peso das rivalidades com o Japão, sempre capazes de causar degeneração nas relações entre as duas maiores potências regionais. Não se pode dizer que as políticas externas de China e Japão estejam voltadas para atrações, mas não se pode ignorar que a estratégia de ambas as potências visa à expansão de áreas de influência na Ásia, num cenário de interesses conflitantes. Do ponto de vista realista, a boa convivência

dará amparo ao desenvolvimento e à cooperação regionais, mas em algum momento futuro as colisões de interesses manifestar-se-ão de alguma outra forma, dando margem a delicadas situações diplomáticas que podem ter implicações militares.

A segunda parte deste trabalho procurará explicitar o contexto das principais rivalidades sino-japonesas, discutindo suas possibilidades de agravamento, os possíveis envolvimento de outras potências, o teatro marítimo em que certas confrontações tendem a ocorrer e os reflexos dessas circunstâncias no cenário geopolítico considerado.

(CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO)

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA> /; Geopolítica; Japão; China; História do Japão; História da China; Análise política;

# AMBIENTE PORTUÁRIO – O PORTO DO RIO GRANDE

LEONARDO FERREIRA CUNHA<sup>1</sup>  
Guarda-Marinha (T)

## SUMÁRIO

Análise sistêmica do ambiente portuário  
Breve histórico do porto do Rio Grande  
Anexos

## ANÁLISE SISTÊMICA DO AMBIENTE PORTUÁRIO

A vida como a conhecemos é um processo de eventos cíclicos que se desenvolvem ao longo do tempo e do espaço, tendo como característica principal a singularidade dos acontecimentos e a impossibilidade de retorno a períodos transpostos.

Podemos analisar os diversos processos vitais de variadas formas, uma das quais é tentar entendê-los por meio do conceito de adaptação. Tal capacidade pode ser com-

preendida como as mudanças e mutações ocorridas com o intuito de prolongar o ciclo de vida de um organismo e/ou de seus descendentes – todas as formas de vida possuem esta característica. O físico Fritjof Capra (2003) chama ao conjunto de todos os sistemas vivos teia da vida e enfatiza a inter-relação entre todos os acontecimentos a nível universal. Estes pequenos, porém complexos, conceitos podem ser aplicados a todo e qualquer sistema vivo, inclusive aos sistemas sociais e laborais. “Na abordagem sistêmica, as propriedades das

<sup>1</sup> Graduado em Psicologia pela Universidade Católica de Pelotas (UCPel). Especialista em Comércio Exterior e Gestão Portuária pela Fundação Universidade Federal do Rio Grande (Furg).

partes podem ser entendidas apenas a partir da organização do todo. (...) A análise significa isolar alguma coisa a fim de entendê-la; o pensamento sistêmico significa colocá-la no contexto de um todo mais amplo". (Capra, p. 41, 2003). Nos diversos sistemas laborais, um conjunto de pessoas atua de forma coordenada para alcançar objetivos que isoladamente seus indivíduos não poderiam por óbvias limitações naturais conseguir (Chiavenato 1999, p. 5, 2004, p. 21). A esta soma de esforços individuais em prol de um resultado maior chama-se organização, e ao conjunto de organizações que possuem características em comum podemos chamar ambiente. Um exemplo de ambiente laboral é o ambiente portuário, formado pelas pessoas, instalações e equipamentos necessários às diversas operações portuárias, tendo como finalidade a troca e/ou a circulação de mercadorias (Zotto, 2002, p. 27).

Como os seres vivos, os diversos ambientes portuários existentes no Brasil e no mundo concorrem pela sobrevivência, tentando oferecer instalações e serviços que possibilitem o incremento de suas operações com agilidade e segurança a baixo preço. Os portos que conseguem atrair muitos clientes crescem, se expandem; já aqueles que, por motivos variados, não atendem ao desejo e/ou demanda de seus consumidores estagnam e tendem à desintegração. Um exemplo deste tipo de conflito pela sobrevivência nas operações portuárias pode ser observado na tendência mundial de classificação dos portos em duas grandes categorias: portos concentradores de carga, ou *hub ports*; e portos alimentadores, ou *feeders* (Kascharowski, 2006, p. 229). A necessidade de barateamento do afretamento marítimo impulsiona os estaleiros a construírem embarcações com capacidade de carga cada vez maior, porém embarcações maiores necessitam de um calado navegável adequado ao

tamanho desses navios. Apenas poucos portos no mundo possuem atualmente capacidade operacional para receber estas embarcações, outros portos estão tentando aumentar a profundidade de suas vias navegáveis e adequando suas instalações para poder receber estes gigantes do mar. Porém a maioria dos portos, mesmo com grandes obras de engenharia e investimentos pesados em infra-estrutura, não conseguiu se adequar a esta nova realidade – estes serão os chamados portos alimentadores (*feeders*), que servirão para receber cargas que posteriormente seriam enviadas para os grandes portos (*hubs*), que, por sua vez, concentrariam cargas de vários portos menores, os colocariam nas grandes embarcações e, aí sim, estas seguiriam destinos variados. Aqueles portos que não conseguirem se adaptar a esta realidade tendem à desintegração e à morte, como qualquer outro ser.

Cabe lembrar que as organizações e os ambientes laborais, diferentemente dos demais sistemas vivos, podem existir indefinidamente, desde que sejam favorecidas algumas rotas que os levem à sobrevivência. Um meio viável que pode auxiliar na perpetuação de um porto é tentar entender sua história, bem como a história de ambientes semelhantes (outros portos) e, a partir desse conhecimento, traçar estratégias de expansão e crescimento sustentável. Fazendo novamente uma analogia com os seres vivos, o conhecimento da história do ambiente portuário pode vir a funcionar para o porto como a programação genética (DNA) serve aos seres vivos, ou seja, aquelas características desejáveis e necessárias à sobrevivência são passadas de geração a geração, e aquelas indesejáveis devem ser extintas.

Conhecer a história é entender o passado e vislumbrar o futuro. Para tanto "(...) é necessário penetrar no espírito da história com a aguda lucidez daqueles que, não satisfeitos com a aparência, buscam a es-

sência dos fatos. Isso significa localizar os fatores econômicos, políticos, sociais e culturais que se influenciam e interagem, produzindo os fatos históricos". (Mello & Costa, 1993, p. 3).

## BREVE HISTÓRICO DO PORTO DO RIO GRANDE

Consta no *site* do porto do Rio Grande (<http://www.portoriogrande.com.br>) que, em 1737, o Brigadeiro José da Silva Paes foi o primeiro navegador a transpor a barra do Rio Grande. Sua intenção era iniciar o povoamento da região, que passou a ser chamada Rio Grande de São Pedro ou São Pedro do Rio Grande. Desde essa época, a barra do Rio Grande era conhecida pela dificuldade de acesso, e acidentes eram comuns. Com o passar dos anos, "o comércio da cidade e o seu porto primitivo localizaram-se na parte norte da península, distante 20 km da barra, através do Canal da Barca (hoje muito assoreado em seu trecho de jusante) e do Canal do Norte. Assim, pela sua situação, o porto do Rio Grande, desde os seus primórdios, mesmo antes da criação de quaisquer vias de comunicação terrestres, gozou do privilégio ímpar de ser o duplo ponto terminal, por um lado, da navegação oceânica, através do largo e profundo Canal do Norte, e, por outro lado, da vasta rede de navegação interior, através da Lagoa dos Patos, do Rio Guaíba e de seus afluentes, bem como através do Canal de S. Gonçalo, da Lagoa Mirim e do Rio Jaguarão, rede que, mesmo em seu estado natural, permitia franca navegação a embarcações de cerca de 1,5 m de calado e era susceptível de melhoramento por meio de dragagem". (Pradel, 1979, p. 1)

Pradel (1979, p. 1-2) coloca que, visando a favorecer a segurança das embarcações que navegavam pela região, em 1846

o Governo Imperial criou a Inspeção da Praticagem da Barra, o que reduziu expressivamente o número de acidentes – esta foi considerada a primeira medida oficial de melhoria para a navegação na região. Para a atracação de embarcações, no ano de 1869 do século XIX iniciaram-se as obras para a construção da área de cais acostável chamada Porto Velho, existente e em utilização até hoje (Anexo 1). A inauguração do espaço ocorreu em 1872.

Ainda no *site* do porto do Rio Grande, consta que, devido à necessidade de potencializar a capacidade operacional do porto, com calado natural que no século XIX não ultrapassava 3,60 m, o Governo Imperial começou a viabilizar estudos de aprofundamento do canal. A primeira intenção de construção de quebra-mares na barra do Rio Grande foi proposta por John Hawkshaw, comissionado pelo Governo Imperial no ano de 1875; no entanto, somente em 1883 uma comissão presidida pelo engenheiro Honório Bicalho efetivou projeto de construção dos molhes da barra que, após pequenas alterações, foi aprovado pelo engenheiro holandês Pieter Caland, em 1885. Com os projetos, decidiu-se pela viabilidade da construção de dois molhes convergentes (Anexo 2), molhe leste (aproximadamente 4,2 km de extensão, cidade de São José do Norte) e molhe oeste (aproximadamente 3,2 km de extensão, cidade de Rio Grande), o que possibilitaria o aprofundamento do canal para 10 metros e o recebimento de navios de grande porte. Em 1906, o engenheiro Elmer Lawrence Cortheil foi contratado pelo Governo brasileiro para executar as obras de fixação dos molhes da barra do Rio Grande. Ele organizou a companhia Port of Rio Grande do Sul, com sede nos Estados Unidos. Esta, pelo contrato, construiria os molhes da barra e o chamado Porto Novo (Anexo 3) para a atracação de embarcações, bene-

ficiando-se, após a conclusão das obras, da exploração do porto por 70 anos.

Devido à dificuldade encontrada por Cortheill em conseguir financiamento para as obras, em 1908 constituiu-se em Paris a *Compagnie Française du Port du Rio Grande do Sul*, que, por meio do Decreto nº 7.021, de 9 de julho de 1908, por transferência contratual ficou incumbido da realização das obras. Em 1910, após mais de 30 anos do projeto inicial, começaram as construções.

Em 1º de março de 1915, foram concluídas as obras. Como marco comemorativo, o navio-escola da Armada Nacional *Benjamin Constant*, calando 6,35 metros, transpôs a barra e atracou no cais do Porto Novo do Rio Grande. No mesmo ano, a 15 de novembro, foi inaugurado oficialmente o primeiro trecho de cais do Porto Novo, numa extensão de 500 metros, logo entregue à operação.

O capital para a realização das obras tinha origem européia, e devido à Primeira Guerra Mundial, a *Compagnie Française* não obteve mais financiamento para a continuação do empreendimento.

As dificuldades financeiras, que a guerra de 1914 impôs à Co. Francesa, tornaram finalmente possível um entendimento amigável entre as três partes interessadas – Governo Federal, governo do Estado e Co. Francesa, empreiteira das obras de abertura da barra e concessionária da construção e da exploração industrial do porto do Rio Grande. Em mensagem à Assembléia dos Representantes, datada de 20 de setembro de 1919, o Presidente do Estado, Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, inicia o capítulo “Encampação das obras da barra e do porto do Rio Grande” dizendo: “É com o mais vivo júbilo patriótico que vos comunico que, desde julho último, a União autorizou a transferência ao Estado dos contratos da

*Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul.*” (Pradel, 1979, p. 19)

O então governador do Estado, Borges de Medeiros, sempre manteve como prioridade a solução dos problemas dos transportes no Rio Grande do Sul, inclusive do transporte marítimo. Realizada a encampação e “assumindo a direção da barra e porto, iniciou o Estado, desde logo, uma série de providências em benefício do comércio e da navegação, tais como:

- a) a abertura do porto velho do Rio Grande ao tráfego fluvial;
  - b) a armazenagem livre, até um mês, para as mercadorias procedentes do interior do Estado destinadas à reexportação;
  - c) a isenção das taxas de capatazias para as mercadorias baldeadas no porto com destino a Porto Alegre e Pelotas;
  - d) a revisão das tarifas portuárias”.
- (Almeida, 1928, p. 133-134)

Em endereço eletrônico do Ministério dos Transportes, encontra-se como informação complementar que, pelo Decreto nº 13.691, de 9 de julho de 1919, o governo do Estado do Rio Grande do Sul ficou encarregado de concluir as obras do porto. Falavam ainda trechos de cais e aterros a serem realizados nas áreas conhecidas como Porto Velho e Porto Novo, sendo a transferência da responsabilidade assinada entre as partes em 29 de setembro de 1919. Os decretos nº 24.526, de 2 de julho de 1934, e nº 24.617, do dia 9 do mesmo mês, autorizaram ao governo estadual a exploração comercial das instalações portuárias por 60 anos. No dia 1º de outubro de 1951, por meio da Lei nº 1.561, foi criado o Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC), autarquia estadual exclusivamente responsável pela administração e exploração comercial dos portos no Estado do Rio Grande do Sul, incluindo o porto do Rio Grande.

Seguindo cronologicamente alguns eventos e tendo como fonte o site do porto de Rio Grande, em 1970, pela dragagem do canal de acesso da barra para navios calando até 40 pés (aproximadamente 13 metros) e pela incorporação da área de expansão chamada Superporto (Anexo 4), abriram-se amplas perspectivas de crescimento e desenvolvimento do porto do Rio Grande; isto possibilitou a atração de investimentos privados e instalação de empresas na região.

Em 25 de fevereiro de 1993, o Governo Federal instituiu a Lei nº 8.630, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, esta com características que definiram o papel e a representatividade do trabalho portuário e alicerçaram o desenvolvimento econômico de nosso país. No ano de 1994, mês de agosto, expirou o prazo do Contrato de Concessão Portuária ao Estado, que foi prorrogado até 31 de março de 1997 para possibilitar os ajustes impostos pela Lei nº 8.630/93. Esta mudou significativamente as relações de trabalho e a operação nos portos brasileiros, inclusive no porto do Rio Grande. Hoje, entre outras alterações, em Rio Grande a operação portuária é feita totalmente por operadores portuários privados. A Lei Estadual nº 10.722, de 18 de janeiro de 1996, desmembrou o porto do Rio Grande do DEPRC, criando a autarquia Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG), atual responsável pela administração do porto. Em 27 de março de 1997, foi assinado o Convênio nº 001/97 – Portos/97, que delegou ao Estado do Rio Gran-

de do Sul a administração e exploração dos portos de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre e Cachoeira do Sul por mais 50 anos, o que se mantém até hoje.

Atualmente, o porto do Rio Grande (Anexo 5) pode ser considerado um porto ágil e moderno, que procura constantemente se adequar à demanda de seus clientes, tendo como meta galgar o título de porto concentrador de cargas do Mercosul. Para que isso possa ser concretizado, deve-se, entre outras medidas, realizar o prolongamento dos molhes da barra, o que possibilitaria a dragagem e, conseqüentemente, o aprofundamento do canal de acesso; pensar a ampliação dos terminais portuários e retroportuários existentes; executar obras de infra-estrutura nos diversos modais necessários ao escoamento dos produtos e serviços comercializados pelo porto do Rio Grande; e investir em tecnologia de informação. Rio Grande possui destaque nacional na logística de contêineres, além de atuar com os mais diversos produtos, como grânéis sólidos, grânéis líquidos, carga viva, carga rolante, turismo e lazer, entre outros produtos e serviços.

Tudo o que o porto do Rio Grande tem hoje para oferecer foi conquistado pelo esforço de gerações de políticos, empresários e trabalhadores que vislumbraram o potencial da região e, mesmo com as dificuldades encontradas, conseguiram deixar esse legado de perseverança e dedicação. Esse é o papel da história, que não deve nem pode ser esquecida; um povo que valoriza sua história é um povo que tem orgulho da sua gente.

#### ☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO> Porto; Porto do Rio Grande; Sistema portuário;

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, João Pio de. *Borges de Medeiros: Subsídios para o estudo de sua vida e sua obra*. Porto Alegre: Impresso nas Oficinas Gráficas da Livraria do Globo, 1928.
- BRASIL. *Ministério dos Transportes: Secretaria executiva dos transportes aquaviários*. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/bit/portos/rgrande/deporiogrande.htm>. Acesso em: 18/2/2005.
- CAPRA, Fritjof. *A Teia da Vida: Uma nova compreensão científica dos sistemas vivos*. 14. ed. São Paulo: Cultrix, 2003.
- CHIAVENATO, Idalberto. *Gestão de Pessoas: O novo papel dos recursos humanos nas organizações*. Rio de Janeiro: Campus, 1999.
- \_\_\_\_\_. *Recursos Humanos*. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2004.
- KASCHAROWSKI, José Marcos. "Modal de Cabotagem: Uma solução inteligente de transporte". In: *Revista Marítima Brasileira*. Serviço de Documentação da Marinha – RJ, v. 126, n. 01/03 – jan./mar. p.221-236, 2006.
- MELLO, Leonel Itaussu A. & COSTA, Luís César Amad. *História Moderna e Contemporânea*. Reedição. São Paulo: Scipione, 1993.
- RIO GRANDE DO SUL. *Superintendência do Porto do Rio Grande*. Disponível em <http://www.portoriogrande.com.br>. Acesso em: 10/3/2005.
- PRADEL, Antônio. *Histórico da Barra de Rio Grande: Comemorando os 125 anos de fundação da câmara de comércio*. Rio Grande: Câmara de Comércio, 1979.
- ZOTTO, T. C. O. *Trabalho de Estiva – Modernização x Tradição: Os desafios da tecnologia e da gestão no cais*. São Paulo: LTr, 2002.

## ANEXOS:

### ANEXO 1



Foto aérea do Porto Velho, cidade do Rio Grande, RS. Disponível em <http://www.transportes.gov.br/bit/PORTOS/rgrande/porgra15.jpg>

ANEXO 2



Foto aérea dos Molhes da Barra, cidade do Rio Grande, RS. Disponível em <http://www.transportes.gov.br/bit/portos/rgrande/wpe5.jpg>

ANEXO 3



Foto aérea do Porto Novo, cidade do Rio Grande, RS. Disponível em <http://www.transportes.gov.br/bit/PORTOS/rgrande/pogra21.jpg>

ANEXO 4



Foto aérea do Superporto, cidade do Rio Grande, RS. Disponível em <http://www.transportes.gov.br/bit/PORTOS/rgrande/pogra20.jpg>

ANEXO 5



Foto aérea do Porto do Rio Grande, cidade do Rio Grande, RS. Disponível em <http://www.transportes.gov.br/bit/portos/rgrande/wpe3.jpg>

# SEÇÃO CAAML



OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO DA PAZ:  
BREVES COMENTÁRIOS



# OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO DA PAZ: BREVES COMENTÁRIOS\*

**JOSÉ RENATO DE OLIVEIRA**

Capitão-de-Fragata

**ROBERTO GONDIM CARNEIRO DA CUNHA**

Capitão-de-Fragata

---

## SUMÁRIO

Introdução

A Organização das Nações Unidas

O Conselho de Segurança

A Assembléia-Geral

A evolução das operações de manutenção da paz

Características das operações de manutenção da paz

O processo decisório nacional

Conclusão

## INTRODUÇÃO

As operações de paz sofreram evoluções que as tornaram extremamente abrangentes. Passaram do emprego essencialmente militar das Forças Armadas para

um amplo espectro de emprego das Forças Armadas, além de incluir o emprego de outros segmentos do Poder Nacional de um país.

Dois episódios marcaram o início da participação de militares brasileiros em iniciativas de organismos internacionais volta-

---

\* N.R.: Artigo classificado em 4º lugar no Concurso *Revista Passadiço* de 2006.

das para a manutenção da paz: a presença de um oficial da Marinha na Comissão da Liga das Nações, que administrou a região de Letícia, entre 1933 e 1934; e de um oficial da Marinha e outro do Exército na Comissão das Nações Unidas para os Bálcãs, que operou na Grécia, de 1947 a 1951.<sup>1</sup>

Alinhada com a importância estratégica do emprego de Forças Armadas em cenários internacionais, nossa Marinha participou ativamente em diversas operações de paz. Atualmente, a Operação Haiti<sup>2</sup> destaca-se como o maior efetivo de emprego das Forças Armadas brasileiras, após a Segunda Guerra Mundial.

O propósito desse artigo é proporcionar uma visão simplificada da estrutura da Organização das Nações Unidas (ONU), da evolução e das características das operações de manutenção da paz e de como se processa, no Brasil, a decisão do emprego das tropas (processo decisório nacional).

## ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS

A ONU foi fundada em 1945 por delegados de 51 países, entre eles um representante do Brasil. Na atualidade, é formada por 191 estados e tem como compromissos manter a paz e a segurança mundial, fomentar relações cordiais entre as nações, promover o progresso social e melhorar os padrões de

vida e direitos humanos<sup>3</sup>. Como demonstração de sua abrangência internacional, a ONU adota, como oficiais, os seguintes idiomas: árabe, chinês, inglês, francês, russo e espanhol. Os membros são unidos em torno da Carta da ONU, que é um tratado internacional no qual são enunciados os direitos e deveres dos estados membros.

É constituída, entre outros, pelos seguintes órgãos: a Assembleia-Geral, o Conselho de Segurança, o Conselho Econômico e Social, o Conselho de Tutela, o Tribunal Internacional de Justiça e o Secretariado.

Os órgãos mais importantes da ONU, afetos às operações de paz, são o Conselho de Segurança e a Assembleia-Geral.

## CONSELHO DE SEGURANÇA

O Conselho de Segurança é, indiscutivelmente, o principal órgão da ONU. A ele compete zelar pela paz e segurança internacionais. Suas decisões têm caráter obrigatório para cumprimento. Suas sanções variam desde advertências, passando por sanções econômicas, chegando ao efetivo emprego da força. É integrado por 15 membros, sendo cinco deles permanentes (Estados Unidos, Inglaterra, França, Rússia e China) e dez eleitos pela Assembleia-Geral para permanecerem no Conselho por um período de dois anos<sup>4</sup>.



1 Informação extraída do livro *O Brasil e as Operações de Manutenção da Paz das Nações Unidas*, de Paulo Roberto Campos Tarrise da Fontoura. Coleção Curso de Altos Estudos do Instituto Rio Branco.

2 Denominada, pela ONU, como Minustah (Missão de Estabilização das Nações Unidas no Haiti).

3 <http://www.un.org/Overview/unmember.html>.

4 As eleições são realizadas anualmente; para a escolha de cinco países. O Brasil participou do Conselho de Segurança nos anos de 1946-47, 51-52, 54-55, 63-64, 67-68, 88-89, 93-94, 98-99 e 2004-05 (fonte: <http://www.un.org/sc>).

A aprovação de uma operação de paz é decisão do Conselho de Segurança e requer nove votos favoráveis, incluindo-se os dos cinco membros permanentes.

### ASSEMBLÉIA-GERAL

A Assembléia-Geral é o órgão deliberativo da ONU, pois é representada por todos os países membros. É considerada, por alguns autores, como possuidora de elevada legitimidade, diferentemente do Conselho de Segurança. Tem como órgão de assessoramento para assuntos relativos às operações de paz o Comitê Especial para Operações de Manutenção da Paz. O Comitê se reúne anualmente com a finalidade de discutir, analisar e elaborar recomendações referentes aos principais aspectos relacionados às operações de paz. Tais recomendações necessitam de apreciação e aprovação da Assembléia-Geral.

A Assembléia-Geral desempenha, ainda, o importante papel de aprovar o orçamento das operações de manutenção da paz.

### EVOLUÇÃO DAS OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO DA PAZ

As operações de manutenção da paz surgiram em 1948 para realizar a Supervisão da Trégua – monitoramento do cessar-fogo entre árabes e israelenses.

Boutros-Ghali, ex-secretário-geral da ONU, nos documentos intitulados *Uma Agenda para a Paz* (17/6/92) e *Suplemento de uma Agenda para a Paz* (3/1/95), classificou as atividades realizadas pelas Nações Unidas no campo da paz e da segurança internacionais em cinco categorias distintas: diplomacia preventiva, promoção da paz, manutenção da paz, consolidação da paz e imposição da paz<sup>5</sup>. Seus conceitos

e suas diferenças são bastante tênues, pois ocorre interposição dessas atividades quando da realização de uma operação de paz.

As operações de manutenção da paz são divididas em operações clássicas ou de primeira geração e operações multidisciplinares ou de segunda geração.

As de primeira geração caracterizam-se, basicamente, como o emprego das Forças Armadas para a verificação do cumprimento dos armistícios, acordos de cessar-fogo e separação de forças, por exemplo.

As de segunda geração são mais amplas. Nessas, observa-se a existência, além das Forças Armadas, de um setor empenhado em reconstruir instituições comprometidas pelo efeito das situações de conflito. Um exemplo de operação de paz multidisciplinar foi a operação realizada no Timor-Leste, da qual o Brasil fez parte desde a criação até seu término. Ressalta-se nessa operação a presença de um brasileiro como representante especial do secretário-geral da ONU, o falecido diplomata Sérgio Vieira de Mello.

### CARACTERÍSTICAS DAS OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO DA PAZ

Diversas são as características das operações de paz, mas cabe ressaltar três que são consideradas básicas.

A primeira é a imparcialidade. Os países que participam desse tipo de operação têm de ser totalmente imparciais. Devem estar voltados – unicamente – para o cumprimento do mandato estabelecido pelo Conselho de Segurança.

A segunda é o uso limitado da força. A presença no terreno de mantenedores da paz confere à população do país um ambiente favorável ao restabelecimento das

5 Manual de Operações de Paz do Ministério da Defesa (MD33-M-01) – Capítulo III, Seção 1.

condições de normalidade. O uso indiscriminado de força pode criar um ambiente hostil e proporcionar elevado grau de insegurança. Há que se respeitar, rigorosamente, as Regras de Engajamento impostas pela ONU.

As operações de manutenção da paz estão especificadas na Carta da ONU. Sendo que, na atualidade, a maioria delas é amparada pelo Capítulo VII dessa Carta, que autoriza o uso da força para o cumprimento da missão. Contudo, o aspecto de proporcionalidade do emprego de força não pode ser esquecido (não se deve utilizar força mais do que a necessária para se atingirem os objetivos designados).

A terceira, mas não menos importante, é o consentimento das partes envolvidas. A diferença principal entre uma operação de imposição da paz e uma operação de manutenção da paz recai nessa característica, ou seja, o país solicita e autoriza a presença de militares estrangeiros em seu terreno, a fim de cumprir um mandato da ONU.

## PROCESSO DECISÓRIO NACIONAL

Para que ocorra a participação de tropas brasileiras em território estrangeiro, há necessidade de aprovação pelo Congresso Nacional<sup>6</sup>, como parte do "processo decisório nacional".

Esse processo é desencadeado pela consulta informal da ONU a diversos países. Tal consulta tem o propósito de evitar desgastes políticos devido à possibilida-

de de o país recusar-se a participar da missão. Quando o Brasil recebe essa consulta, são iniciados, no Ministério das Relações Exteriores (MRE), estudos para verificar o interesse político-estratégico em participar da operação.

Paralelamente, compete ao Ministério da Defesa verificar a disponibilidade de meios da Marinha, do Exército e da Aeronáutica e o dimensionamento dos recursos financeiros necessários à viabilização da participação brasileira. O Conselho Militar de Defesa<sup>7</sup> pode ser reunido para assessorar o Ministro da Defesa quanto à definição do valor e/ou do tipo de meios militares a serem empregados.

Os ministérios da área econômica assessoram a Presidência da República na questão da disponibilidade e liberação dos recursos financeiros.

Tendo sido definidas pelo governo a conveniência e a viabilidade da participação brasileira, o MRE responde à consulta formulada pela ONU.

Caso se concretize o convite formal, o Presidente da República solicita autorização ao Congresso Nacional para a cessão de contingente militar armado, a fim de atuar no atendimento de interesses do Brasil, a serviço da ONU.

A concordância do Congresso Nacional é manifestada por Decreto Legislativo.

A criação do contingente, sua organização, suas condições de emprego e a determinação do seu envio são estabelecidas por meio de Decreto da Presidência da República.

6 Lei nº 2.953, de 17 de novembro de 1956 (artigo 1º - A remessa de força armada terrestre, naval ou aérea para fora do território nacional, sem declaração de guerra e em cumprimento de obrigações assumidas pelo Brasil como membro de organizações internacionais ou em virtude de tratados, convenções, acordos, resoluções de consulta, planos de defesa, ou quaisquer outros entendimentos diplomáticos ou militares só serão feitos, nos termos da Constituição, com autorização do Congresso Nacional.).

7 O Conselho Militar de Defesa é composto pelos comandantes da Marinha, do Exército e da Aeronáutica e pelo chefe do Estado-Maior de Defesa (Lei complementar nº 97, de 9 de junho de 1999).

## CONCLUSÃO

As operações de manutenção da paz, além do caráter estratégico, proporcionam o respaldo político necessário ao pleito do Brasil em participar como membro permanente do Conselho de Segurança. Tal pleito vem sendo defendido, há muito tempo, por nosso país em foros internacionais, para que reflita as condições geopolíticas atuais e não as de 1945, ano em que foi fundada a ONU, principalmente após o fim da Guerra Fria.

As operações de paz comprovam a existência do multilateralismo, essencial para o trabalho da ONU e manutenção da paz mundial. A Marinha tem contribuído de forma decisiva na inserção do Brasil no cenário internacional. Para tal, tem efetuado o planejamento para o embarque, a travessia e o apoio à fixação de marinheiros, fuzileiros navais e soldados do Exército Brasileiro em solos internacionais, reafirmando as características do Poder Naval, quais sejam: a mobilidade, a capacidade de permanência na área marítima de interesse, a versatilidade e a flexibilidade.

## CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> ; Operação de paz; Ministério da Defesa; ONU; Grécia; Haiti; Relações internacionais; Mello, Sérgio Vieira de; Política externa;

# DOAÇÕES AO SDM – 4º TRIMESTRE DE 2007

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

## RELAÇÃO DOS DOADORES

Sra. Maria da Glória Brandon Archer  
Sra. Leda Joppert Carneiro de Mendonça  
Sra. Márcia Prestes Taft  
Sra. Vera Lúcia de Carvalho Finkel

## PERIÓDICOS RECEBIDOS

### ARGENTINA

*Boletín del Centro Naval* – jan./abr. 2007

### ESPAÑA

*Mar Oceana* – nº 21

*Revista de História Naval* – out./dez. 2006; jan. 2007

*Revista General de Marina* – mar. 2007; mai. 2007; ago./set. 2007; out. 2007

### ESTADOS UNIDOS

*Armed Forces Journal* – jul. 2007; ago. 2007

*Jane's Defence Weekly* – 25 jun.; 1 ago.; 8 ago.; 15 ago.; 22 ago.; 29 ago.; 5 set.;  
12 set.; 19 set.; 26 set.; 10 out.; 3 out.; 31 out.

*Jane's International Defence Review* – ago. 2007; out. 2007; set. 2007

*Naval War College Review* – winter 2007; spring 2007

*Planet Aerospace* – jul./set. 2007

*Proceedings the Independent Forum on National Defence* – jan. 2007; fev. 2007;  
mar. 2007; abr. 2007;  
mai. 2007; ago. 2007

### FRANÇA

*Chasse-Marée* – set. 2007; out. 2007

### ITÁLIA

*Rivista Marittima* – abr. 2007; ago./set. 2007; out. 2007

*Rivista Militare* – mai./jun. 2007; jul./ago. 2007

### PORTUGAL

*Anais do Clube Militar Naval* – jan./mar. 2007

*Revista da Armada* – ago. 2007; jun. 2007; set./out. 2007; nov. 2007

**BRASIL**

*CNT – Transporte Atual* – número especial

*A Defesa Nacional* – jan./abr. 2007

*Forças Armadas em Revista* – jun. 2007

*Idéias em Destaque* – mai./ago. 2007

*A Macega* – mar. 2007

*Mar Brasil* – mai./jun. 2007

*Nomar* – mai. 2007; jun. 2007

*Pesquisa Fapesp* – ago. 2007; set. 2007; out. 2007

*Portos e Navios* – ago. 2007; out. 2007; nov. 2007

*Revista da Cultura* – dez. 2006; jun. 2007

*Revista de Estudos Universitários* – mai. 2007; jun. 2007

*Revista de História da Biblioteca Nacional* – mai. 2007; ago. 2007; set. 2007; out. 2007

*Revista do Clube Naval* – jul./set. 2007

*Revista do Exército Brasileiro* – jan./abr. 2007

*Revista Militar de Ciência e Tecnologia* – jan./abr. 2007

*Revista Passadiço* – ano 2007

*Tecnologia e Defesa* – ago. 2007

*Tecnologia Militar* – mar. 2007

## CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre os artigos publicados. As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-las parcial ou integralmente. Contamos com sua colaboração para realizarmos nosso objetivo, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo para idéias, pensamentos e novas soluções, sempre em benefício da Marinha, mais forte e atuante. Sua participação é importante.

A DIREÇÃO

### ASSEMBLÉIA-GERAL EXTRAORDINÁRIA DO CLUBE NAVAL

(*RMB* do 3º trim./2007, pág. 87 a 103)

Recebemos carta do Almirante-de-Esquadra (Ref<sup>o</sup>) Eddy Sampaio Espellet, relativa à Assembléia realizada no Clube Naval em 14 de agosto de 1954.



**DISCURSO DO ALMIRANTE PAULO DE CASTRO MOREIRA DA SILVA NA ASSEMBLÉIA DO CLUBE NAVAL, EM AGOSTO DE 1954<sup>1</sup>**

Prezados consócios

Não irei recapitular a tragédia cruciante que, há uma semana apenas, cobria de luto uma família, e de opróbio a nação. Em socorro daquela e em defeza desta, reagiu briosamente a Aeronáutica, de corpo inteiro, como um só organismo ferido. Nosso Club, em uma de suas mais generosas intuições, antecedeu-se à Assembleia Geral de seus sócios para manifestar à Sociedade irmã sua simpatia e solidariedade. Nesta atitude, não ficamos sós. O país inteiro, em todo quanto lhe resta de dignidade e decência, exibiu reação idêntica. E, se por um lado a possibilidade daquele crime brutal nos humilha em nossa condição de civilizados, é um conforto sentir, na unanimidade e na energia mesma de reação, que nem tudo está perdido, pois que resta uma honra salva, ou a salvar.

A insistência de nossos consócios em se reunir em Assembleia, ainda depois de o Club se manifestar de uma maneira, digamos, social, provem, segundo me parece, da necessidade, por todos sentida, de fazer o ponto em comum. Perante a cadeia de acontecimentos que nesta última semana perturbaram a nação, cada um de nós tem, no seu íntimo reagido de sua maneira pessoal. São muitas, sem dúvida, as conclusões, muitas as opiniões; mas nenhum de nós teve a petulância de se crer infalível; e se, nesta reunião, achegamo-nos uns aos outros para nos ouvir reciprocamente, é que sentimos não ser lícito à sociedade naval que constituímos unir-se a não ser em torno de uma idéia absolutamente comum. O último tipo de rebeldia que poderíamos conceber é exatamente o de um de nós re-

belar-se, ainda que mentalmente, contra a unidade de sua classe.

O serviço que solicitamos do Club Naval é justamente o de assegurar, pelos meios que julgar conveniente, informação segura sobre o desenrolar deste inquérito, a fim de que possamos julgar serenamente a justiça, ou se está sendo iludida. Esta informação é essencial e decisiva. Porque nós somos uma força dentro da Nação; mas não é o uso, ou o abuso, das armas que a nação nos confiou para a sua defesa que faz de nós uma força; é a nossa formação, a nossa coesão, o prestígio de nosso passado sem mácula, a glória de nossa incorruptibilidade, a dignidade do comando que exercemos, nossa independência de patrões, e, neste momento, a firmeza inquebrantável com que exigimos se exerça, livre e soberana, mais livre e soberana que qualquer poder a ação da justiça.

E suposto – o que é uma hipótese hedionda, ou uma dolorosa suspeita – e suposto que a nossos olhos se revele que um dos poderes da República se aviltou a ponto de se implicar neste crime nefando, e ostensiva ou veladamente conspire para assegurar a importunidade dos réus – ainda assim o nosso dever de militares é agir como civis: elegantemente desdenhando a proteção das armas que a nação nos confiou para a sua defesa, o apóio compulsório daqueles que comandamos, mais unidos, como uma sociedade, numa resolução comum, apoiaremos o Legislativo e o Judiciário na sua função constitucional de embargar o poder culpado; e somente se este poder culpado violar a soberania desses outros poderes, rebelar-se contra a decisão desses outros poderes, é que poderemos legitimamente, é que teremos mesmo o dever de empunhar as armas da nação, e já aí como a Marinha, não mais como oficiais à paisana, já aí como Força

1 N.R.: Foi mantida a grafia original do rascunho do discurso.

Armada, na plenitude de sua organização e de seu poderio, dentro de sua hierarquia e disciplina, manter a legalidade e salvar as instituições.

Muito raramente a neutralidade, a quase indiferença política, com que procuramos proteger o nosso ambiente de trabalho para o fazer profícuo, se deixar penetrar. O fato de nos querermos assim reunir, é por isso uma prova de que concordamos todos que algumas coisas muito delicadas, e preciosas, e sagradas, tombaram, na Rua Toneleros, com o corpo do Major Vaz, na revoltante emboscada que o vitimou. Um atentado a vários direitos fundamentais do homem – a segurança, a vida, a liberdade de pensamento – foi perpetrado nas condições mais covardes e revoltantes; e é certo, e temos também consciência de que, sejam quais forem os mandantes, os executantes, e seus motivos – este lastimável crime de tocaia, que é um insulto a nossa categoria de nação, teve como condição essencial uma garantia virtual de impunidade. Não haveria esta espécie de crime se não houvesse essa espécie de monstruosa certeza; é com essa espécie de certeza que nasce essa espécie de crime; e enquanto subsistir a possibilidade desta certeza monstruosa, sobreviverá, com funesta frequência, essa espécie revoltante de crime. Existe, desta forma, no país – sejamos sinceros – uma condição de abuso incompatível com a ordem civil, com a ordem social, com a ordem moral, uma condição insuportável que só pode conduzir à capitulação ou à revolta. E como, para os militares e homens de bem que somos, a capitulação moral é inadmissível, e a revolta repugnante em si, existe claramente um dever de, para evitá-las, declarar uma guerra implacável e decisiva a esta condição-matriz dos crimes mais vis, dos abusos mais violentos, que é a impunidade. É preciso que não exista na República nenhum po-

der suficientemente poderoso para acobertar um crime e assegurar a impunidade de um criminoso.

Esta soberba coesão militar, que reúne todas as armas, com a simpatia unânime dos homens de bem, o bárbaro assassinato do Major Vaz, é feita, na realidade, em torno de uma resolução unânime e fervorosa: a de garantir a punição dos responsáveis materiais e intelectuais por este crime, a fim de destruir a legenda de impunidade que armou o braço assassino e continuará a armar contra todos nós, civis e militares, a pistola dos tocaieiros.

Esta resolução enérgica e inflexível não é um ato de insubordinação ou rebeldia: chefes e comandados, que a partilham, estão, pelo contrário, a cumprir um dever constitucional e cívico, talvez negligenciado, mas jamais esquecido. Exigir que se faça justiça e que se cumpra a lei é mesmo o primeiro de todos os deveres cívicos; faltar ao dever é, isto sim, tolerar que se iluda a Justiça e se viole a Lei. Em nossa resolução, não podemos ter adversários, a não ser o crime, os criminosos, os seus protetores, os seus aliados, os seus adeptos; por aliado, teremos o Brasil.

Mas o primeiro dever de quem clama por justiça, e exige justiça, é precisamente o de pensar e agir com justiça. É necessária a informação, a informação verdadeira, não tendenciosa nem suspeita. O inquérito e as diligências que se processam são assistidos por delegados militares, que lhes devem conhecer as menores minúcias. São esses as nossas fontes naturais, fidedignas, de informação; são também as nossas sentinelas, que, nêsse regime de vigilância, devem bradar o alerta ao primeiro sinal de duplicidade ou trapaça. Eles têm o dever de fazê-lo, e nós de ouví-los. As decisões a que nossa honra e nosso civismo nos podem obrigar a tomar são de tal gravidade e de tal monta que não se pode louvar nas

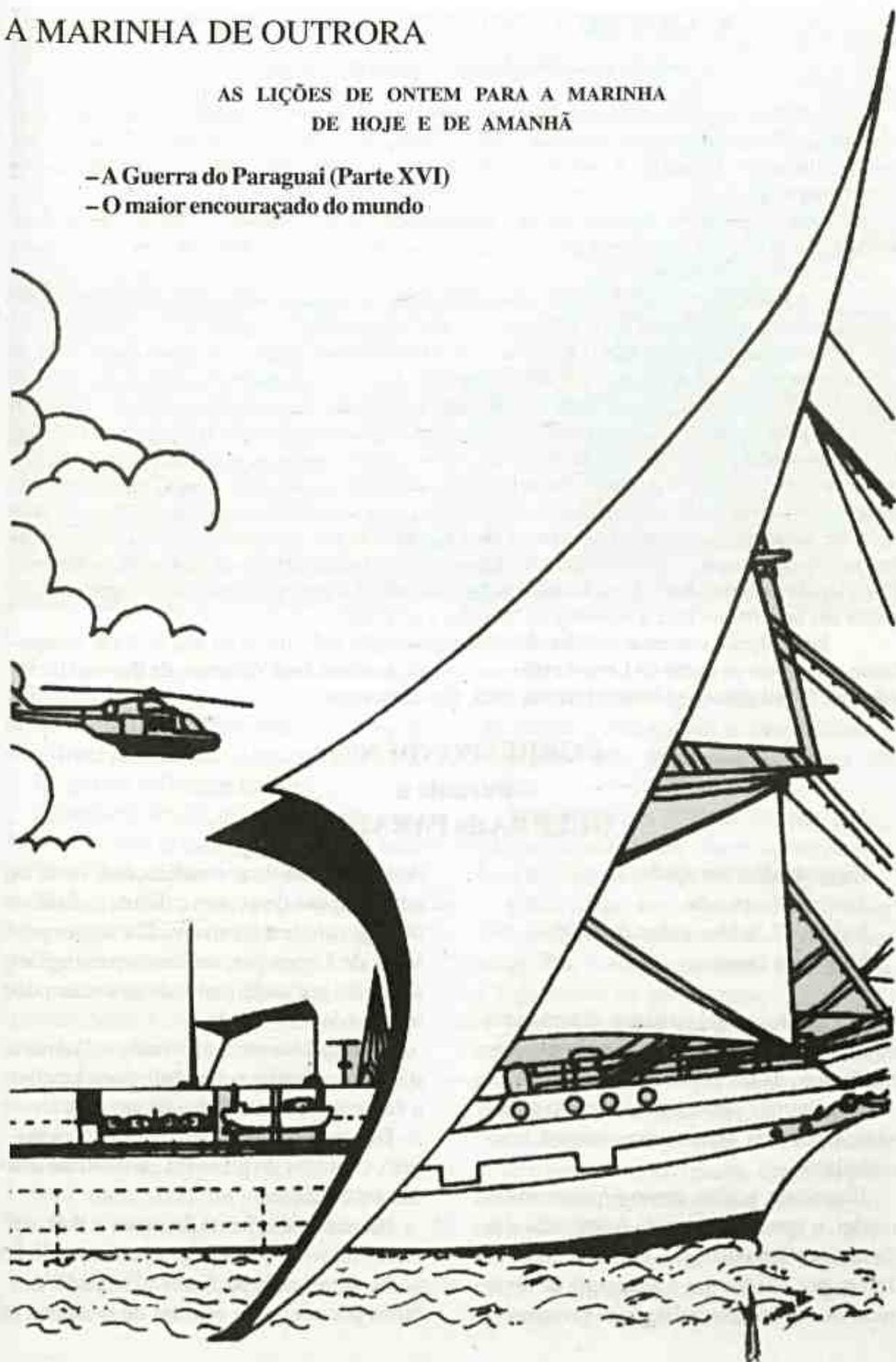
informações variegadas, e algumas fantásticas, e tendenciosas, da Imprensa. Temos que ser mais serenos, mais ponderados, mais calmos, mais sábios, que o público, porque representamos uma força maior, uma força decisiva. Encarnamos, ademais, neste momento, a tradição de uma classe que incorruptivelmente se tem mantido limpa de

aventuras, que na sua modéstia tradicional não se julga cutelo de balança sem Salvador messiânica de regimes, mas sempre cumpriu o seu Dever e jamais faltou à sua missão; e que lança, nesse transe, o lastro precioso de seu nome e de suas reservas morais, para exigir o cumprimento da Lei e a consumação da Justiça.

# A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA  
DE HOJE E DE AMANHÃ

- A Guerra do Paraguai (Parte XVI)
- O maior encouraçado do mundo



# A GUERRA DO PARAGUAI (XVI)

escrita durante a luta por quem dela fez parte

A Biblioteca da Marinha possui em seu acervo, entre muitas obras classificadas como raras, uma coleção interessantíssima e de grande valor histórico, encadernada, de vários volumes da revista *Semana Ilustrada*, do período de meados de 1865 até meados de 1869, cobrindo, portanto, toda a Guerra do Paraguai.

Nela encontramos inúmeros textos e desenhos de "correspondentes de guerra", na verdade oficiais que lutavam na frente de combate e mantinham correspondência com a revista, descrevendo o que viam e vivenciavam.

A *Revista Marítima Brasileira* julgou de especial importância que tais artigos e desenhos fossem publicados para torná-los conhecidos de um público maior.

Assim, desde a edição do 1º trimestre de 2004, os nossos leitores estão tendo o privilégio de conhecer, basicamente em ordem cronológica, artigos devidamente ilustrados, de autoria de quem estava no fragor das batalhas. (A grafia da época foi preservada.)

É justo que se enalteça a iniciativa do Serviço de Documentação da Marinha (SDM) em ter preservado os exemplares da *Semana Ilustrada*. Nesse sentido, destacam-se os trabalhos da Biblioteca e do Departamento de Arquivos, especialmente dos técnicos que trabalharam na microfilmagem desse valioso material, facilitando a sua consulta pelos pesquisadores e demais interessados. É válido ressaltar, também, a colaboração de **Dorita Dias Couto Ribeiro**, que transcreveu com minúcia os textos aqui publicados, e, como não poderia deixar de ser, a iniciativa do nosso colaborador benemérito **Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt**, que idealizou o resgate desses textos tão importantes para a memória da Marinha e do Brasil.

Pretendemos continuar publicando a correspondência até o início do ano de 2008, completando o conjunto de cartas do **Leva-Arriba**, na verdade **Antônio José Victorino de Barros** (*Dicionário de Pseudonymos* – Livraria J. Leite, 1929, Rio de Janeiro).

## CORRESPONDÊNCIA durante a GUERRA do PARAGUAI

### Esquadra Encouraçada

*Semana Ilustrada*

Villeta, 27 de Novembro de 1868

Meu caro Doutor,

Em apertos se veja o diabo, dizem todos os amigos das larguras, em cujo numero me incluo, dadas certas restricções.

Angustura é synonymo de apêrto e passamos por ella sendo como somos bons catholicos.

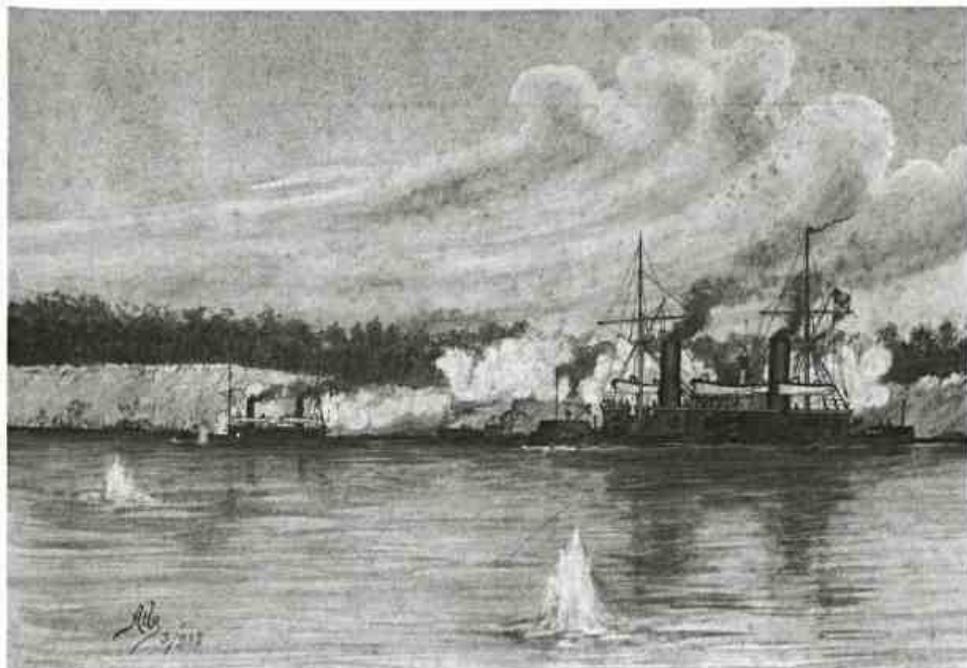
Entendam, porém, como o quizerem entender, o certo é que sendo Angustura ainda mais estreita do que a guela da balêa de Jonas, por alli passou o almirante ao alvo-recer do dia 26 debaixo do fogo vivissimo e

destruidor das duas fortificações, onde ha quinze peças de grosso calibre, incluída a de 150, cahida das nuvens. Foi algum presente de Lopez pai, residente nas regiões ethereas, por onde pretende entrar as portas do céu.

Acompanharam o almirante o *Cabral* e o *Piauhy*, aquelle rebocando duas lanchas a vapor e este uma barca de cavallos.

Durou vinte e dous minutos a passagem, contados do primeiro até o ultimo tiro das fortificações.

Na casamata, fresta da vante a B.B, foi ferido no rosto o bravo commandante Salgado, que tambem ficou offendido nos olhos por pequenas estilhas de madeiras e

Encouraçados *Piauhy* e *Cabral*

poeira de ferro levantada das couraças; e morreu instantaneamente o brioso e excelente pratico João Baptista Pozzo.

Os navios soffreram muito.

A bordo do *Brasil*, que foi malhado com 31 tiros, houve grandes avarias. Uma bala perfurou-lhe a couraça e a madeira, alluindo a chapa interior; outra, na parte de ré da casamata, maltratou de tal modo uma chapa, que a separou da madeira mais de uma polegada; a que matou o pratico e ferio o commandante, fez profunda mossa por ante a vante da casamata e destruiu as obras de madeira acima do logar construido. O mastro da gata também ficou pelas custas.

No *Cabral* quasi tudo pertencente a obra de madeira ficou estragado.

No *Piauhy* voou um grande pedaço de trincaniz á prôa a E.B. e ficou destruida a obra de protecção á torre.

A 24 e 25 choveu a cantaros; encharcou-se a terra.

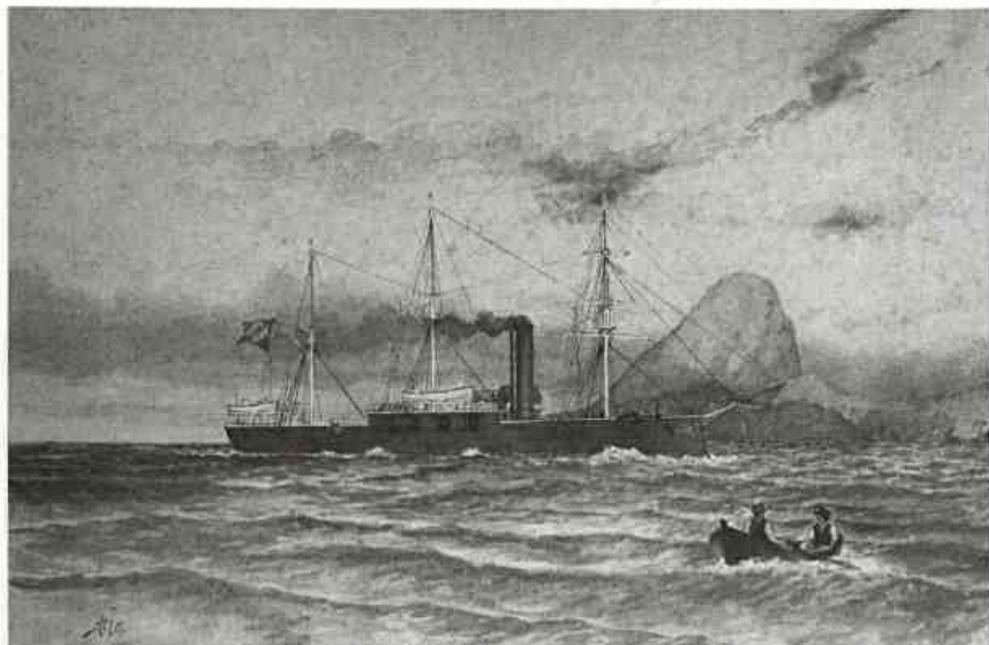
Os paraguayos aproveitaram o auxilio da chuva e começaram a cavar fossos e a erguer uma trincheira na praia de Villeta.

Presentidos, ás 10 horas da noite de 25, os quatro navios da frente apertaram-os com metralha e bomba até madrugada.

Claro o dia, viu-se que tinham cavado cincoenta braças de fosso e continuavam a trabalhar desesperadamente. Cahiam uns e logo outros os substituiam.

Nesta occasião chegou o almirante, augmentou em dous o numero dos navios e foi reconhecer o logar com o barão da Passagem e o marechal Argolo.

Continuou o fogo todo o dia e toda a noite e ainda hoje não parou. Progride portanto a obra, mas não com o vigor do primeiro dia. Não ha nada para arrefecer ardores como seja metralha varrendo a queima roupa. E digam lá que o *similia similibus curantur* é principio falso!

Encouraçado *Brasil*

São 7 horas da manhã. O almirante espera o marquez para assentarem no que se ha de fazer.

Conto com a rendição de Villeta e por consequencia com a guerra proxima de seu termo, na ultima phase ou muito modificada.

Verifique-se uma destas hypotheses e teremos algum decanso para a marinha, tão onerada de trabalho desde a estação de Curuzú.

O Paraguay que, no principio da lucha, contava mais de 1,200.000 almas, ainda tem, não obstante as derrotas, as epidemias e os fusilamentos em massa, cerca de um milhão de habitantes.

É possível tanta gente atrelar-se, jungir-se ao carro do tyranno e acompanhá-lo ao refugio?

Não parece. Assim ficará muito poyo para obedecer ao governo provisorio, que se estabelecer na Assumpção.

Falla-se há muito tempo n'este meio e até já apparecem candidatos á presidencia da republica.

Entre os pretendentes o de maior probabilidade é o general Gelly y Obes, paraguayo pelo lado de *su grau madre que parió su madre*.

Abstenho-me de tratar de taes questões. O illustrado Sr. conselheiro Paranhos, conhecedor destes aliados nossos, saberá como entrar e sahir da questão. Diplomata distincto, talento superior, não ficará áquem da diplomacia platina, astuta como ella só.

O que lhe posso assegurar, meu doutor, é que nenhuma pretensão a herdeiro de Francia e dos Lopez nutre a pequena ambição do

Leva-arriba.

★

★ ★

**Esquadra Encouraçada***Semana Ilustrada*

Villeta, 12 de Dezembro de 1868

Meu caro Doutor,

O Marcilio Dias está fumegando á espera da mala portadora das esplendidas noticias dos dous grandes feitos de armas consummados nos dias 6 e 11.

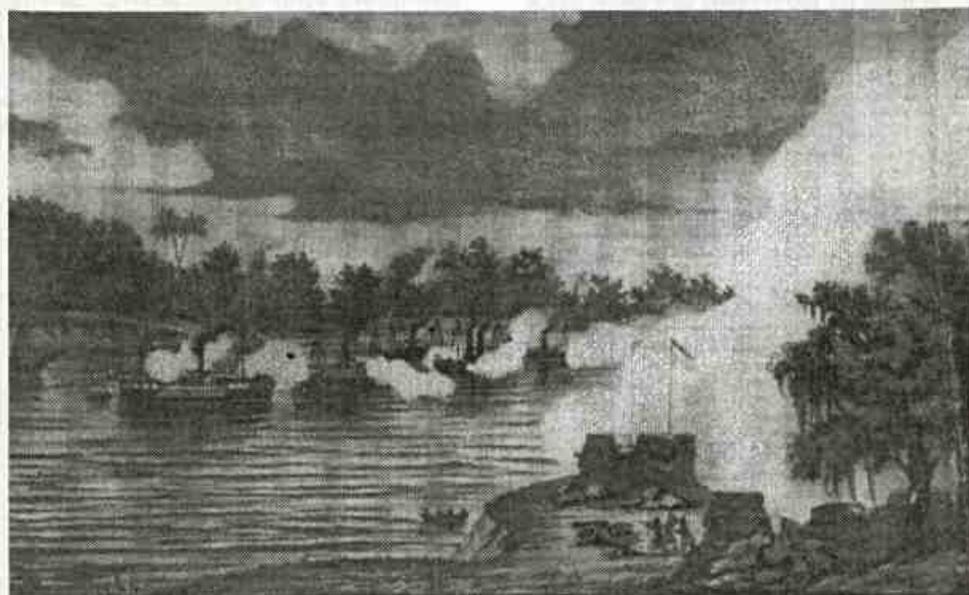
Os illustres marquez de Caxias e visconde de Inhaúma avistam-se com frequencia. Não me admirará que amanha ou depois tenhamos de ir alargar por uma vez a imper-tinente Angustura.

Ha de ser, meu doutor, um animado saracoteio; mas havemos de vencer. Ao valor de nossos soldados e marinheiros ne-

num obstaculo resiste. Os ultimos successos e tantos outros anteriores, o provam. Accometer para nós é synonymo de vencer; não é *puff*, é verdade historica e o melhor padrão de gloria de nossos multiplicados combattes e porfiadas batalhas.

Eliminada Angustura ficam todas as aguas do Paraguay dominadas pelas nossa marinha e o despota em condições de buscar abrigo em algum vaso de guerra estrangeiro, que com a bandeira cobrirá tão nojenta carga, ou de refugiar-se além do seu Cerro Leon, onde não há de levar a vida que pensa.

Ao inimigo do genero humano, na phrase do escarnecido Sr. Washburn, parece estar soando a hora da agonía, agonía de facinoroso – tardia, porém tremenda.

**BOMBARDEIO DE ANGUSTURA**

BOMBARDEIO DE ANGUSTURA em 13 de novembro de 1868, na guerra do Paraguay.

— O Chefe Navale com os encouraçados "Herval", "Colombo", "Caxias", "Brasil", "Mariz e Barros", Monitor "Piauí", canhões "Batalha", "Henrique Dias", "Felipe César" e bombardeiros "Pedro Affonso" e "Porto Coimbra" bombardeia Angustura, no Paraguay.

A 11, ao amanhecer, veio o marquez despedir-se do almirante e accordar nos meios de dar os ultimos golpes ao inimigo.

O almirante desceu para Angustura com seis encouraçados e abre terrível fogo sobre as baterias; d'ahi a pouco os outros encouraçados, postados na ponta de Itapirú, o acompanham; em frente de Villeta ficam dous dos cinco monitores carregados de mantimentos, indo em seguida mais um com provisões de guerra e tambem de boca.

Empregadas todas estas providencias em ordem que nada faltasse, feriu-se a grande batalha, em que o bravo marquez e os denodados chefes seus immediatos conquistaram novos louros, louros immarcesciveis, que lhes darão renome eterno.

A lucta foi tão renhida que quasi todos os chefes das divisões, das brigadas e dos batalhões, escapos á morte, foram feridos.

Em compensação os paraguayos soffreram perdas immensas de officiaes superiores e de soldados.

O prisioneiro coronel Gonzales assim declara, assegurando ainda que Lopez tinha de embarcar-se em um navio americano.

A 10 deu-se o seguinte acontecimento:

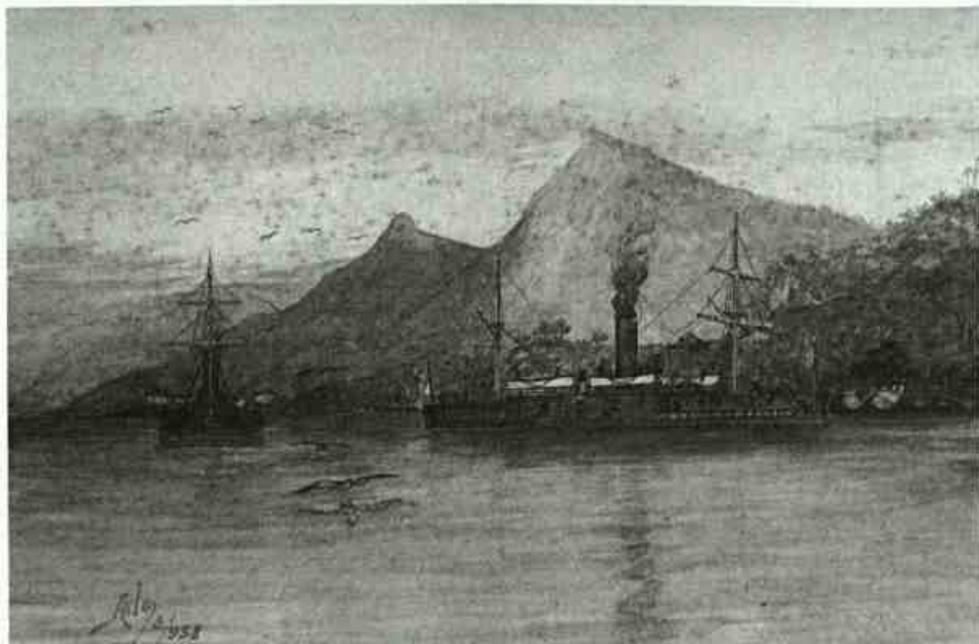
O Chefe Alvim, em observancia de ordens do almirante, expediu o *Mariz e Barros* e o *Santa Catharina* a um reconhecimento sobre Angustura ás 5 horas da manhan. Voltaram e o commandante Netto de Mendonça dera parte de estar abandonada a 1ª bateria.

Ordenou o mesmo chefe, que voltassem a reconhecer a 2ª.

Ali foram. Ao chegarem romperam as duas baterias fogo de enfiada. Mais um artilheiro dos paraguayos.

O *Mariz e Barros* estava muito avante e não podia virar aguas abaixo. Segue avante, fôrça a passagem e apparece em Villeta com o commandante morto.

A esquadra como sempre tem estado em movimento. Passa batalhões e regimentos, conduz munições de guerra e de boca.



Encouraçados *Herval* e *Mariz e Barros*

Estamos em Ipané debaixo de copiosas chuvas e trovoadas.

Os generaes Argollo e Gorjão, o tenente coronel Deodoro da Fonseca, o tenente Lustosa são tratados de suas honrosas feridas a bordo do *Brasil*, depois de terem recebido os primeiros socorros no *Bahia*.

O heroico Visconde de Herval está ferido no maxilar esquerdo. Afinal houve bala capaz de semelhante desacato, desacato, sem duvida meu doutor, porque o nosso Achilles de terra parecia nem ter calcanhar e o cobarde projectil foi achal-o onde ninguem suppunha encontral-o.

Ha de ser nobremente vingado o sangue do legendario varão.

Calcula-se que o inimigo ainda tenha cerca de cinco mil combatentes concentrados em Angustura, de onde fazem muito fogo ao barão da Passagem, homem de ferro, que a tudo resiste de cara alegre e para quem de todas as musicas a mais agradavel é a dos bombardeamentos.

Estão em terra todos os medicos da esquadra. Os do exercito não podiam dar vasão aos feridos nossos e do Paraguay. Não tem mãos a medir os dignos filhos de Esculapio. Cada um faz o serviço de quatro.

Hontem e hoje tem-se occupado o exercito em reorganisar corpos, distribuir armamento e munições. Anda tudo em roda viva e o previdente general em chefe, que vê seus honrados immediatos feridos e impossibilitados de entrarem em combate, providencia sobre todos os casos a occorrer com aquelle *coup d'oeil*, que se

lhe admira e é a principal feição característica do general em chefe.

Posso assegurar-lhe que o ferimento do grande Herval não é perigoso.

O general Argollo vae bem, mas precisa de vinte dias de tratamento.

A ferida do general Gorjão é grave, a bala conserva-se ainda no braço.

Um e outro são hospedes do almirante. Já vê que hão de ser tratados como elles merecem.

O bravo e intelligente Deodoro da Fonseca também está em via de melhoramento no navio chefe. Ainda não verifiquei se o major Eduardo, um dos FONSECAS mais moços, morreu no combate de 6 ou de 11, como confusamente corre.

Todos os FONSECAS irmãos tem adquirido no exercito reputação de muito habeis. De bravura tem elles dado mil exemplos.

Sempre é bom declarar-lhe, doutor, que os prisioneiros são orçam por oitocentos e os doentes por novecentos. Mulherio paraguayo, especie de onças meio-domesticadas, isso é uma immundicie, sobem a quatrocentas.

Ellas e elles comem em Angustura á custa do Brazil e comem á tripa forra.

Acho muito bom que se lhes dê de comer, mas também não é máo saber-se que o feroz Solano tem matado á fome alguns de nossos officiaes seus prisioneiros.

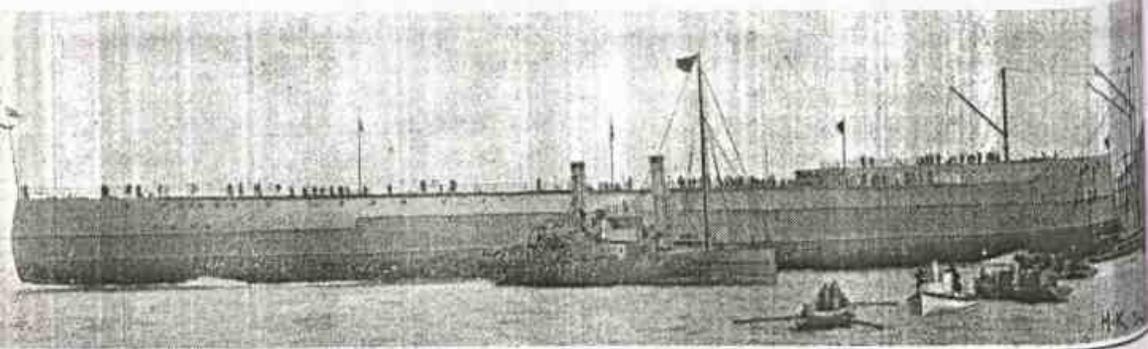
Mande esta noticia com sobrescripto á "Revista dos Dous Mundos" e a Mr. Elysee Reclus dê lembranças do

Leva-arriba.

★

★ ★

## O MAIOR ENCOURAÇADO DO MUNDO



*Lancement à Portsmouth, le 10 février, du Dreadnought, cuirassé anglais de 18.000 tonnes, le plus puissant navire de guerre du monde.*

O Engenheiro João Menescal Fabrício possui coleção incompleta da revista francesa "Je sais tout", do início do século passado.

Periodicamente ele nos envia cópias de matérias interessantes e curiosidades que foram publicadas, entre as quais selecionamos: "Através do Globo", de fevereiro de 1906 – pág. 166.

#### **"DREADNOUGHT", O COURAÇADO "SEM MEDO"**

A 10 de fevereiro foi lançado, em Portsmouth, Inglaterra, na presença do Rei

Eduardo VII, o mais poderoso couraçado do mundo, o "Dreadnought", que significa "Sem Medo". A construção do navio começou em 2 de outubro de 1905, recebendo armamento formidável, consistindo de 10 canhões de 305mm, maiores que os atualmente em serviço, e 18 canhões de tiro rápido para responder aos ataques de torpedeiros. O Dreadnought portará ainda 4 ou 5 tubos lança-torpedos. Seu deslocamento é de 18.000 toneladas e será o cruzador mais rápido da frota – suas quatro hélices propiciarão velocidade de 21,5 nós.

## NECROLÓGIO

- † VA Fernando Mendonça da Costa Freitas
- † CA Carlos Emílio Raffo Junior
- † CA (EN) Lúcio Torres Dias
- † CMG (IM) Cláudio Guimarães
- † CMG Adhemar José Álvares da Fonseca Filho
- † CMG Antônio Luiz Soares Gonçalves
- † CMG João Aires e Silva
- † CMG (IM) Hamilcar Lauria Franklin da Costa Junior



**FERNANDO MENDONÇA DA  
COSTA FREITAS**

★ 27/03/1925

† 25/08/2007

Fernando Mendonça da Costa Freitas nasceu no Rio de Janeiro, DF, filho de Rossini da Costa Freitas e de Rita Mendonça Costa Freitas. Ingressou na Escola Naval em 17/04/1943, graduando-se como guarda-marinha em 14/04/1947, seguindo-se as promoções a segundo-tenente (01/02/1948), a primeiro-tenente (01/03/1950) e a capitão-tenente (25/03/1953). Foi promovido a capitão-de-corveta em 22/07/1958, a capitão-de-fragata em 24/12/1964 e a capitão-de-mar-e-guerra em 26/05/1969, sempre por merecimento. Alcançou o almirantado em 31/07/1975, sendo promovido a vice-almirante em 25/11/1979. Passou para a reserva remunerada em 03/04/1984.

Em sua carreira exerceu quatro comandos: Navios-Hidrográficos *Argus* e *Canopus*, Navio-Oceanográfico *Almirante Saldanha* e 5º Distrito Naval.

**Comissões:** Navio-Escola *Almirante Saldanha*; Navio-Tênder *Belmonte*; Rebo-cador de Alto-Mar *Tridente*; Navio-Tanque *Ilha Grande*; Navio-Hidrográfico *José Bonifácio*; Comissão Fiscal de Construção de Navios no Japão; Navio Hidrográfico *Sírius*; Escola de Guerra Naval; Gabinete Militar da Presidência da República – Subchefia da Marinha; Diretoria do Pessoal Civil da Marinha; Diretoria de Hidrografia e Navegação; Escola de Guerra Naval da Marinha do Equador; Instituto de Processamento de Dados e Informática da Marinha (diretor); Diretoria do Pessoal Militar da Marinha (diretor); Comissão de Promoções de Oficiais; e Estado-Maior da Armada (vice-chefe).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas

e foi condecorado com as seguintes medalhas:

Ordem do Mérito Naval (grau Comendador); Ordem do Mérito da Defesa (grau Comendador); Ordem do Mérito Militar (grau Grande Oficial); Ordem do Mérito Aeronáutico (grau Comendador); Ordem de Rio Branco (grau Grande Oficial); Medalha Militar de Ouro com Passador de Platina; Medalha Naval do Mérito de Guerra (sem estrela); Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro (3 âncoras); Medalha do Pacificador; Medalha do Mérito Santos Dumont e Estrela das Forças Armadas da República do Equador.

À família do Almirante Freitas, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

## PREITO AO ALMIRANTE FREITAS

Regressando da igreja na qual foi celebrada a missa de 7º dia do meu amigo Almirante Freitas, resolvi escrever este artigo em sua homenagem.

Meu primeiro contato com ele se deu quando ele era o DPMM, e eu, Comopnav. Pude, então, verificar a correção da sua gestão. Apreciei as suas decisões sempre visando ao bem da Marinha e também do pessoal.

Mais tarde, quando eu já estava na reserva, ele desempenhava o cargo de comandante do 5º DN, então situado em Florianópolis. Ele recebeu a incumbência de fazer a transferência da sede do comando para a cidade de Rio Grande, uma operação complexa e, no entanto, saiu-se muito bem. Acompanhei o seu desempenho porque, quando eu ainda estava no serviço ativo, trabalhei para conseguir essa transferência, que, afinal, foi tão bem conduzida pelo Freitas.

Em 1988, eu era o presidente da Femar. Havia sucedido a um dos seus fundadores

– o Almirante Moreira da Silva – e, por questões pessoais, tive que deixar a função. Tratava-se de conseguir um substituto. Logo veio à minha lembrança o nome do Freitas. Convidei-o a assumir o cargo, mas ele se esquivou. Contudo persisti no meu intento. Falei com o Almirante Sabóia, ministro e seu amigo, da minha intenção, e ele não só aprovou, como ficou de falar com ele e insistir na sua anuência. Felizmente, Sabóia foi feliz e Freitas aceitou o cargo.

Fiquei muito feliz em transmitir-lhe o cargo e, efetivamente, acertei em cheio, porque ele fez uma administração brilhante e elevou o conceito da Femar. Conseguiu a sua independência financeira, fez convênios com entidades, como universidades e o próprio Ministério da Marinha. Ficou cerca de dez anos no cargo e, finalmente, teve que deixá-lo em virtude de sua mudança de residência para Florianópolis.

Como disse o Almirante Bruzzi, seu sucessor na Femar, ele desembarcou após

um cruzeiro muito bem navegado, num porto feliz. Faça minhas as palavras do celebrante da missa – Padre Nelson –, que, parodiando São Paulo, afirmou que ele, Freitas, “combateu o bom combate e cumpriu o seu dever”.

Que ele descanse em paz, são os votos de todos os que tiveram a ventura de privar com ele.

EDDY SAMPAIO ESPELLET  
Almirante-de-Esquadra

## HOMENAGEM DA TURMA DE 1943

Para nós, calouros de 1943 da Escola Naval – Turma Beauclair, apenas Freitas, “Mô Irmão” ou também “Coelho”.

Em abril de 1943 transpusemos o vetusto pórtico da Fortaleza de Villegagnon. Éramos 164 jovens radiantes por estarmos ingressando na Marinha de Guerra, sendo 137 no Corpo da Armada, 21 no Corpo de Fuzileiros Navais e 6 no Corpo de Intendentes.

Naquele momento nos conhecíamos e iniciávamos prazerosa convivência, nos identificando como pessoas amigas e formando irmandade sólida. Nascia o “espírito da turma”, até hoje cultivado em almoços mensais no Clube Naval e em chopinhos, ao entardecer, no Piraquê. Freitas foi um dos que, com a sua assídua presença, mais contribuiu para amalgamar essa união da turma.

Após as viagens de instrução no saudoso Navio-Escola *Saldanha da Gama*, os colegas do Corpo da Armada tomaram rumos diferentes, uns embarcando nos navios da Esquadra, outros nos da Diretoria de Hidrografia e Navegação etc. Os colegas fuzileiros navais e intendentes, por terem concluído seus cursos antecipadamente, conforme regulamento da época, já haviam tomado seus destinos.

Apesar dessas dispersões, muitos de nós, afortunados, usufruímos momentos especiais com aquele a quem chamávamos desde então de “Mô Irmão”. Numa dessas

ocasiões, na casa do querido Julinho (Júlio Paulo Marques Ferreira), nos idos de 1944, Freitas conheceu Norma, sua futura esposa e companheira até seu último dia de vida.

A especialização em Hidrografia e Navegação (e o conseqüente ingresso na confraria do “Bode Verde”) nos proporcionou um convívio mais estreito. Servir, juntamente com o Freitas, na Comissão de Construção dos Navios Hidrográficos no Estaleiro Ishikavajima, em Tóquio (Japão), com nossos colegas de turma Germano Pereira Lima, Wigando Engelke, Orlando Almeida Tavares, Francisco Mattos dos Santos e Joaquim do Amaral Salles, reforçou este convívio.

Freitas, em sua brilhante carreira de hidrografo, comandou os navios *Orion* e *Almirante Saldanha*, este já transformado em navio oceanográfico.

Como almirante, exerceu cargos relevantes, dentre os quais nos cabe ressaltar o de diretor de Pessoal da Marinha e o de comandante do 5º Distrito Naval.

Tendo deixado o serviço ativo da Marinha, serviu à Petrobras na importante função de chefe de Gabinete da Diretoria de Transportes, na gestão do saudoso ministro Maximiano Eduardo da Silva Fonseca. Na empresa, até hoje é lembrado pela simplicidade, cortesia, capacidade de trabalho, seu equilíbrio e sua isenção no trato de questões por vezes controversas.

Cumulativamente às suas funções na Petrobras, presidiu a Fundação de Estudos do Mar (Femar) por mais de uma década, sucedendo ao ilustre cientista Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva. Desprendido, não auferiu, nessa instituição, qualquer espécie de remuneração. Realizou trabalho imensurável de semear a consciência marítima na sociedade civil, notadamente na comunidade acadêmico-científica.

O Comandante Ronaldo Gabeira Ferreira, seu companheiro na Femar, nos lembrou que o saudoso Freitas sempre dizia à sua equipe que o que fosse bom para o Brasil seria bom para a Marinha e para a Femar.

Não obstante se encontrar na reserva, Freitas sempre se manteve atualizado com todas as atividades da sua Marinha.

Em sua passagem pela Femar, era freqüente almoçarmos com amigos no conhecido restaurante Manolo, na Rua Bambina. Os prolongados papos eram regados a boa caipirinha. Lá estavam o Gabeira, o Chagas Diniz, o Fernandes, o Quintela e outros. O Manolo já era freqüentado pelo Freitas desde a adolescência, morador que fora de Botafogo.

Freitas possuía também dotes e características marcantes. Uma delas era sua simplicidade. Avesso a modismos e ostentações, foi um fiel amigo do velho "Fusquinha", apesar do porte de 1,90m de altura. Quem o via chegando ao trabalho ou retornando à Barra da Tijuca, onde morava, certamente ficaria atônito ver pessoa tão distinta acomodada em um simples Fusca.

Outra característica sua foi o amor pela música clássica, herdado do seu pai, professor de piano, como nos foi bem lembrado pelo querido colega-cientista de primeira ordem e atual presidente da Associação da Turma de 1943, Alair Sinch de Campos.

Freitas não perdia a oportunidade de mostrar o caminho aos companheiros que desejavam se iniciar no prazer de ouvir boa música clássica, fornecendo as "dicas"

para aquisição de CDs pela Internet, utilizando o *site* Amazon.

Freitas foi diretor cultural do Clube Naval nas administrações dos presidentes Maximiano da Fonseca e Paulo Bonoso.

Ao deixar a Presidência da Femar, Freitas e Norma traçaram rumo sul, indo residir em Florianópolis, onde três dos seus quatro filhos já estavam ancorados havia muito tempo, com suas proles. Seu filho Sérgio, oficial da Marinha, hoje na reserva, permaneceu no Rio de Janeiro.

No dia 25 de agosto de 2007, Freitas veio a falecer em Florianópolis, cercado do carinho de sua família.

Em reconhecimento pelos relevantes serviços, a Diretoria de Hidrografia e Navegação houve por bem prestar justíssima homenagem à sua memória, ordenando ao Navio Hidrográfico *Sirius*, no qual Freitas servira como oficial de sua primeira tripulação, e que estava em campanha hidrográfica no litoral de Santa Catarina, que demandasse o porto de Itajaí e, a seguir, se fizesse ao mar para aspersão das cinzas do saudoso Freitas, consoante seu desejo.

Em 27 de novembro, com a presença de seus familiares e amigos, foi realizado o solene cerimonial marítimo, digno de um verdadeiro marinheiro. Procedeu-se à leitura do *Curriculum Vitae* do Vice-Almirante Fernando Mendonça da Costa Freitas e de carta de sua neta Marina Freitas Martins.

Com a tripulação em posição de sentido, suas cinzas e coroas de flores foram lançadas ao mar com salva de 15 tiros, seguida do toque de silêncio, enquanto o pavilhão de vice-almirante era atopetado no mastro do navio.

Freitas "Mô Irmão", Bravo Zulu!

**PAULO GOUVÊA**

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA (REF<sup>o</sup>)

(EM NOME DA TURMA DE 1943

DA ESCOLA NAVAL)

**CARLOS EMÍLIO RAFFO JUNIOR**

★ 21/12/1941

† 26/06/2007

Carlos Emílio Raffo Junior nasceu em Porto Alegre, Rio Grande do Sul, filho de Carlos Emílio Raffo e de Nadir Brandão Raffo. Ingressou na Escola Naval em 01/03/1960, graduando-se como guarda-marinha em 27/07/1963, seguindo-se as promoções a segundo-tenente (12/04/1964), a primeiro-tenente (12/04/1966) e a capitão-tenente (30/04/1969). Foi promovido a capitão-de-corveta em 30/04/1975, a capitão-de-fragata em 30/08/1981 e a capitão-de-mar-e-guerra em 25/12/1986. Alcançou o almirantado em 31/07/1993, passando para a reserva remunerada em 10/07/1998.

## NOSSO COLEGA GAÚCHO

Ainda hoje, mesmo tendo presenciado seu emocionante e magnífico último embarque em submarino na Base Almirante

Em sua carreira exerceu cinco comandos: Corveta *Caboclo*, Submarino *Riachuelo*, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, 6º Distrito Naval e Força de Submarinos.

Comissões: Navio-Escola *Custódio de Mello*; Contratorpedeiro *Pernambuco*; Escola de Submarinos; Submarino *Bahia*; Submarino *Rio Grande do Sul*; Comando da Força de Contratorpedeiros; Base Almirante Castro e Silva; Comissão Naval Brasileira na Europa; Centro de Instrução e Adestramento de Submarinos e Mergulho; Submarino *Amazonas*; Centro de Informações da Marinha; Comando do 2º Distrito Naval; Diretoria-Geral do Material da Marinha; Escola de Guerra Naval; Adido Naval nos Estados Unidos e Canadá; Gabinete Militar da Presidência da República; Comando da Força de Submarinos; Comando de Operações Navais.

Em reconhecimento aos seus serviços recebeu inúmeras referências elogiosas e foi condecorado com as seguintes medalhas: Ordem do Mérito Naval (grau Comendador); Ordem do Mérito das Forças Armadas (grau Cavaleiro); Ordem do Mérito Militar (grau Oficial); Ordem do Mérito Aeronáutico (grau Oficial); Ordem de Rio Branco (grau Oficial); Ordem do Mérito Jurídico Militar; Medalha Militar de Ouro com Passador de Platina; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro (4 âncoras); Medalha do Pacificador; Medalha da Armada Nacional – República do Paraguai; e Ordem Infante Dom Henrique – República Portuguesa.

À família do Almirante Raffo, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

Castro e Silva, hesito em acreditar que nosso colega gaúcho Raffo tenha realmente partido em um mergulho sem volta.

Todos os que o conheceram mais de perto sabem bem do que estou falando: como é que poderemos passar sem sua, sempre presente, influência simpática, competente e agregativa?

Desde 1958, quando entramos para o Colégio Naval, apesar do sotaque gaúcho e do fato de jogar tênis, que o distinguíamos da maior parte dos demais alunos, sempre se preocupou em agregar todos os colegas em torno de um ideal de amizade e solidariedade duradouras. Acredito que esta atitude marcou seu comportamento ao longo de toda a vida.

Como entes sociais, pertencemos a várias comunidades amalgamadas por compartilhar os mesmos sonhos, alguns plenamente realizáveis, outros nem tanto, mas todos encerrando altos ideais a serem ferrosamente perseguidos. Nosso colega gaúcho deixou sua marca construtiva e indelével em muitas delas.

Na comunidade "Marinha", reunida em torno de sonhos patrióticos e profissionais, desfrutou de completo e invejável êxito. Destacou-se pelo perfeccionismo e meticulosidade com que fazia questão absoluta de cumprir todas suas funções, desde encarregado de divisão a bordo até aluno do Naval War College, o Comando da Força de Submarinos e o serviço na Presidência da República, para citar apenas algumas de suas mais relevantes comissões.

Conhecia tudo de submarinos, sua construção, sua operação, seus treinamentos especializados, suas políticas, estratégias e táticas de emprego. Mantinha-se perfeitamente atualizado com as técnicas, práticas e tendências mais modernas, mesmo após sua transferência para a reserva.

Por outro lado, na comunidade "família", reunida em torno de sonhos de amor e continuidade, realizou-se plenamente, como ficou evidente para os que tiveram o privilégio de conviver, não só com ele, mas

também com sua esposa e seus diletos filhos. Deus lhe deu tempo de desfrutar a chegada de dois netos.

Freud dizia que só o amor e o trabalho são assuntos verdadeiramente importantes e, deste ponto de vista, pode-se afirmar que tivemos a satisfação de testemunhar a plenitude do seu merecido sucesso nos aspectos primordiais da existência humana.

Mas não ficou só nisso. Até mesmo na comunidade "condomínio", reunida em torno do sonho de uma vizinhança harmoniosa, seu espírito empreendedor, seu desprendimento e sua capacidade administrativa vieram à superfície; nunca titubeou, por exemplo, em aceitar o encargo de ser síndico, mesmo diante da tarefa de substituir os elevadores do prédio, prospecto que faria tremar a maioria dos demais moradores.

Por último, na comunidade "turma", reunida em torno do sonho de camaradagem escolar perene e apoio mútuo, é inegável que devemos à sua abnegação e à sua diligência a existência hoje de uma associação de turma organizada e atuante. Partiu dele a iniciativa de fazê-la surgir. Nos primeiros tempos, incansavelmente, arcou com todos os ônus de seu funcionamento precário, enfrentando prazerosamente todas as agruras e ouvindo pacientemente todas as infundáveis reclamações decorrentes de acumular as funções sociais, administrativas e financeiras da associação.

No entanto, como disse Ovídio, "o tempo devora tudo" e acabou devorando precocemente a parcela física do nosso colega gaúcho, mas deixou-nos intacta sua lembrança e seu exemplo, bem como o respeito e a admiração que todos nutrimos por ele e pelos seus.

Despedindo-nos à moda dos submarinistas, desejamo-lhe boas águas eternas, amigo Raffo!

**RENATO VILHENA DE ARAÚJO**  
VICE-ALMIRANTE (RM1-EN)

**LÚCIO TORRES DIAS**

★ 18/03/1920

† 24/07/2007

Lúcio Torres Dias nasceu no Rio de Janeiro, DF, filho de Laurindo Hercílio Dias e de Hilda Torres Dias. Ingressou na Escola Naval em 05/04/1937, graduando-se como

guarda-marinha em 24/12/1941, seguindo-se as promoções a segundo-tenente (16/10/1942), a primeiro-tenente (30/06/1944) e a capitão-tenente (09/05/1946). Foi promovido a capitão-de-corveta em 10/02/1953), a capitão-de-fragata em 28/02/1956 e a capitão-de-mar-e-guerra em 13/09/1960). Alcançou o almirantado em 22/06/1961, quando passou para a reserva remunerada.

Comissões: Navio-Escola *Almirante Saldanha*; Encouraçado *Minas Gerais*; Cruzador *Rio Grande do Sul*; Caça-Submarino *Rio Pardo*; Cruzador *Bahia*; Diretoria de Armamento da Marinha; Navio-Auxiliar *Duque de Caxias*; Base Naval de Natal; Fábrica de Torpedos da Marinha e Diretoria de Armamento da Marinha.

Foi naufrago do Cruzador *Bahia* em julho de 1945, sendo o único oficial sobrevivente.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e foi condecorado com as seguintes medalhas: Medalha Mérito de Guerra; Medalha de Serviço Militar; Medalha de Campanha do Atlântico Sul; Medalha Militar de Prata com Passador de Prata.

À família do Almirante Lúcio, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*

## LÚCIO TORRES DIAS, MEU COLEGA DE COLÉGIO

Ao regressar de férias passadas fora do Brasil, lamentava não ter estado presente às homenagens aos ex-combatentes, às quais nunca faltei. Recebi um e-mail do Comandante João Batista, meu colega de turma de 43, em que, gentilmente, me dava conhecimento do texto de sua alocução na Escola Naval. Pois foi lendo o seu texto que tomei conhecimento do falecimento do Almirante Lúcio Torres Dias; por causa disso, o almoço a ser realizado no Piraquê fora transferido para o dia 23 do mesmo mês de agosto. Então eu poderia ir àquela agradável reu-

nião, uma vez que regresssei ao Brasil dia 3, exatamente a data anteriormente marcada. Devia esta oportunidade ao fato de haver falecido o Almirante Lúcio, pois, em respeito a ele, fora adiado o referido evento.

Devo-lhes dizer que a ele devo muito mais. Recuando no tempo, vamos até 1941, na visita à Escola Naval pelos colégios do Rio. Eu cursava a 4ª série ginásial, então a penúltima antes do término deste ciclo de ensino. Meu colégio, o hoje extinto Externato São José, compareceu com alunos das duas últimas séries ginásiais. Fui voluntá-

rio, e, dos quatro anistas, éramos apenas uns nove. Liderava-nos o nosso professor de Física e encarregado de minha classe, o irmão marista Lino Teódulo. Fomos recebidos de maneira efusiva pelo aspirante do 4º ano Lúcio Torres Dias. Era ex-aluno marista do nosso colégio e, por feliz coincidência, ex-aluno do irmão Lino. Mostrou-nos todas as dependências da Escola Naval, explicando a sua razão de ser detalhadamente. Eu, graças à minha mãe, que sempre desejou que eu fosse para a Marinha, já tinha um início de vocação, e voltei maravilhado e decidido a ingressar naquela estupenda escola. Matriculei-me num curso de preparação para o exame de admissão à Escola Naval no ano seguinte, quando já cursava o 5º ano, que, naquele ano de 42, seria extinto. Por falta de tempo integral para estudar para o exame, fui reprovado. Nessa época fiz sólida amizade com os ex-colegas de curso, os então aspirantes João Batista Gomes Pereira, Paulo Gouveia Corrêa e Milton Ribeiro de Carvalho, para citar os vivos. Eles muito contribuíram para que eu, muitos anos depois, em 1967, fosse admitido como membro honorário da excepcional turma de 43, Turma Beauclair, fato que muito me orgulha e gratifica. No final de 1941, compareci à formatura da turma de guardas-marinha à qual pertencia o guarda-marinha Lúcio, uma vez que se formava nesta turma um querido primo meu, Murilo Bastos Martins, o "Murilo Bangu". Era a segunda forte motivação para ser oficial de Marinha. Recordo-me da impressionante ovação do Corpo de Aspirantes ao Guarda-Marinha número 2, Edno Vianna Chamoun, por ocasião do recebimento de sua espada, em cerimônia realizada no ginásio, após a formatura para a troca de platinas no campo de esportes. Após a cerimônia, durante a recepção, perguntei ao Murilo o porquê daquela reação, e ele me explicou que a

espada do GM Chamoun lhe havia sido presenteada pelo Corpo de Aspirantes, como prova de admiração e apreço. Acredito ser este um fato inédito até hoje. Foi sempre marcante a presença na Marinha da turma de guardas-marinha de 1941, para mim a turma do Lúcio e do Murilo. Ela deu ao Brasil dois ministros: um da Marinha, Almirante Maximiano da Fonseca; e outro das Comunicações, Comandante Euclides Quandt de Oliveira. Fiz grandes amigos entre seus componentes. Mas voltemos ao meu colega de colégio Lúcio Torres Dias, que se tornou famoso, respeitado e admirado ao ser o único oficial sobrevivente à epopéia do afundamento do Cruzador *Bahia*, sem nunca perder o seu comportamento discretíssimo. Tornei a encontrá-lo quando, cursando eu o 2º ano da Escola Naval, embarcamos todos nós aspirantes em viagem à Europa a bordo do *Duque de Caxias*, em 1946. O Primeiro-Tenente Lúcio fazia serviço na máquina, sendo encarregado de uma divisão deste departamento. Nunca mais o reencontrei nas voltas que a vida dá. Já na reserva ambos, voltei a vê-lo no nosso querido Clube Naval. Confessou-me ser leitor assíduo da coluna que escrevo todo sábado no *Jornal do Brasil*, no caderno "Carro & Moto". Certa feita em que abordei o tema "Os porquês do trânsito", ao encontrá-lo, me disse: "Adorei o que você escreveu se referindo ao 'Livro dos porquês', parte integrante da coleção 'O Tesouro da Juventude', que tantas recordações me trazem de minha infância e juventude." Era assim o "meu colega de colégio", maneira carinhosa com que ele me permitia que o chamasse, sempre com uma palavra gentil e demonstrando a sua amizade. Coube-lhe no ano que passou, por ocasião das homenagens aos ex-combatentes, na missa tradicional da Candelária, a honra e a homenagem de carregar, numa bandeja, o Pavilhão Nacional. Foi a sua úl-

tima participação nessas comemorações, no seu penúltimo ano de vida. Eu a presenciei. Fui testemunha da sua emoção e contrição ao participar desse ato de fé cristã que ele, como eu, aprendeu no velho e saudoso Externato São José, pelos ensinamentos dos Irmãos Maristas. Não encontro fecho melhor para esta homenagem póstuma que aqui procurei lhe prestar do que transcrever o parágrafo final da descrição de sua personalidade, extraído da página a ele dedicada, no álbum de formatura de sua turma, intitulado "No meu tempo". Assim é definido, de maneira con-

cisa e inteligente, o Almirante Lúcio Torres Dias, para mim, repito, o "meu colega de colégio", embora em épocas distintas:

"Não acabaríamos se fôssemos fazer uma análise completa de suas particularidades; devemos, entretanto, acrescentar que é ele um dos elementos mais benquistos na turma e digno da admiração de todos. Não seríamos demasiado prolixos se acrescentássemos à definição que para ele fizeram: o Lúcio é um conjunto pequeno de coisas grandes."

**CELSO DE MELLO FRANCO**  
CAPITÃO-DE-FRAGATA (REF<sup>o</sup>)

Expressamos o pesar às famílias dos seguintes assinantes da *RMB*:

CMG (IM) 50.3004.15 – Cláudio Guimarães	★ 17/03/1933 † 04/07/2007
CMG 53.1109.19 – Adhemar José Álvares da Fonseca Filho	★ 03/11/1934 † 12/09/2007
CMG 57.1031.19 – João Aires e Silva	★ 25/12/1938 † 11/06/2007
CMG 59.0154.11 – Antônio Luiz Soares Gonçalves	★ 11/06/1942 † 20/07/2007
CMG (IM) 61.0088.18 – Hamilcar Lauria Franklin da Costa Jr	★ 05/12/1944 † 07/08/2007

## O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres da praça-d'armas e do convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, estórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, e-mail (deolinda@sdm.mar.mil.br) ou por telefone (Comandante Corrêa): (21) 2524-9460).

---

### ESTÓRIAS DA ESCOLA NAVAL

Por diversas vezes, foi mencionada a expressão "ajudante", nome que davam ao comandante do Corpo de Alunos. Na época era um capitão-tenente, que residia com a família numa pequena casa na parte norte da Ilha das Enxadas. Na casa maior vivia o almirante diretor, que era visto nas manhãs, vindo a pé de sua casa e, mais tarde, na hora da Parada da Bandeira, às 8 horas, antes das aulas, de sua sacada no sobrado do velho edifício. Tudo ali cheirava a tradição, pois na mesma sacada vigiava o Almirante Saldanha os movimentos dos navios revoltados comandados por Custódio. Isso antes de Saldanha lançar a sua famosa proclamação de setembro de 1893. No tempo, isto é, antes dessa data, o diretor da Escola, Mestre Emérito, tentava proteger, como dizia, o futuro da Marinha.

Na Parada das 8 horas, depois da cerimônia da Bandeira, os alunos desfilavam

pelo pátio e entravam pelo pórtico em arco, para chegarem às salas. A turma de calouros ia no fim, com os mais altos na frente. O nosso querido A.A.S., sempre com o passo errado, ainda à paisana, envergava vistoso terno completo e chapéu (na época os jovens usavam terno completo e chapéu; no verão em que estávamos, o clássico palheta). Depois da conversão, os chefes das turmas davam a voz de "olhar à direita" para cumprimentar o diretor, postado militarmente na sacada. Pois bem, o nosso A.A.S. armava um largo sorriso, tirava respeitosamente a palheta e dizia: "Bom dia, sr. Almirante." O A.A.S. era realmente único. Na parada do 11 de Junho, no Flamengo, diante da estátua do Almirante Barroso, pediu-me para segurar o seu fuzil para sair de formatura e cumprimentar os velhos oficiais gerais e políticos ali presentes. Eram homens da República Velha:

General Israel Sessefredo Passos; Coronel Cândido Mariano Rondon; o presidente da Câmara, Dutra; o presidente do Senado, Antônio Azeredo; e tantos outros congressistas. Nisso a corneta de ré do comandante da formação soou, repetida pelas cornetas dos diversos batalhões: “sentido”, “direita volver”, “ordinário marche”. O A.A.S. estava fora, e eu segurando o seu fuzil. Não poderia marchar carregando no ombro duas armas. Deixei a arma deitada no chão e ela foi recolhida pelo “cerra-fila”; o A.A.S., dado por doente, continuou de *cheviot* (uniforme azul-fechado) e talabarte, conversando com os políticos.

Mas voltemos ao ajudante. Lidar com jovens é uma arte difícil, como sabemos: eles medem os valores por padrões diferentes, criando heróis onde esses não existem, e estão prontos para criticar qualquer deslize ou erro da pessoa. Assim, os erros de expressão de um certo ajudante eram muito comentados. Esse oficial nunca fazia as concordâncias corretamente. Era comum dizer: “A lavanderia lavaram tantos aspirantes a rol e tantos a dinheiro...”. Ele criou frases célebres na Escola: “O corneteiro não é pas-sarinho...” (ele queria dizer que o corneteiro não devia ser chamado a toda hora, em lugares diferentes). Também, em altos brados, no exercício de infantaria, exclamava: “Atenção, baioneta não é paliteiro!” – isso para as formações alinharem seus fuzis. Esse mesmo senhor, ao ler uma ordem que dizia “os operários farão serão...” (trabalho noturno), interrompeu a leitura para dizer: “Está errado, dois verbos numa frase.” O seu senso de proporções era errado. O exercício de velas, iniciado logo depois do almoço, deveria terminar, no máximo, às 5 horas da tarde. Os escaleres deveriam se exercitar em ponto onde a maré lhes permitisse regressar à hora certa. Esse detalhe nunca foi compreendido pelo ajudante. Ao amainar o vento, os escaleres vinham a remos, contra a maré,

chegando à Escola já noite fechada, com os aspirantes mortos de sede e fome. Contudo, esse ajudante era popular porque favorecia os desportos, sendo forte e decidido. Certa vez entrou em choque com o encarregado de Aulas Práticas, por causa de uma competição de natação. Tratava-se do Comandante Lemos Basto, que ali foi posto no seu ostracismo. O comandante era ativo e muito efetivo, passando a dirigir todos os desportos, o que contrariava o ajudante. Assim, o comandante determinou que fossem disputadas as eliminatórias nas cinco raias pintadas na piscina. Em geral, punham seis nadando de cada vez, para melhor utilizar o tempo. Escolhia-se o dia pela tabela das marés, pois a piscina era de água natural, ligada ao mar. O resultado foi que a maré baixou e as provas terminaram muito tarde. O comandante reconheceu o seu erro, mas acusou o ajudante por não ter “insistido convenientemente, deixando que o superior praticasse erros”. Os aspirantes, por falta de assunto, comentaram o fato, sendo as opiniões divididas entre os dois oficiais. Parece que o Comandante Lemos Basto estava certo, enunciando um princípio militar importante: um subalterno nunca deve deixar um superior praticar um erro. Na linguagem militar há formas de o subalterno ponderar as ordens recebidas para melhor resguardar a ordem e a disciplina.

O exame da mentalidade dos alunos, evidentemente analisados os fatos, nos levou a proceder corretamente ao voltar como oficial, por duas vezes, àquele estabelecimento. Ao recordarmos de uma prova de Balística, em matéria que perigavam alguns estudantes, lembramos que o professor trouxera de casa, na manhã da prova, as questões, entrando diretamente na sala do mimeógrafo; assistira a tirarem as cópias, carregara consigo todas elas e os papéis utilizados, verificara tudo e varrera o ambiente. Tudo para evitar que os alunos conhecessem antes da

prova as questões. No final, os que precisavam de nota acertaram tudo, tiraram 10. Como os aspirantes haviam conseguido as questões de antemão? O professor tinha certeza de que aqueles aspirantes não tinham capacidade de resolver as questões propostas. Agora podemos dizer como foram conseguidas as questões: o encarregado do mimeógrafo era o Marinheiro Conceição, um tipo forte e digno amigo dos aspirantes. Não sei por que, na época, eu achava que Marcílio Dias seria como ele. Lutador de boxe, era um dos campeões da Marinha. Tinha mãos grandes e fortes; assim, as colocara no rolo da máquina, tirando as impressões. Logo que saíra o mestre, levando tudo consigo, o Conceição abriu as mãos a alguns aspirantes sabidos. Esses, para ajudar os colegas em apuros, copiaram tudo, discutindo as omissões, que naturalmente existiam nesse tipo de cópia. Em meia hora estavam as questões resolvidas nas mãos somente daqueles mais fracos, os quais já entram na sala com a prova feita.

Assim era feito na época – acima de tudo o espírito de camaradagem, sem prejudicar a “regata” pelas notas para a classificação da turma.

Anos depois, nos lembrávamos dessas peripécias ao tratar com os jovens aspirantes. Dentro da lealdade que nos unia ao catedrático e da nossa dignidade, tentávamos ajudar os mais fracos e os menos inteligentes.

Sabendo da prática em uso pelos aspirantes, um instrutor deixou, dentro da sua gaveta, questões falsas embrulhando uma banana. Os rapazes conseguiram uma chave falsa e vasculharam a escrivaninha do instrutor. Encontraram as questões, que logo viram ser falsas, comeram a banana e deixaram um bilhete: “Tenente, obrigado pela banana, que foi comida porque o rancho estava péssimo!”.

Um aspirante, reconhecidamente fraco em determinada matéria, foi “chorar” uma nota com o professor. Esse reconheceu a validade do apelo, devido ao aluno ter tido um erro de aritmética bastante elementar. Disse o professor: “O que lhe falta é a base”. O aspirante, modestamente, concordou: “Mais do que a base, comandante, é o subsolo...”.

Por Arthur Oscar Saldanha da Gama  
Almirante

## O BATISMO DE FOGO DO TENENTE ou O TENENTE CHURRASQUEIRO

Servia eu no saudoso e extinto Grupamento de Fuzileiros Navais de Uruguaiiana, ano de 1974; estávamos na Fase II do Adestramento, fase em que se solidificam os conhecimentos previstos no Programa de Adestramento (PAD), emanado do Escalão Superior. Nosso Grupamento, como os demais, tinha dupla subordinação: uma técnica, ao Corpo de Fuzileiros Navais (CFN); e outra tático-administrativa, ao Comando

do 5º Distrito Naval, naquela ocasião sediado na aprazível Florianópolis.

Pois bem, estávamos prestes a receber (sofrer!) uma Inspeção Administrativo-Militar (IAM) do Comando do 5º DN, sob a chefia do Contra-Almirante Antonio Leopoldo do Amaral Sabóia. Desnecessário dizer dos preparativos: fainas intermináveis, viaturas sendo repintadas, licenças suspensas até ao término das faxinas, gramados aparados a

foice e gadanho (não havia microtrator Tobatta), vidros quebrados substituídos, paíóis conferidos, pintura geral das instalações, seções do Estado-Maior em polvorosa; enfim, tudo o que os companheiros de Marinha já sabem quando acontece uma inspeção dessa envergadura, agravada pelo fato de que nosso Grupamento era uma Unidade isolada, com dez destacamentos ao longo do Rio Uruguai, e não havia a quem recorrer, nem por “empréstimo” para cobrir possíveis “furos”! Era todo mundo tentando se safar da melhor maneira possível, para não macular o prestígio que tínhamos junto ao Comando do 5º DN.

Acontece que nosso comandante queria apresentar alguma novidade para impressionar a Comitativa de Inspetores, que naquele ano permaneceria um pouco mais na cidade, pois o Almirante Sabóia pretendia inspecionar também alguns destacamentos próximos de Uruguaiana. Nosso S-3 (oficial de Operações) pensou no *crazy moment* à semelhança dos exercícios dos *Marines* americanos, em que todas as armas orgânicas do Batalhão atiram ao mesmo tempo. Ocorre que não havia condições mínimas de segurança para realizar o evento na Linha de Tiro (LT) do Grupamento, que ficava a meio caminho entre o Gpt e o Rio Uruguai. Nossa LT fora construída de forma artesanal, com mão-de-obra naval, sem apoio de pessoal de Engenharia Militar e sem condições técnicas para tiros mais intensos de armas mais potentes e com cadência de tiro mais rápida.

A solução segura seria um deslocamento de mais de 100 km para realizar o evento desejado na Área de Tiro que o Exército utilizava, no Cerro do Jarau, próximo a Quaraf, fronteira com o Uruguai, o que sepultou a idéia, uma vez que teríamos despesas adicionais não previstas.

Entretanto, nosso comandante não se deu por vencido e, em seu gabinete, disse-me o seguinte:

“Tenente, eu quero mostrar ao 5º DN que nosso Gpt não é só para guarnecer a Ponte Internacional [tínhamos um Destacamento lá], nem para correr atrás de contrabandistas nas barrancas do Rio Uruguai. Vamos fazer uma demonstração de nossa capacidade e do nível de adestramento que nossa guarnição atingiu. Quero que você faça uma demonstração de tiro com as MAGs [Metralhadora Automática a Gás] recentemente recebidas, já que não poderemos fazer o nosso *crazy moment*!”

Hávamos de fato recebido do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN) os FAL e as MAG (calibre 7,62mm) que já equipavam as unidades operativas da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE) e iniciamos naquele ano o adestramento dos componentes do Pelotão de Petrechos (PelPtr) da Companhia de Fuzileiros (CiaFuz). Entrada em posição, Escola da Peça, Comandos de Tiro etc.; a guarnição das três seções de Metralhadora estava “tinindo”, e o que mais desejavam era mesmo “gastar” munição, ainda mais sendo Nato de fabricação belga...

Entretanto, argumentei com o comandante que nossa LT não oferecia segurança para executar todos os comandos de tiro, uma vez que tínhamos limitações em largura e profundidade. Os argumentos não surtiram efeito! Nosso comandante estava mesmo disposto a “presentear” a Comitativa do 5º DN com um espetáculo diferente!

Recebi então ordens para realizar um tiro de ensaio na LT; já havíamos atirado com as três seções de Mtr no estande de tiro do Exército Brasileiro e nosso pessoal estava bem adestrado, pois tínhamos deslocado um sargento artilheiro do Morteiro 60 para dar instrução da escola da peça aos componentes das seções de Mtr.

O comandante determinou que o tiro de ensaio fosse realizado no próximo dia, no segundo tempo de expediente, pois, dependendo do aproveitamento, o “espetáculo”

seria apresentado à Comitativa de Inspectores do 5º DN. Tudo pronto para o ensaio, presentes o S-3, o S-4, os demais oficiais do Estado-Maior, todos os recrutas que freqüentavam o curso de Formação de Soldados, o comandante e alguns curiosos da Companhia de Comando de Serviços (CiaCmndoSv) que mobilizavam as seções do Estado-Maior.

Iniciei com os comandos de tiro para o tiro "amarrado", isto é, as Mtr nos reparos com os limitadores laterais impediam qualquer dispersão dos tiros. Os alvos (pequenos caixotes ou cunhetes velhos de munição) estavam posicionados na parte inferior do apara-balas. Confesso que a emoção não era um "espetáculo"; o efeito dos caixotes sucumbindo ao poderio dos tiros concentrados das seis peças de metralhadoras causava pouco resultado. O comandante queria mais!

Ato contínuo, recebi ordens do comandante para executar todos os comandos de tiro! Escalonado à direita, à esquerda, ceifa em largura e em profundidade. O comandante queria que os tiros "levantassem poeira" no pé do apara-balas, além do matraquear constante das metralhadoras dando colorido especial e resultado concreto dos comandos de tiro, com a execução clara e em voz alta da Escola da Peça por todos os responsáveis pela condução do tiro.

Mais uma vez, com a submissão de um segundo-tenente *boy* e temeroso das conseqüências dos tiros, disse ao comandante que nossa LT era modesta e pouco segura para executar todos os comandos de tiro. Debalde, o ensaio continuou e as metralhadoras cuspiam fogo com a munição Nato 7,62mm, que não dava uma nega. Um espetáculo, realmente!

Notei, entretanto, que ao elevarmos os tiros nos comandos de Ceifa em Profundidade, alguns projetis de munição traçante permeados entre a munição comum passavam por cima do apara-balas... e caíam

onde? E o ensaio continuou, até por volta de 16h30, quando retornamos ao Gpt para limpeza do armamento. Eis que por volta de 17h30 entra no quartel, com sua Rural Willys, o Sr. Vitélio Martini, proprietário de uma fazenda e lavoura de arroz nas proximidades do Grupamento; esbaforido e nervoso, com seu cigarro de palha na boca, é conduzido ao gabinete do comandante. O que eu temia havia acontecido.

Logo em seguida sou procurado pelo ordenança do comandante e intimado a comparecer ao seu gabinete, onde encontro o comandante e o Sr. Vitélio Martini confabulando sobre os danos causados ao seu rebanho: duas vacas de raça adquiridas num remate no Uruguai haviam sido vitimadas pelas poderosas metralhadoras do Pelotão de Petrechos da CiaFuz, por mim comandada. Era meu batismo de fogo! E justamente naquelas vacas caras e de raça! Além do mais, durante quase 45 minutos seus peões não puderam trabalhar, devido à chuva de balas que caía lá pelas bandas da bomba-d'água que puxava água do Rio Uruguai para sua lavoura de arroz.

O comandante, entendendo o que havia acontecido, determinou que eu me dirigisse ao local onde as vacas haviam sido vitimadas. De fato, constatei que os tiros, aqueles que passavam sobre o apara-balas, tiveram endereço certo: duas vacas de raça do Sr. Vitélio estrebuchavam no campo, vitimadas pelos tiros das metralhadoras, que na sua trajetória descendente e de pouca eficácia acabaram fazendo um considerável estrago. É evidente que somente um tiro não provocaria a morte de um animal daquele porte, porém centenas de projetis fizeram o "serviço", e o couro daqueles belos animais de exposição não servia nem para pelego ou tapete de galpão!

O Grupamento obviamente assumiu o prejuízo, e continuamos bons vizinhos do Sr. Vitélio. Mas o fato mais significativo para

toda a tripulação do Gpt foi a consequência da morte das vacas – durante vários dias consumimos carne da melhor qualidade no Grupamento e no final de semana saboreamos um excepcional churrasco, com picanha de causar inveja ao mais requintado conhecedor de carne, além de ser a mais cara, jamais adquirida pelos Fuzileiros Navais de Uruguiana em qualquer tempo!

O pior foi agüentar a gozação dos companheiros de praça-d'armas. Quando nosa carne piorava de qualidade, logo lembravam ao comandante que estava na hora de o Tenente Walter voltar a atirar com as metralhadoras do Pelotão de Petrechos.

Por Adirson Favarin Walter  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM-1/QC-FN)

## “IMPOSSÍVEL IDENTIFICAR” — COMO ASSIM?

O pitoresco fato se passou durante a Segunda Guerra Mundial, a bordo do USS *Skipjack*, cujo comandante, tipo provavelmente dotado de invejável senso de humor, não pensou duas vezes para enviar

oportuno expediente que se acha transcrito na íntegra no livro *Submarine*, de autoria do Comandante Edward L. Beach, que serviu na Marinha americana.

Eis o teor do ofício, em tradução livre:

### USS SKIPJACK

SS184/L8/SS36-1

11 de junho de 1942

Do: Comandante

Ao: Diretor do Depósito de Material Comum-Arsenal de Mare Island

Assunto: Papel higiênico

Anexo: (A) Cópia de requisição cancelada

(B) Amostra do item solicitado

1. Encaminhei a esse Depósito, em 30 de julho do ano passado, inadiável solicitação de fornecimento de 150 rolos de papel higiênico.

2. No dia 10 de junho do corrente ano, ontem, portanto, tomei conhecimento de que referida solicitação foi devolvida com enigmático carimbo no qual se lê: “Cancelada. Impossível identificar” (Anexo A).

3. Ao longo dos últimos 11 meses e poucos dias decorridos, ou seja, da data da remessa da requisição até hoje, a tripulação do *SKIPJACK*, a despeito de enormes esforços feitos enquanto aguardava a chegada do material, foi incapaz de contornar a falta do conhecido produto, em inúmeras

ocasiões, tudo indicando que a situação tende a se agravar, em especial se ocorrerem novos ataques com bombas de profundidade, perpetrados por conhecido distúrbio orgânico, especialista em “punhaladas pelas costas”.

4. Para conhecimento desse Depósito, o Anexo B é uma amostra do item solicitado, o que leva este Comando a questionar sobre o que vem usando a guarnição de V.Sa. em lugar do material que não pôde ser identificado.

5. No decorrer desse período, minha tripulação já se acostumou ao uso de substitutos pouco apropriados, isto é, a enorme quantidade de correspondência oficial

descartável. Assim procedendo, quero crer que a redução de troca de expedientes recomendada pelo Bureau of Ships vem sendo observada e, com isso, estamos conseguindo matar dois coelhos com uma única cajadada.

6. Acredito, por outro lado, que a notação "impossível identificar" foi, provavelmente, um engano, e que tudo se resume, simplesmente, num caso de escassez de material tão estratégico, em relação ao qual o *SKIPJACK* parece ter sido contemplado com baixa prioridade na lista de fornecimentos a atender.

7. A fim de cooperar com o esforço de guerra e assim evidenciar nosso pequeno sacrifício local, o *SKIPJACK* solicita que, até o fim do conflito, nenhuma outra providência seja tomada, pois estamos diante de uma situação que pode ser facilmente descrita como "a guerra é o inferno".

USS *SKIPJACK*

J. W. Coe

Comandante

Tradução *Mario Augusto Cardoso de Castro*  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>)

# ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores lembranças e notícias do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela nossa sesquicentenária *Revista Marítima Brasileira*.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada pela *Revista Marítima Brasileira*.

---

## OS SUBMARINOS MODERNOS

(RMB, out./1907, p. 451-460)

Capitão-de-Fragata Themistocles Savio

Sabe-se que a idéia de atacar os navios debaixo d'água é conhecida desde a antiguidade, e que ao grande americano Fulton cabe a honra de ter ha mais de um seculo utilizado essa idea, tão velha como a propria guerra naval, e de lhe haver emprestado uma fôrma tangivel com as sua celebres experiencias de torpedos submarinos e de navegações submarinas.

(...)

Não é nossa intenção traçar aqui o historico mesmo abreviado das etapas (*sic*) sucessivas pelas quaes passou a guerra submarina; bastará dizer que os trabalhos de Fulton continham os germens dos torpedos de bloqueio, dos torpedos automoveis, dos torpedeiros e dos submarinos. Era, porém,

impossivel a um homem só resolver todos os complicados problemas de ordem scientifica, militar, industrial e financeira, cuja solução devia forçosamente preceder a que o seu genio tinha previsto e havia ousado emprehender – qual a da destruição dos navios pelo torpedo e pelo barco submarino.

(...)

A marinha franceza foi a primeira a tratar scientificamente do problema. Além dos seus engenheiros e officiaes de marinha, houve numerosos inventores de todas as nacionalidades que se entregaram, com mais ou menos felicidade, com mais ou menos exito, á solução do problema procurada.

Quando os primeiros resultados de exito seguro, alcançados com o *Gustave Zédé*,

vieram convencer os mais incredulos, a marinha ingleza, temendo ficar muito em atrazo, dirigiu-se ao inventor civil, Sr. Holand, com o fim de aproveitar os seus trabalhos preliminares realizados na America. Os accidentes numerosos e as terriveis catastrophes por que passou a sua primeira serie de submarinos "A 1", "A 4", "A 5" e "A 8", provam que ella melhor e mais ajuizadamente procedera, si se tivesse entregado para tal fim a engenheiros e officiaes experimentados em materia de marinha de guerra e em assumpto de tamanha magnitude e responsabilidade.

(...)

É importante notar que todas as grandes marinhas militares sem excepção adoptaram o tipo *submersivel*, renunciando definitivamente ao *submarino*, de que artigo do *Army and Navy Journal* traçou as tristes façanhas.

Necessario, pois, se torna dizer em que consiste essa diferença, o que se deve entender por *submersivel* e por *submarino*. Essas

duas appellações differentes, introduzidas pela industria allemã na linguagem technica das construcções de barcos que operam debaixo d'agua, provêm das differenças profundas, radicaes, do modo empregado na construcção dos mesmos, e nunca do papel ou funcção militar que lhes cabe desempenhar, que é sempre a mesma, isto é – *destruir o navio inimigo por baixo d'agua, podendo dissimular-se para isso tanto na occasião do ataque, como na da fuga*. A funcção militar é, pois, absolutamente a mesma; mas o submersivel attingirá melhor o seu fim, porque disporá sempre das qualidades nauticas e das velocidades e raios de acção superiores aos realizaveis com um submarino.

O quadro seguinte, além de outros dados comparativos, offerece-nos os resultados das experiencias officiaes entre o *submarino* "Z" e o *submersivel* "Aigrette", realizadas no porto de Cherbourg, nos dias 10, 13, 14 e 15 de março de 1905:

BARCOS	Deslocamento em toneladas	Velocidade à sup. prevista em nós		Velocidade imersa prevista em nós		Rapidez do mergulho previsto em minutos
Z (Submarino francez)	202	11	8,3	7,16	5,8	1,30 { 5,30 x 4,30 x 10,00 x
Aigrette (Submersivel francez)	172	9,25	8,72	6,8	6,35	5 { 4,30 x 4,14 x 5,50 x
Fulton (Submarino americano, tipo Holland)	120	-	9,13	-	7,2	- -
Karp (Submersivel russo, tipo Germania)	180	-	11,2	-	-	- -

x – mergulhos ordenados por surpresa.

(...)

## O CRUZADOR COURAÇADO

(RMB, out./1907, p. 471-484)

Henrique Midosi

(...)

Em França, distinguio-se entre os que mais combatiam esse typo de navio de guerra Lanessan, que antevendo com rara clarividencia o papel insignificante que viariam a desempenhar nas futuras lutas, muito antes dessa guerra já dizia:

“Pretendeu-se que um cruzador-couraçado, armado de poderosa artilharia média de tiro rapido, poderia enfrentar com vantagem um couraçado, mesmo fortemente protegido, com a condição de aproveitar a superioridade de sua velocidade para se manter, durante todo o combate, a uma grande distancia e em determinada posição. Esta opinião era sustentavel na época, já um pouco remota, em que os couraçados de linha só possuíam grossa artilharia, de tiro lento; não assim, porém, depois que os tiros dos mais grossos canhões, é quasi rapido e, sobretudo, depois que se juntou sobre os couraçados um numero consideravel de canhões de médio calibre, tiro rapido. Nestas condições, o mais simples bom senso indica que em todas as distancias o couraçado vencerá o cruzador-couraçado. Com effeito, dotado da mesma artilharia média que o cruzador, o couraçado possui, a mais, grossa artilharia poderosissima, relativamente rapida, e protecção muito superior”.

(...)

O movimento reaccionario, iniciado por Lanessan, teve como seguidores immediatos, na propria França, além da personalidade erudita do commandante Daveluy, que viu suas conclusões apoiadas pelos estudos intelligentemente feitos por Charles Bos, a do almirante Cuverville e outros que, em suas respectivas obras, escriptas após a guerra russo-japonezas, chegaram a identicas conclusões depois

de detido estudo dos importantes acontecimentos que vinham de desenvolver-se no Extremo Oriente; e emquanto o commandante Daveluy e o almirante de Cuverville confirmam mais uma vez as previsões de Lanessan, Charles Bos aconselha á Camara franceza uma orientação inteiramente opposta á até então adoptada e, em sua proposta relativa á força naval e á confecção dos novos programmas, elle propõe que, sem mais delongas, se excluam por completo os cruzadores-couraçados do numero das novas construcções, ao mesmo tempo que preconisa instantemente o augmento da tonelagem dos couraçados a construir.

Em vista de tão ponderosas opiniões, perfeitamente fundamentadas e hoje geralmente admittidas como as mais aceitaveis nas diversas marinhas, será em vão que os propugnadores do cruzador-couraçado pretendam ainda provar que esta classe de navio não está condemnada, embora para o fazerem affirmem que todas as nações de primeira ordem os tem em construcção.

Esta asserção não é verdadeira: primeiro, porque, como é sabido e facil de verificar, consultando os programmas navaes ultimamente confeccionados nas principaes marinhas “chegou-se a não mais collocar em estaleiros, além dos submarinos, torpedeiros e contratorpedeiros – estes ultimos devendo preencher o papel dos exploradores – senão navios couraçados de tonelagem cada vez maior, armados unicamente com artilharia de grosso calibre e desenvolvendo a maior velocidade possivel”.

Em segundo logar, os cruzadores-couraçados que as potencias têm sob este titulo em construcção não podem ser considerados como taes, sendo-lhes mais cabivel a

denominação que agora vai se tornando usual de *couraçados-cruzadores*, porque nelles se sacrifica apenas um pouco o poder defensivo em favor da velocidade.

(...)

Do que fica exposto se pôde com verdade concluir que para o futuro cruzador-couraçado só será destinado a preencher funções estratégicas, ou de tática secundaria, como meros auxiliares das frotas couraçadas, com pouca influencia, ou mesmo nenhuma, sobre o resultado geral, sem parte activa no combate, sinão em condições especialissimas, pois que em Tsushima, como em qualquer batalha naval futura, a victoria só foi e será alcançada pelo couraçado de linha, de grande protecção e fortemente armado.

Si juntarmos agora a esse passivo, que por si só já reduz soffrivelmente as qualidades attribuidas aos cruzador-couraçado, o grande dispendio que ele acarreta, quer sob o ponto de vista da construcção, quer da sua manutenção; si reunirmos ainda á

pouca estabilidade do coefficiente de combate em que elle particularmente se apoia – a velocidade – já tornando necessarios numerosos concertos e reconstrucções, já avultando os gastos exorbitantes de combustivel, – ao restricto desenvolvimento dos demais coefficientes não menos indispensaveis em um navio de combate, teremos reduzido singularmente as qualidades a elle attribuidas.

O futuro, pois, é dos grandes couraçados de linha. Só elles decidirão da sorte de uma batalha no mar, proporcionando ao vencedor a supremacia maritima incontestada; e, toda nação que, tratando de organizar ou reorganizar a sua frota de guerra, assim não pensar e proceder, sacrificando imponderadamente o pesado tributo que para esse fim lhe é concedido, com detrimento de outros altos ideaes, não menos uteis, não menos grandiosos que o da defesa militar do paiz, terá praticado um crime de lesa-patria, porque estará preparando para si mesma o seu Tsushima!

## TORPEDEIRO “GOYAZ”

(RMB, out./1907, p. 541-564, Noticiario Maritimo)

Procedente de Falmouth, chegou ao porto desta Capital o torpedeiro “Goyaz”, construido pela casa Yarrow & C., e adquirido pelo nosso Governo para augmentar o effectivo da nossa esquadilha de torpedeiros.

O “Goyaz” é construido de aço da melhor qualidade e desloca 150 toneladas, com carga completa.

As suas machinas, compostas de duas turbinas (Parsons) e uma alternativa, accionam tres helices e desenvolvem 26 milhas horarias; o armamento é composto de dois tubos lança-torpedos e dois canhões Hotchkiss de 47 m/m. Pertencente ao typo dos torpedeiros construidos pela mesma casa para o Japão, as suas qualidades nauticas e taticas durante a campanha ti-

veram as melhores referencias das autoridades Japonezas. Torpedeiros do mesmo typo e tamanho do “Goyaz” tem sido fornecidos pela casa Yarrow a diferentes potencias navaes, entre as quaes a Austria que, após experiencias comparativas, elevou a 20 o numero de torpedeiros encomendados.

Convem notar que, neste typo, o “Goyaz” tem a vantagem de ser munido de turbinas e haver alcançado maior velocidade.

De Falmouth até Cabo-Frio o “Goyaz” veio rebocado pelo vapor inglez *Halizones*, do qual separou-se para entrar a vapor em nosso porto, onde, logo após a chegada, recebeu a visita do Sr. Almirante Ministro da Marinha, que da inspecção feita recebeu a melhor impressão.

**HYGIENE NAVAL**

(RMB, nov./1907, p. 561-603)

Redação da RMB

Em fins de setembro ultimo foram mandadas observar pelo Sr. Contra-Almirante Ministro da Marinha, nos navios, corpos e estabelecimentos navaes, novas instrucções tendentes a dotar-os do maior gráo de salubridade possível e, sobretudo, a evitar alli o apparecimento do beriberi, da tuberculose e de outras molestias que tão pesado tributo impoem á toda colectividade humana, obrigada a viver em logares mais ou menos apertados e, portando, mais adequados á invasão e ao desenvolvimento dessas terriveis enfermidades.

O problema da hygiene naval é, por isso, um dos mais difficeis de ser plenamente resolvido, em vista das condições especiaes dos meios em que ella tem de ser exercitada; e promulgando essas novas instrucções deu a nossa administração naval mais uma demonstração pratica do quanto se tem preocupado com todos os serviços que correm sob sua responsabilidade.

A seguir vamos dar as referidas instrucções, que entendemos dever registrar em nossas paginas, por dizerem respeito a um assumpto de tamanha relevancia, como é o que se relaciona com a saude e a vida de todo o pessoal da nossa marinha de guerra.

Circular n. 1327 – Directoria de Expediente – Ministerio dos Nagocios da Marinha – Rio de Janeiro, 26 de setembro de 1907.

Srs. chefes das repartições e estabelecimentos da Marinha – Tendo em vista manter uma boa hygiene e salubridade a bordo dos navios e nos estabelecimentos da Marinha, afim de evitar o apparecimento do beriberi, da tuberculose e outras molestias, e ouvido o Inspector de Saude Naval, resolvei mandar adoptar as instrucções que a este acompanham, o que vos declaro para os devidos effeitos. Saude e fraternidade. – *Alexandrino Faria de Alencar.*

**LIGA MARITIMA BRAZILEIRA**

(RMB, nov./1907, p. 710, Noticiario Maritimo)

Animada pela unanimidade de applauso e extraordinario successo que esta instituição tem colhido em todo o territorio da Republica, a sua directoria pensa dar começo á consecução do seu programma com a aquisição de navios mixtos não inferiores a 3000 toneladas de deslocamento, construidos de accôrdo com os aperfeiçoamentos da construcção naval moderna e dispondo de todos os requisitos de segurança e conforto para que possam servir de escolas de pilotagem.

Este projecto, que está sendo elaborado pela directoria da "Liga", visando a ex-

pansão do nosso movimento commercial maritimo, e o consequente desenvolvimento da marinha mercante nacional, vem preparar uma base solida que lhe possa assegurar a effectividade de uma perfeita organização.

Uma das disposições do projecto determina que os matriculandos sejam fornecidos, em numero igual, por todos os Estados da União, e logo que estejam promptos todos os planos correlativos, será o projecto submettido á apreciação do Exm. Sr. Almirante Ministro da Marinha.

## OS PAIOES DE MUNIÇÕES A BORDO

(RMB, nov./1907, p. 751-757)

Redação da RMB

Entre os assumptos que mais imperiosamente têm reclamado nestes ultimos tempos a attenção das altas autoridades navaes, occupa um dos primeiros logares o que diz respeito ao conveniente acondicionamento das munições bellicas a bordo dos navios de guerra.

E a razão é obvia: essas munições constituem, por assim dizer, uma tremenda espadada de dois gumes; previdentemente armazenadas para ferirem de morte, em dada emergencia, a inimigo eventual, podem, de um momento para outro, quando menos o esperarmos, no meio da maior paz e tranquillidade, transformar-se em instrumento de pavorosa hacamorte, como infelizmente, não poucas vezes já, tem succedido; bastando, ao que parece, para tanto, um simples descuido, um grão de calor ou de humidade um pouco mais elevado do que o que convém ás sensibillissimas polvoras de que hoje se faz uso.

Dahi o cauteloso cuidado e o esforçado empenho com que se tem em toda parte procurado resolver de modo satisfactorio

o difficultoso problema de collocar os paioes de bordo, destinado a guardar em seu bôjo essas polvoras, extremamente delicadas e sujeitas a terriveis explosões, em condições de offerecerem toda a segurança contra tão nefastas occurrencias.

Foi, sem duvida alguma, levada por considerações desta mesma natureza que a nossa administração naval encarregou a secção de artilharia da Inspectoria de Engenharia Naval de organizar as instrucções que adiante publicamos e que, depois de approval-as, as mandou observar a bordo dos navios da esquadra, como se vê do seguinte aviso:

N. 2549 – Sr. Chefe do Estado-Maior da Armada – Tendo resolvido, de accôrdo com a informação da Inspectoria de Engenharia Naval e ouvida essa repartição, e approvar e mandar observar as instrucções annexas, para o serviço dos paioes de munições de guerra a bordo dos navios, organisadas pelo chefe da secção de artilharia da mesma Inspectoria, assim vos declaro para os devidos effeitos.

(...)

## CONSUMO DE CARVÃO DAS TURBINAS MARITIMAS

(RMB, dez./1907, p. 820-829)

Segundo-Tenente Abreu Lobo

Em relação ao importante problema do consumo de carvão, a experiencia tem mostrado que, em pequenas e moderadas velocidades, a machina alternativa despende por cavallo-vapor-hora menos carvão do que a turbina; porém nas grandes velocidades a turbina leva vantagem, apresentando uma economia de 23% e algumas vezes mais sobre sua rival.

A difficuldade de obter uma verdadeira comparação entre o consumo dos dois motores reside na impossibilidade de determinar com rigor o trabalho desenvolvido pela turbina.

Recorre-se, então, a um processo indirecto, que consiste em tomar dois navios iguaes, em deslocamento e fôrmas, um movido por turbinas e outro dotado de

machinas alternativas, e medir o consumo de carvão em velocidades iguaes.

Este processo não nos fornece a relação entre o rendimento combinado dos motores e dos propulsores, o que é vantajoso para a turbina, porque o seu rendimento maximo, correspondendo ás grandes velocidades de rotação, não coincide com o maior rendimento do propulsor.

Até a presente data, segundo os resultados publicados, os grandes transatlanticos movidos á turbina não levam grande vantagem sobre os accionados por machina alternativa, sob o ponto de vista do consumo de carvão; porém os pequenos navios de rios, os que navegam no mar da Mancha, da costa de Inglaterra para o continente, e os que cruzam da Inglaterra e da Escossia para a Irlanda, são mais economicos do que os seus irmãos propulsionados pelo antigo motor.

As mais concludentes experiencias, com o fim de mostrar a grande vantagem da turbina sobre a machina alternativa nas grandes velocidades e quando montadas em navios de pequeno porte, foram as realizadas, por ordem do Almirantado inglez, com os cruzadores *Topaz*, *Sapphire*, *Diamond* e *Amethyst*. Estes navios são perfeitamente iguaes entre si em todos os detalhes, excepto quanto aos motores, pois o *Amethyst* foi equipado com turbinas Parsons, ao passo que os outros tres foram dotados de machinas alternativas de triplice expansão.

Elles deslocam 3000 toneladas e foram calculados para desenvolver a velocidade de 21',7 com 9800 cavallos-vapor.

Por consequencia, e attenta a igualdade de casco e de deslocamento, supponhamos que a força da machina, necessaria para fazel-os desenvolver a mesma velocidade, seja igual em todos elles. Baseados nesta igualdade, os resultados obtidos mostram uma accentuada economia no consumo de carvão do *Amethyst*, comparado com o *Topaz*, nas velocidades superiores a 15', e o contrario nas velocidades menores.

A economia de combustivel nas grandes velocidades apresenta um argumento notavel em favor do emprego das turbinas, principalmente nos navios de guerra, qual seja o augmento do raio de acção com a velocidade maxima.

Com a velocidade de 14',5 o *Amethyst* e o *Topaz* despenderam a mesma quantidade de carvão por milha andada, com 18, o dispendio do *Amethyst* foi reduzido de 23% em relação ao do *Topaz*, e com a velocidade maxima a economia foi ainda maior.

Esta diminuição de dispendio de combustivel tem uma influencia muito grande sobre o raio de acção, como provam os numeros que damos em seguida.

O *Amethyst*, movido por turbinas, com a capacidade de paiões correspondente a 750 toneladas de carvão, póde navegar 3060 milhas maritimas com a velocidade de 20' por hora, ao passo que o *Topaz*, desenvolvendo a mesma velocidade e queimando a mesma quantidade de carvão, só poderá andar 2180 milhas.

(...)

## DISCURSO DE ROOSEVELT

(RMB, dez./1907, p. 847-848, Revista de Revistas)

O Sr. Roosevelt, presidente dos Estados Unidos, na ultima viagem que fez á região central do Mississipi, pronunciou, como de costume, diversos discursos. Extrahimos do

mais importante desses discursos, a passagem seguinte, relativa á marinha:

"A marinha, disse ele, não tem sómente importancia de primeira ordem para as regiões

costeiras, mas para todos os que dellas vivem afastados.

Nosso paiz acha-se definitivamente ligado a certas linhas politicas fundamentaes: á doutrina de Monröe, por exemplo, e á obrigação de construir e defender, uma vez construido, o canal de Panamá.

Occupamos, de vez, logar entre as grandes potencias mundiaes; sendo, portanto, signal de vergonhosa fraqueza, recuar ante taes responsabilidades após ter occupado esse logar.

Desse modo, a menos que queiramos abandonar a doutrina de Monröe e bem assim o canal de Panamá, confessando ser um povo fraco e timido, devemos construir sem cessar e manter poderosa marinha de guerra.

Nossa marinha já é bastante forte a nos inspirar legitimo orgulho. Emquanto, porém, não o for mais do que é actualmente, será principio elementar guardar sempre reunido o grosso de nossas forças.

Quando estiver prompto o canal de Panamá, poder-se-ha facilmente enviar de uma

á outra de nossas costas o conjunto de nossa esquadra: torna-se, porém, necessario, mesmo antes da terminação do canal, effectuar de quando em vez essa transferencia.

Dentro em pouco a nossa esquadra partirá para o Pacifico, onde se demorará por algum tempo, voltando depois ás nossas aguas territoriaes do Atlantico.

No mar é que o official de marinha deve aprender o seu mistér: é sómente em longa travessia como a que ora vai effectuar a nossa poderosa frota, que podemos aprender o que se torna necessario saber, quer no que diz respeito aos requisitos maritimos, quer á tornar aptos os nossos officiaes e marinheiros no exercicio mais elevado da sua nobre profissão.

Não ha entre os cidadãos dos Estados Unidos corpo numerico tão importante como o da armada: peço, portanto, em nome da nação e da nossa bandeira, vosso apoio incondicional para esse devotado corpo."

Esta seção tem por propósito levar ao conhecimento dos leitores matérias que tratam de assuntos de interesse marítimo, contidas em publicações recebidas pela *Revista Marítima Brasileira* e pela Biblioteca da Marinha.

As publicações, do Brasil e do exterior, são incorporadas ao acervo da Biblioteca, situada na Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro – RJ, para eventuais consultas.

---

## SUMÁRIO

### EDUCAÇÃO

#### EDUCAÇÃO

Sobre a urgência de líderes educadores em tempos de desengano (244)

#### ENSINO

O ensino como serviço público: A docência militar aberta (246)

### FORÇAS ARMADAS

#### MARINHA DA ESPANHA

A Força Naval e as novas ameaças (247)

#### MARINHA DO CANADÁ

Por que o Canadá ainda precisa de uma Marinha? (249)

#### NAVIO AERÓDROMO

Desenvolvimento de navios de guerra: navios-aeródromos grandes e pequenos (Parte II) (250)

### GUERRAS

#### GUERRA SUBMARINA

Guerra submarina – Nova dimensão para a América do Sul? (252)

### POLÍTICA

#### POLÍTICA DA ÍNDIA

Índia aspira a *status* de participante majoritário (252)

### VALORES

#### CONDUTA

Investigando a metáfora “a vida é uma guerra” no linguajar marinho (255)

## SOBRE A URGÊNCIA DE LÍDERES EDUCADORES EM TEMPOS DE DESENGANO\*

*Revista de Villegagnon, ano II, nº 2, 2007*

Capitão-de-Fragata Érica Barreto Nobre\*\*

Em interessante artigo, a Comandante Érica procura analisar o papel de líderes educadores na empreitada do projeto de “dar um sentido maior à existência, de ter um projeto de vida”.

Na sua apresentação, Érica escreve: “A perplexidade toma conta dos responsáveis pela formação e gerenciamento de recursos humanos nas Forças Armadas. Do recrutamento e seleção para ingresso às opções de carreira, passando pelas diversas etapas da formação, os profissionais do século XXI parecem distanciar-se cada vez mais dos ideais abnegados da profissão das armas. Qual é o perfil da geração contemporânea de profissionais? Quais são seus valores e objetivos? ‘Dinheiro’ parece ser a única palavra de ordem, a causa e a solução de todos os males, o caminho dileto para a felicidade. Será?”

Em seguida à introdução, a autora diz que, “na era do ‘consumo, logo existo’, na qual a lógica do capitalismo neoliberal engendra a ideologia vigente e permeia valores e relações, nasce o homem pós-moderno: materialista, refém da ditadura do prazer e da liberdade incondicional, polímorfo e amorfo. Gilles Lipovetsky, filósofo francês, afirma que o grande problema atual é a fragilização dos indivíduos – suicídio, ansiedade, depressão, medo dos desastres ecológicos, medo da Aids, medo de envelhecer, medo do desemprego; a modernidade tinha confiança no futuro; agora temos a dúvi-

da”, citando como fonte o jornal *Folha de São Paulo*, de 14/3/2004.

Se, por um lado, a nova geração de profissionais prima pela flexibilidade, é multifuncional, conectada, informada e transita com desembaraço entre tecnologias diversas, por outro lado “surge a primeira geração sem culpa, despolitizada de compromissos, repleta de jovens céticos, insatisfeitos. Geração de reduzida capacidade de maravilhar-se, entusiasmar-se, comprometer-se. Uma geração desencantada”. (*Jornal O Dia* – 6/2007).

Após esta breve contextualização introdutória, a autora desenvolve o tema proposto em cinco tópicos, buscando refletir sobre as possíveis causas e soluções para uma crise de sentido e de paixão que parece vitimar nossa sociedade e que muito inquieta aqueles que compartilham a missão de orientar e educar as novas gerações. O primeiro tópico, “A ditadura do prazer”, trata da questão da conquista da maturidade e do percurso psicológico constitutivo do ser humano como tal, que evolui do puro princípio do prazer para a complementaridade do princípio da realidade. No tópico “A falência do princípio de autoridade”, discute-se a importância dos limites na educação e na formação do caráter e o esvaziamento dos papéis de autoridade que se propaga em todos os segmentos da sociedade, começando pela família. O terceiro subtítulo, “Quando a autoridade também

\* N.R.: A sugestão para inclusão desta matéria foi feita pelo colaborador benemérito da RMB, Vice-Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt.

\*\* N.R.: A Capitão-de-Fragata Érica Barreto Nobre é instrutora de Liderança e adjunta do chefe do Centro de Ciências Sociais da Escola Naval.

emana do afeto”, trata do inevitável entrelaçamento e do comprometimento de vidas e de afetos na relação interpessoal – não existe outra forma de viver que não seja intensamente. Líderes e educadores transcendem a virtualidade internáutica e estão disponíveis para se relacionarem face a face e olho no olho com o outro. A autoridade que é exercida com base no afeto é a única que verdadeiramente educa, promovendo interiorização de valores e mudança de atitudes, e não meramente de comportamentos. No quarto tópico, “A felicidade reduzida a cifrões”, questiona-se o mito do dinheiro como única ou principal fonte de motivação e de satisfação, especialmente no âmbito profissional. Finalmente, na quinta parte, “Por um sentido de vida”, que conclui o artigo, discute-se a premência de dar um sentido maior à existência, de ter um projeto de vida, e o papel dos líderes educadores nesta empreitada de inspiração e resgate do encantamento.

Do texto selecionamos alguns pensamentos importantes para serem conhecidos, meditados, incorporados e aplicados:

– Os papéis de autoridade e de referência estão estigmatizados. São “lugares” que todos se esquivam de ocupar, confundindo autoridade com autoritarismo, e omissão e permissividade com liberalismo e diálogo.

– Pais e professores devem ser próximos e disponíveis, mas não podem ter *status* de “coleguinhas”. Esta é uma falácia nociva.

– O limite dado por quem cuida, simultaneamente firme e terno, é continente, apaziguador e necessário para a constituição de uma personalidade saudável.

– A falta de referência na educação, típica da contemporaneidade, vem sendo identificada como uma das possíveis causas do aumento de um tipo de transtorno de personalidade denominado *borderline*.

– Na atualidade, é a legitimidade do princípio da autoridade que se encontra

ameaçada. Defrontamo-nos dia a dia com o corolário de conseqüências desse processo degenerativo, que se imiscui na sociedade.

– Sou pai de quatro filhos, íntegro e trabalhador. Não pude dar uma bicicleta aos meus filhos, mas dei **limites**.

– Somente o genuíno interesse e respeito pelo desenvolvimento de outro ser, em toda a sua singularidade, nos autoriza a exercer influência sobre ele e a tomar decisões que afetam a sua vida. Falar de afetividade no âmbito militar envolve um certo tabu... a única motivação confiável para tomar decisões difíceis em questões de educação é o amor.

– ... à qualidade do relacionamento, à admiração pelo agente influenciador e à identificação com ele, seria aquela que enseja mudança de atitude mais profundas.

– “A conquista de uma classe se faz pela emoção e afeto, externando, junto com as palavras e conteúdos, nossa alegria em ensinar e o nosso entusiasmo em perceber nossos alunos se transformando no que de melhor eles se podem tornar” e “Educar requer que se tenha sobre cada etapa, cada dia, cada descoberta, cada aventura, um ouvido pleno de empatia, um olhar carregado de paixão, uma ajuda sem pressa, marcada pela serenidade da ternura.” (Celso Antunes, educador)

– Aqueles que funcionam como agentes multiplicadores, junto aos jovens em formação, devem ser francos e verdadeiros, mas não pessimistas.

– É preciso gostar de estar com gente, de resolver problemas humanos. É preciso saber estabelecer prioridades, distinguindo, entre tantas atribuições urgentes, aquela que é realmente a atribuição mais importante: acompanhar e orientar os aspirantes no percurso de sua formação como homens, como cidadãos e como oficiais da Marinha do Brasil, se for esta a sua verdadeira vocação.

## O ENSINO COMO SERVIÇO PÚBLICO: A DOCÊNCIA MILITAR ABERTA

*Revista General de la Marina (Espanha) – Julio 2007, Tomo 253, p. 107-113*  
Capitão-Tenente Francisco Javier García de Paredes y Uceró\*

Neste artigo é analisado o efeito da Declaração de Bolonha (Joint Declaration of the European Ministers of Education, de 19 de julho de 1999) no ensino militar da Espanha, por considerar o autor que ela acarreta uma autêntica revolução na trajetória profissional e no ensino militar, favorecendo a reforma de outras leis.

Ele afirma que as Forças Armadas, em transformação dinâmica e permanente, deverão se adaptar às modificações de seu entorno, promovendo a diversificação curricular e aumentando a capacitação profissional em consonância com o novo cenário normativo. Em sua opinião, como as mudanças já estão popularizadas e aceitas pelo Sistema Educativo Geral (SEG), devem ser estudadas opções que desenvolvam o ensino militar, tornando-o um serviço público à disposição de todo militar que cumpra os requisitos acadêmicos básicos de seus cursos.

A Declaração de Bolonha estabelece a base para a construção do Espaço Europeu de Educação Superior. Um dos principais objetivos é a adoção de um sistema flexível, com titulações comparáveis e compatíveis, que facilite a mobilidade de estudantes e graduados. Na opinião do autor, a excessiva rigidez do Sistema de Ensino Militar impede o desenvolvimento de um modelo unitário com o SEG, produzindo redundância de módulos e cadeiras.

Como solução, defende a docência militar aberta e o oferecimento de cursos de livre acesso, mantendo-se a compatibilidade com o cumprimento do serviço. Para os

professores, argumenta em favor da flexibilidade no regime de horários, dentre outras formas de compensação.

Conclui afirmando que o militar do século XX, unidisciplinar e limitado no acesso a cursos, é antagônico com o espírito da Declaração de Bolonha e com a futura Lei da Carreira Militar. Os infinitos perfis de carreira possíveis obrigam a criação de um sistema flexível de ensino. Segundo ele, deve-se promover a livre matrícula em módulos e cursos, presenciais ou virtuais, e dentro e fora dos horários de trabalho, para:

- reorientar o perfil ou aumentar a qualidade dos militares;
- garantir a igualdade de oportunidades nas designações para comissões, cursos e acessos de carreira;
- facilitar a obtenção de títulos de graduação ou de pós-graduação universitários ou de formação profissional;
- racionalizar o gasto com educação, aumentando a relação custo-benefício; e
- melhorar a satisfação individual.

Resume o autor: “Um sistema de Ensino Militar de qualidade garante que todo indivíduo que obtenha determinada titulação possua a qualificação adequada ao cargo que a exija; e, com a docência militar aberta, se consegue melhorar a qualidade do ensino por meio do aumento da eficiência na utilização de recursos (ao reduzirem-se os deslocamentos em grande medida) e de tempo de serviço, e ainda se fomenta a igualdade de oportunidades, a multidisciplinaridade e a formação continuada.”

\* N.R.: Capitão-Tenente da Marinha da Espanha.

## A FORÇA NAVAL E AS NOVAS AMEAÇAS

*Revista General de la Marina* (Espanha) – Julio 2007, Tomo 253, p. 97-105

Capitão-de-Corveta José Enrique Pomares Moreno\*

Segundo o autor, o mundo se encontra imerso em um processo vertiginoso de mudanças. Em muito pouco tempo passou-se de um mundo de tensão bipolar para um de ordem efêmera e incontrolável, com múltiplos focos de risco. A instabilidade em determinadas regiões, a migração devida ao desequilíbrio econômico entre países, o terrorismo internacional, o crime organizado, o tráfico de drogas, o controle de armas de destruição em massa, a defesa do meio ambiente e a conservação dos recursos naturais são as novas áreas de atuação das forças armadas.

O autor se propõe a rever os meios de que essas novas ameaças dispõem para infligir danos, verificar suas áreas de atuação e expor os problemas jurídicos e diplomáticos no seu entorno operacional, analisando quais vantagens são apresentadas por uma força naval em sua neutralização.

As novas ameaças não combatem usando meios convencionais. Utilizam-se, dentro de estratégia baseada na globalização, de meios modernos de comunicação, de transporte e de inteligência para alcançar os seus fins. O terror psicológico, a influência dos meios de comunicação tradicionais e a Internet fazem parte de seu arsenal. Usam aeronaves civis, bombas artesanais e embarcações de pesca carregadas de explosivos, transformando-as em ameaças eficazes.

As organizações que financiam estas ameaças não possuem base geográfica permanente, tornando impossível a sua localização. Suas redes são dispersas, e é difícil determinar a quantidade de seus integrantes, somente possibilitando às nações, em

muitos casos, denunciar suas atividades para a opinião pública, ou os países que as apóiam e financiam aos organismos internacionais competentes, ainda que essas denúncias tenham pouco resultado prático.

Assim, surgem os conceitos que caracterizam as novas ameaças: sua assimetria e dissimetria diante dos meios de que os países dispõem para neutralizá-las. O primeiro caracteriza a diferença qualitativa entre os meios empregados (pouco ou nada convencionais), e o segundo indica a diferença quantitativa das forças que se enfrentam.

Diante dessas circunstâncias ocorre, na hora de lhes apresentar oposição, uma cessão cada vez maior da soberania dos estados em favor das organizações de caráter supranacional. Já não se invoca mais a defesa do território, mas a segurança coletiva, da qual surgem outros interesses, principalmente os econômicos.

Nesse ambiente difícil, as novas ameaças buscam surpreender um adversário militarmente mais poderoso explorando suas vulnerabilidades, usando suas capacidades para obter um impacto além de meramente tático. O inimigo assimétrico busca as debilidades do adversário, concebendo procedimentos inéditos para tentar assegurar que o efeito causado tenha repercussões estratégicas.

A natureza transnacional dessas ameaças cria importantes complicações jurídicas a seu favor que, por sua vez, impulsionam reações adversas da própria opinião pública que, por não vê-las como ameaças, reprova qualquer ação preventiva. Dessa forma, quando a ameaça começa a ser per-

\* N.R.: Capitão-de-Corveta da Marinha da Espanha.

cebida e o governo verifica, por meio de pesquisa de opinião, o nível de preocupação dos cidadãos, pode ser tarde para combatê-la.

Em seqüência, o autor analisa as diversas formas possíveis de fazer-se frente às ameaças enfocando, principalmente, a força naval na defesa contra ataques terroristas à costa do país, a navios no Estreito de Gibraltar e contra ações do tráfico nas Ilhas Canárias. Conclui afirmando que, dada a imensa dimensão do campo de atuação, seria necessário fazer-lhes frente com uma força naval de grandes dimensões, sendo impossível criá-la em pouco tempo. Entretanto, considera possível dotar-se de um bom serviço combinado de coleta e análise de inteligência, sempre e quando os países envolvidos percebam o mesmo nível de ameaça, formando-se numerosos e equilibrados grupamentos oceânicos de pequeno e médio porte, com capacidade de exercer o controle do mar.

Para ele, a força naval dotada de navios de superfície e submarinos se encontra capacitada a aproximar-se das regiões de treinamento e de concentração de grupos de terroristas ou de traficantes organizados, acompanhando suas atividades, bem como, em último caso, atuando como plataformas de inserção de grupos de operações especiais. Alega, também, que é necessário resolver o problema do entorno operacional no qual se atuará, pois, em muitos casos, as instituições internacionais não estão preparadas para fazer frente às ameaças transnacionais. Mecanismos que antes serviam para resolver conflitos, coletar inteligência e usar a força não são mais válidos, por serem apátridas as instituições que fomentam as ameaças. Até mesmo países aliados, por vezes, apresentam objeções à atuação dessas instituições supranacionais, por possuírem interesses em jogo.

Isso permite comprovar que, quando as nações tratam com ameaças transnacionais, a diplomacia não é eficaz. Haverá ocasiões em que o uso da força com ações pontuais de grande eficácia será a solução para lidar-se com as atividades desse singular inimigo.

Nessa moldura repleta de complexidades diplomáticas e jurídicas que dificultam as decisões políticas, a força naval se encontra em posição de prover excelentes plataformas na superfície ou abaixo dela para instalação de equipamentos eletrônicos e de comunicações adequados à coleta de inteligência e para perturbar as atividades do inimigo. Porém, em paralelo a essas medidas, é necessário impor maior presença naval, contínua, com finalidade de dissuadir. A força naval apresenta vantagem indiscutível por sua capacidade de mudar de cenário em pouco tempo, permitindo-lhe transmitir a sensação de presença, sem, contudo, implicar invasão territorial. Com respeito à defesa do meio ambiente e de recursos naturais, entende o autor, a força naval pode prestar importante apoio em áreas de condições adversas e diante de inimigos de grande capacidade, detectando e perseguindo os infratores, permitindo o seu apresamento e dissuadindo os demais.

O articulista conclui afirmando que é necessário dissuadir com firmeza o uso do mar pelas novas ameaças e que a força naval pode apoiar o seu controle. Acrescenta que é necessário convencer os aliados europeus da necessidade de compartilharem-se gastos derivados do controle efetivo da costa, o que exige, em primeiro lugar, uma clara determinação política em blindá-las de todo tipo de ameaça e uma coordenação eficaz dos meios da Armada, guarda costeira e outros organismos governamentais, evitando, deste modo, a atomização do controle do mar.

## POR QUE O CANADÁ AINDA PRECISA DE UMA MARINHA?

*Canadian Naval Review* (Canadá) – Volume 3, Number 2 (Summer 2007), p. 21-23

Peter T. Haydon\*

Neste artigo, o autor analisa a atual situação da Marinha do Canadá que, segundo ele, pode levar à impressão de que ela se encontra sem rumo. Seus programas de modernização e de reposição de meios encontram-se parados, e os fundamentos da política naval se vêem submetidos a escrutínio da opinião pública sempre que a Marinha aparece em manchetes de jornais. Ele argumenta que, até recentemente, havia um núcleo central de políticas que provia a aceitação consensual pela sociedade da importância da Marinha como a primeira resposta em crises e para a defesa da soberania no mar. Por que isso mudou?

Na busca de respostas, o autor analisa os princípios básicos da necessidade de existirem Marinhas e do estabelecimento de estratégias marítimas de interesse nacional. Além disso, discute qual deve ser a futura política naval de seu país e os motivos que dificultam seu estabelecimento.

Conclui afirmando que o Canadá, por não possuir diretrizes adequadas, abre mão de soberania no mar e dificulta as necessárias reposição e modernização da força naval, limitando sua capacidade de responder aos desafios do século XXI.

### POR QUE ESTADOS PRECISAM DE MARINHAS?

As Marinhas foram e continuam a ser instrumentos políticos melhores do que os Exércitos e as Forças Aéreas. Isso se deve mais à flexibilidade operacional inerente às forças navais e à interpretação do Direito Internacional de que um navio de guerra é extensão da soberania do país ao qual pertence, do que à visão de que o poder naval

é, simplesmente, “continuação da política por outros meios”.

Ao longo dos anos, com o aumento do controle político dos oceanos, as Marinhas (e, em alguns casos, as guardas costeiras) tornaram-se instrumentos das políticas dos estados nos seguintes aspectos:

- para imposição de legislação nacional ou internacional relativa ao uso dos oceanos;
- para autodefesa (em águas nacionais e adjacentes) e a conseqüente afirmação de soberania;
- como instrumento de relações internacionais; e
- para fazer a guerra.

Um estado que decida manter uma Marinha para uma ou mais dessas tarefas deve não somente desenvolver sua capacidade operacional, mas também manter essas forças de modo que estejam disponíveis, quando necessárias. Não há sentido em se possuir forças navais se elas não estiverem prontas a atender às demandas de seus governos. Esse processo demanda uma política naval preexistente e pré-aprovada que serve de sustentação às modernizações ou aquisições de navios, aeronaves e outros equipamentos. Infelizmente, essa política não existe hoje.

### ESTABELECIMENTO DA ESTRATÉGIA MARÍTIMA DO CANADÁ

Possuidor de responsabilidade por área marítima quase tão grande quanto a terrestre e com interesses marítimos internacionais, em especial no transporte, mola mestra da economia, o Canadá possui Marinha há quase cem anos. Durante esse período,

\* Editor-chefe da *Canadian Naval Review* e pesquisador sênior do Centro de Estudos de Política Internacional da Universidade Dalhousie.

a mentalidade marítima sofreu mudanças refletindo seus imperativos estratégicos e as variações no balanceamento entre as prioridades domésticas e as internacionais.

Com o crescimento da preocupação com a segurança doméstica em sentido amplo, que inclui o tema meio ambiente, a salvaguarda das rotas mercantes marítimas canadenses e a necessidade de enfrentamento de crimes internacionais no mar, o papel internacional da Marinha não é mais dominante. Temas como o impacto do aquecimento global no Ártico pressionaram o governo a adotar a política de segurança denominada "Primeiro o Canadá".

O autor discorre amplamente sobre o tema e sugere:

"Uma política naval canadense sensata para o século XXI deverá abranger os requisitos domésticos e internacionais, criando um novo equilíbrio entre as duas missões. As exigências domésticas devem ser uma combinação de dissuasão e reação apoiadas em sistema de gerenciamento de informações visando garantir ao governo canadense que as leis e convenções, nacionais e internacionais, serão respeitadas em águas nacionais e que estas não serão utilizadas com propósitos ilegais. Isso re-

quer que o governo tenha a capacidade de controlar qualquer ocorrência nas águas sob sua jurisdição. Não fazê-lo representa aceitação tácita que outros possam usar essas águas à vontade, desobedecendo e desrespeitando as leis canadenses; essencialmente, abre-se mão de soberania."

Concluindo, o articulista resume que "a não-existência de uma força naval eficaz equivale a abrir mão de soberania no mar. Um país com oceano, mas sem uma Marinha, não se pode declarar soberano. É fundamental definir-se uma política naval abrangente que, continuamente, oriente a manutenção e o desenvolvimento da estrutura da força, resultando no estabelecimento de uma política de segurança marítima sensata. Essa política não existe atualmente, sua ausência impede a necessária substituição e modernização de meios da esquadra do Canadá e limita a capacidade de ela atender aos desafios do século XXI".

Este artigo é versão resumida de análise abrangente de mesmo título disponível na internet como "Maritime Security Working Paper in the Centre for Foreign Policy Studies", no seguinte endereço: <http://centreforforeign-policystudies.dal.ca/index.php>.

## DESENVOLVIMENTO DE NAVIOS DE GUERRA: NAVIOS-AERÓDROMOS GRANDES E PEQUENOS (Parte II)

*Canadian Naval Review* (Canadá), Volume 3, Number 2 (Summer 2007), p. 33-34

Doug Thomas\*

Esta é a segunda parte de artigo sobre navios-aeródromos, navios capitais de muitas Marinhas de médio e pequeno porte. Nesta parte, o autor discute o desenvolvimento de navios de grande porte em diversos países e apresenta algumas conclusões.

Nos Estados Unidos, o USS *Gerald R. Ford* (CVN-78) será o primeiro de uma nova

classe de navios-aeródromos nucleares que se beneficiarão da experiência adquirida na operação dos dez navios classe *Nimitz* ao longo dos últimos 30 anos. O CVN-78 terá sua quilha batida em 2008 para substituir, em 2014, o USS *Enterprise*, primeiro navio-aeródromo nuclear, quando ele completar 53 anos de serviço ativo. Embo-

\* Capitão-de-Corveta da Reserva da Marinha do Canadá. Diretor da *Canadian Naval Review* e *Maritime Warfare Bulletin*.

ra essa pareça uma vida útil muito longa, a estimada é de 50 anos para todos os atuais e futuros CVN.

Dentre outras características inovadoras, o *Ford* possuirá Sistema de Lançamento Eletromagnético (Emals) em substituição ao atual sistema de catapulta, que é pesado e difícil de manter, e um convés de vôo mais eficiente com emprego do “*Nascar Pit Crew*”, conceito que permitirá a realização mais rápida de serviços nas aeronaves. A classe *Ford* possuirá a maior geração de energia elétrica da Marinha dos EUA, duas vezes e meia maior que a da classe *Nimitz*. Outras modificações incluem:

- convés de vôo com maior capacidade de pousos e decolagens (*sorities*);
- novo desenho da superestrutura (“ilha”);
- nova planta nuclear;
- espaços para inserção de futuras tecnologias;
- dobro da capacidade de utilização de munição “inteligente” comparada com a classe *Nimitz*; e
- redução de pessoal em 30%, o que corresponde a incremento de 25% na sua disponibilidade para operação.

No Reino Unido, a Revisão de Defesa Estratégica (*Estrategic Defence Review*) de 1998 projetou o desenvolvimento de capacidade expedicionária com alcance global, centrada em dois navios-aeródromos de 65 mil toneladas dotados de rampa para *ski-jump* operando aeronaves V/STOL. Grande parte dessa capacidade foi adquirida, incluindo modernos navios anfíbios LPD da classe *Bullwark* e LSD da classe *Mount Bay*. Entretanto, a aprovação governamental para o programa de aquisição de navios-aeródromos ainda não foi obtida. Esses navios, a serem construídos na Inglaterra, serão batizados HMS *Queen Elizabeth* e HMS *Prince of Wales* e terão custo aproximado entre 3,6 e 3,8 bilhões de libras.

A Marinha britânica fez escolhas difíceis, de modo a garantir as verbas necessárias ao programa de aquisição de navios-aeródromos. Ela diminuiu a quantidade existente de contratorpedeiros, fragatas, submarinos e navios-varredores, além de indicar a possibilidade de fechar a Base Naval de Portsmouth e de realizar reduções de pessoal. Todos esses cortes foram feitos diante do que pode vir a redundar em apenas promessa vazia de substituição dos pequenos navios-aeródromos da classe *Invincible*, da década de 70, que operam com as aeronaves VTOL *Harrier “Jump Jet”*.

A Marinha da França vem planejando um segundo navio-aeródromo, por meio de um projeto que é uma variante da arquitetura do CVF, complementando o *Charles de Gaulle*, de propulsão nuclear. Entretanto, diferentemente da maioria dos outros navios-aeródromos não americanos, o novo navio deverá operar com aeronaves de lançamento e pouso convencionais (CTOL) e possuirá catapulta e cabos de arresto de modo a poder operar o *Rafale* e outros tipos de aeronaves de asa fixa em sua ala aérea.

Outro país de interesse quando se trata de navios-aeródromos é a Índia. Sua Marinha planeja a esquadra com três porta-aviões. Além do muito antigo INS *Viraat* (ex-HMS *Hermes*), a Índia adquiriu o INS *Vikramaditya* (ex-Almirante *Gorshkov*), que se encontra realizando reparos na Rússia, antes de sua entrega; e está construindo no Estaleiro *Cochin*, na própria Índia, um navio-aeródromo de 37.500 toneladas, com previsão de entrega em 2012, completando a Marinha de três porta-aviões planejada. Dessa forma, dois deverão estar permanentemente prontos a operar, enquanto um deles passa por reparos. Porém, considerando-se a idade do *Viraat*, um outro navio será necessário ou a Marinha de três porta-aviões será efêmera.

Segundo o autor, não se pode discutir o tópico navio-aeródromo sem citar a China, cuja Marinha, eventualmente, adquirirá um porta-aviões. Essa aquisição pode ocorrer em breve, caso seja possível tornar operacional o ex-russo *Varyag*. Entretanto, aprender a operar mesmo o mais simples navio porta-helicópteros de modo profissional demanda tempo. Doug Thomas acredita que, por sua visão tradicional de futuro de longo prazo, a China tenderá a adotar uma abordagem gradual ao buscar essa capacidade.

O autor conclui o artigo refletindo que a Inglaterra pode ter errado no desenvolvimento de seu programa de desenvolvimento de navios-aeródromos. Em vez de adquirir o CVF e dois ou três *Cavours* ou dois LHC *Wasp*, a escolha melhor teria sido a

substituição da classe *Invincible*, mantendo a Marinha balanceada sem a remoção de seus navios-escolta. Afinal, afirma ele, a grandeza que a Grã-Bretanha possuía até a Segunda Guerra Mundial se baseava no “domínio dos mares” e não no da terra! Prossegue citando que uma mudança de governo poderá resultar na alocação de verbas adequadas à Marinha real.

Finaliza opinando que se a Marinha do Canadá pretende adquirir um navio de grande porte para apoio e transporte de sua força de contingência, este deveria possuir: convés de voo e múltiplos pontos de operação de helicópteros; grande capacidade interna para acomodação de tropa e equipamentos; e doca na popa para operações com embarcações anfíbias.

## GUERRA SUBMARINA – NOVA DIMENSÃO PARA A AMÉRICA DO SUL?

*Tecnologia Militar* nº 3/2007 – setembro – p. 16-20

Capitão-de-Fragata Hugo F. Fontena Faríndez\*

O autor faz competente análise do emprego e utilização do submarino como arma ofensiva e defensiva.

Em resumo, o oficial comenta o estado da arte em propulsão, armamento, sensores e comunicações e tece conside-

rações estratégicas e de emprego para submarinos convencionais. Aborda, ainda, com detalhes básicos, os submarinos existentes nas Marinhas da América do Sul, informando os anos de suas incorporações/modernizações.

## ÍNDIA ASPIRA A STATUS DE PARTICIPANTE MAJORITÁRIO

*Jane's Defence Weekly*, Volume 44, Issue 28, 11/7/2007, p.22)

Rahul Bedi\*\*

Segundo o autor, o crescimento econômico, o perfil global em escalada, a reconhecida capacidade nuclear e os laços crescentes com os Estados Unidos se combinaram para alavancar a Índia (ainda que só na tentativa) a abandonar a ambivalência

estratégica e a buscar caminho para sua afirmação no sul da Ásia. Ele observa que a Índia, ao longo do ano passado, sem alarde, abandonou a desatualizada política de não-alinhamento que vinha adotando desde a metade dos anos 50 por causa da Guer-

\* N.R.: O Oficial é da reserva da Marinha do Chile e atualmente é chefe da cátedra de Logística e professor de Estratégia e Gestão de Crises na Academia de Guerra Naval chilena.

\*\* N.R.: Correspondente do *Jane's Defence Weekly* em Nova Déli.

ra Fria, e vem, desde então, buscando assegurar uma complexa rede de alianças militares, econômicas e de segurança, em sua região e além.

De acordo com o ministro de Relações Exteriores da Índia, Pranab Mukherjee, "após quase um milênio de visão voltada para o interior, estamos virando nosso olhar em direção ao exterior e para o mar, que é a direção natural para uma nação em busca de sua afirmação não somente como um poder continental, mas também como um poder marítimo".

Conforme o artigo, analistas e planejadores militares concordam que a Índia vem buscando alavancar-se por meio da aproximação com as "grandes potências", apesar de, até o momento, apresentar iniciativas geopolíticas apenas reativas àquelas de seus vizinhos nucleares, China e Paquistão. Isso vale, especialmente, com relação à Marinha, que vem desempenhando, crescentemente, papel de liderança na manutenção dessa postura estratégica ativa. Nesse movimento de busca de se tornar um poder na dinâmica arquitetura de segurança da Ásia, o autor verifica um objetivo não explícito da Índia de conter ou de, pelo menos, moderar a aparente hegemonia da China, cuja pujança econômica, alcance global e poderio militar vêm aumentando. A Índia vem buscando fazê-lo nem tanto por meio do balanceamento das relações de poder com países como EUA e Japão, mas por meio de um processo integrador que visa manter uma relação equilibrada com Pequim, de modo a favorecer suas opções estratégicas.

Essa estratégia pode ser exemplificada pela iniciativa da Índia de aumentar suas relações militares e nucleares com os EUA e seus laços econômicos com o Japão, enquanto, em paralelo, incrementa sua aliança com a China por meio de parcerias estratégicas e comerciais. Pequim, por seu lado,

parece adotar o princípio de Confúcio de "manter os amigos por perto e os inimigos mais próximos ainda", dizem analistas. Enquanto isso, emerge a rivalidade global acerca de reservas de energia, liderada majoritariamente por Pequim, e aumenta o potencial de conflitos sobre as reservas de água que se exaurem, com a China controlando o platô tibetano, origem dos principais rios da Ásia.

Como tática de contenção contra Pequim, a Índia está revisando sua política "olhar para o leste" dos anos 1990. Vem reforçando os laços com a maioria dos dez países da Asean (Associação dos Países do Sudeste Asiático) e com o Japão, por meio de grande quantidade de acordos econômicos e estratégicos, de exercícios militares conjuntos e de visitas recíprocas de autoridades. Em maio de 2007, a Índia deu um passo maior ao tomar parte na primeira e pouco divulgada Iniciativa Quadrilateral (Quad) entre autoridades oficiais de Japão, Austrália e EUA, realizada nos bastidores da Conferência Regional da Asean, em Manila, Filipinas. Considerada como um debate construtivo entre atores majoritários da Ásia, a Iniciativa excluiu, significativamente, a China. Essa omissão não passou despercebida em Pequim.

O Quad pretende, eventualmente, envolver a Índia em atividades com as quais ela já está cometida bilateralmente com EUA, Japão e alguns membros da Asean. Elas incluem a segurança de linhas de comunicações marítimas na Região do Oceano Índico (IOR) para assegurar o suprimento de combustíveis de hidrocarboneto e o combate ao terrorismo e à proliferação de armas de destruição de massa. Incluem, também, o desenvolvimento da interoperabilidade militar e da capacidade conjunta de apoio em casos de desastres naturais.

Pouco antes da Iniciativa Quadrilateral, a Marinha da Índia, que é reconhecida pe-

los EUA e por outros poderes regionais, além de países da África e do Golfo Pérsico, como uma força competente e estabilizadora, operou por dois meses na região, até o final de maio, estendendo, gradualmente, sua esfera de influência. Foram realizados exercícios com as Marinhas de Cingapura, seu aliado mais próximo, e dos EUA e com a Força Marítima de Autodefesa do Japão, na costa japonesa. A flotilha da Índia participou ainda de manobras com as Marinhas da China e da Rússia, ao largo de seus respectivos territórios. Ao retornar, realizou visitas a portos no Vietnã e nas Filipinas e participou de exercício com a Marinha Real da Nova Zelândia. A política "olhar para o leste" ganhará ainda mais ímpeto a partir das visitas previstas a Dêli pelos primeiros-ministros da Tailândia, Vietnã e Camboja.

Em área mais próxima ao país, a Índia visa contrapor-se à já estabelecida influência chinesa denominada "colar de pérolas". Essa estratégia busca a celebração de acordos militares e de segurança regionais, desde o Golfo Pérsico até o sul do Mar da China, além da expansão dessa influência na região do Oceano Índico.

Para reforçar o estrangulamento marítimo em torno da Índia, a China investe pesadamente no desenvolvimento do Porto Gwadar, localizado na costa oeste do Paquistão, seu aliado e também potência nuclear. Busca, além disso, criar elos militares, políticos e comerciais com Mianmar, Bangladesh, Nepal, Sri Lanka e Maldivas. Almeja, dessa forma, estabelecer melhores laços diplomáticos com esses países, na medida em que as suas relações com a Índia vêm declinando.

Em resposta às ações chinesas, a Índia, recentemente, transferiu para Mianmar duas aeronaves de vigilância marítima BN-2 *Defender*, em acréscimo às outras duas já transferidas em agosto de 2006, buscando

assim melhorar a cooperação em defesa com o país vizinho. Na frente oeste, a Índia conseguiu, finalmente, uma pequena penetração junto ao Afeganistão quando, em maio de 2007, baseou um grupo de 12 oficiais de seu Exército naquele país para ensinar inglês, técnicas militares de campo e manuseio de armamento ao Exército Nacional Afegão (ANA). Além disso, oficiais do ANA estão freqüentando várias instituições técnicas e de treinamento militar indianas, apesar de veementes protestos do Paquistão, preocupado com a intenção de Nova Dêli em cercá-lo estrategicamente por meio da expansão de suas relações com a administração do Presidente Hamid Karzai.

Mais ao longe, a Índia prontificou sua primeira base militar além-mar em Ayni, próxima a Dushanbe, capital do Tadjiquistão. O Ministério da Defesa indiano aguarda autorização do governo daquele país para iniciar sua operação. Após essa concessão, a força aérea da Índia transferirá aviões de caça e helicópteros para lá, em consonância com seu movimento no sentido de aumentar seu alcance estratégico nesta área conturbada e de, principalmente, assegurar o petróleo e o gás da região da Ásia Central, de que necessita desesperadamente.

Finalizando o artigo, o autor cita que os planejadores da defesa indiana têm confidenciado em particular que, apesar de todas as iniciativas acima citadas, talvez este seja um caso de "muito pouco, muito tarde". Eles admitem que a Índia, além de refém das insolúveis tensões em sua vizinhança, está se defrontando com uma crescente insurgência maoísta interna que engloba 170 dos seus 603 distritos administrativos. Eles afirmam que a tensão provocada pela desigualdade econômica e o desrespeito ambiental em nome do progresso só servirão para circunscrever a capacidade da Índia de influenciar os eventos fora de sua área.

## INVESTIGANDO A METÁFORA “A VIDA É UMA GUERRA” NO LINGUAJAR MARINHEIRO

*Revista de Villegagnon – nº 2, 2007, p. 87-93*

Giselle Trajano Ignácio Castro\*

A autora discute e procura compreender as metáforas usadas pelos aspirantes da Escola Naval no seu dia-a-dia, um tema que desperta sua curiosidade desde 2004, quando começou a trabalhar naquele estabelecimento.

Na Introdução do artigo, Giselle Castro narra seus primeiros dias na Escola Naval, quando começou a se familiarizar com a cultura naval.

“Devo dizer que, apesar de temer o rig-

gor da sua disciplina, sempre nutri um sentimento de admiração pela Marinha, principalmente no tocante à sua organização e ao senso de patriotismo. No entanto, foi a partir desses encontros que passei a entender melhor a importância da disciplina e da hierarquia em uma organização militar. Não se trata de um jogo de poderes, mas sim de um sistema complexo de relações no qual

cada componente tem um papel importante a desempenhar, onde é preciso haver confiança mútua entre os participantes, uma vez que o bom desempenho de um significa o sucesso do outro. Sendo assim, traduzindo em imagens a forma como entendi a Marinha, a disciplina e a hierarquia seriam como o óleo que permeia as engrenagens de uma máquina, garantindo o seu

bom funcionamento, enquanto que o espírito de grupo, de comunidade e até mesmo de família, eu diria, atuaria como o combustível, sem o qual a máquina não teria condições de trabalhar.”

No último dia da programação da semana de adaptação, a nova professora e os outros colegas aprovados no mesmo concurso de admissão embarcaram num “AvIn”, aviso de instrução, para um passeio pela Baía de Guanabara.

“Aviso de instrução é uma embarcação pequena, utilizada para exercícios no mar com os aspirantes. Neste tipo de navio, tem-se uma idéia do que acontece durante viagens em embarcações de maior porte.”

Foi a partir desse passeio que a autora iniciou a sua jornada de aprendizado do linguajar marinheiro, a gíria utilizada entre os homens do mar. “Durante aquela viagem

reparei que os homens se comunicavam de maneira muito peculiar, usando termos que só eles entendiam, muitas vezes engraçados ou exóticos, dos quais nós, ‘marinheiros de primeira viagem’, ávidos por legitimar a nossa aceitação pelo grupo, esforçávamo-nos para aprender os significados. Quem iria recusar uma ‘jacuba’ de boas-vindas? Só se o navio estivesse ‘jo-

**Não se trata de um jogo de poderes, mas sim de um sistema complexo de relações no qual cada componente tem um papel importante a desempenhar, onde é preciso haver confiança mútua entre os participantes, uma vez que o bom desempenho de um significa o sucesso do outro**

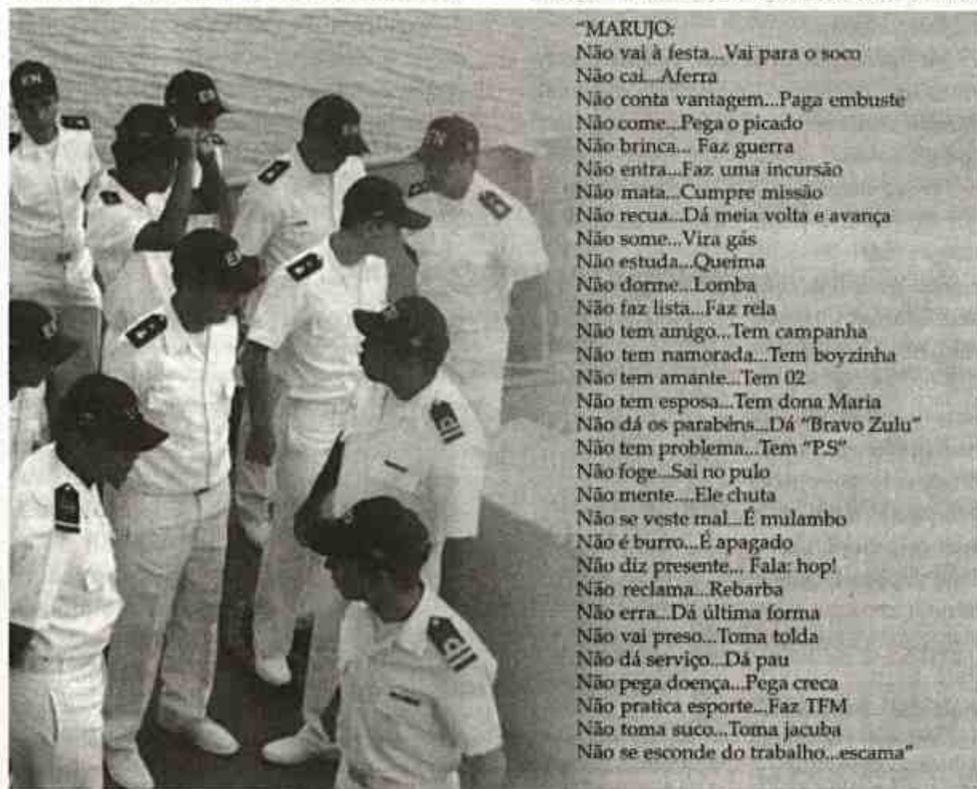
\* N.R.: A autora é professora de Inglês da Escola Naval.

gando' muito e o sujeito, 'mareado', o que não aconteceu a nenhum de nós! Fizemos a viagem toda 'na marca' e ainda no final recebemos um 'Bravo Zulu' do comandante", relembra.

O interesse no falar típico do pessoal da Marinha e em aprender o significado de suas expressões, aliado à vontade de interagir com os aspirantes e oficiais de forma mais próxima ao seu cotidiano, fez

tema conceitual do homem emerge da sua experiência com o próprio corpo e o ambiente físico e cultural em que vive. (...) É na busca de entendimento deste homem, pertencente a um determinado grupo cultural, que nasceu a proposta da investigação deste trabalho".

A autora discorre, então, sobre a teoria da metáfora conceitual, proposta por Lakoff e Johnson (1980/2002), e analisa



com que a professora ampliasse a sua atenção em direção aos "aspectos socioculturais que há por trás do uso de uma determinada língua, dialeto ou linguajar". Assim, ao dar início a seus estudos acadêmicos sobre Metáfora Conceitual, a professora juntou a esse interesse "o desejo de investigar os conceitos subjacentes às expressões usadas pelos marinheiros, tendo em mente que o sis-

que, quando não somos capazes de conceituar um objeto, "as metáforas, a partir de nossa experiência corpórea, colocam em interação figura e sentido, como uma forma eficiente de categorizar o objeto desconhecido e integrá-lo a conhecimentos anteriores".

Em sua investigação, Giselle Castro tomou como base um questionário constituído de quatro perguntas a respeito de 17 expres-

sões do falar marinho, visando investigar as relações corpo-mundo subjacentes às expressões usadas pelos marujos. Como uma das conclusões de sua pesquisa, a professora chama a atenção para a metáfora conceptual “a vida é uma guerra”, presente na análise de várias das expressões por ela estudadas (“estar de guerra”, “na marca”, “paiol” etc.). “Com guerra ou sem guerra, o militar deve estar sempre pronto para a batalha e, para tanto, toda a sua formação deve estar voltada para este fim”, analisa.

Concluindo, a professora diz que a análise de alguns exemplos do linguajar marinho evidencia a metáfora conceptual “a vida é uma guerra” como “elemento gerador daquelas expressões metafóricas, criadas a partir da interação social, como um sistema conceptual estruturado e estruturante da realidade”. E evidencia que, no caso do pessoal da Marinha, a prontidão para a guerra “é a razão primária da sua existência enquanto grupo e organização militar”.

# NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se precipuamente a registrar e divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, dar aos leitores inativos informações sobre a atualidade e permitir aos pesquisadores do futuro visualizar a Marinha de outrora.

Colaborações serão bem-vindas, se possível ilustradas com fotografias.

---

## SUMÁRIO

### ADMINISTRAÇÃO

#### COMEMORAÇÃO

- Dia do Marinheiro (261)
- Aniversário de incorporação do NP*a Guaratuba* (262)
- Aniversário do NP*aFlu Pedro Teixeira* (263)
- Armistício da Primeira Guerra Mundial (264)
- Dia da Bandeira (265)
- Dia da criação da Força Naval do Nordeste (266)
- Dia Marítimo Mundial (267)
- Dia do Servidor Público (268)
- Sociedade Oswaldo Cabral faz 30 anos (269)

#### EXTINÇÃO

- Extinto o Centro Logístico de Saúde da Marinha (270)

#### INCORPORAÇÃO

- Incorporação do NDCC *Garcia D'Ávila* (270)

#### MENSAGEM

- Mensagem do Presidente da República à Marinha do Brasil (270)

#### POSSE

- Assunção de cargos por almirantes (271)

#### PRÊMIO

- Prêmio Mérito Funcional do Serviço de Documentação (271)

**PROMOÇÃO**

Promoção de almirantes (272)

**APOIO****MANUTENÇÃO**

Concluído primeiro PMG de Navio-Patrolha Fluvial na Estação Naval do Rio Negro (272)

**MODERNIZAÇÃO**

Remotorização dos NaPaFlu classe *Roraima* (273)

**CIÊNCIA E TECNOLOGIA****ENERGIA NUCLEAR**

Programa nuclear da Marinha será retomado (272)

**CONGRESSOS****CONCLAVE**

DHN participa da VII reunião do Comitê Hidrográfico da Antártica (274)

**ENCONTROS**

Encontro de tecnologia em acústica submarina (274)

**SIMPÓSIO**

Simpósio de Segurança de Aviação da Marinha (275)

**EDUCAÇÃO****CONCURSO**

Amazônia Azul: o mar que nos pertence (276)

**ESPORTE**

Resultados esportivos (276)

**QUALIFICAÇÃO**

Preparação de recrutas do Colégio Naval (279)

**FORÇAS ARMADAS****AERONAVE**

Aeronave não tripulada (279)

**COMANDO DA MARINHA**

Almirante Moura Neto em entrevista ao jornal *O Globo* (280)

**COMANDO NAVAL**

Reunião de comandos navais fronteiriços (282)

**NAVIO AERÓDROMO**

NAe *São Paulo* – “Suspende” (283)

**GUERRAS****PREPARO PARA A GUERRA**

País deve estar preparado para a guerra (284)

**PESSOAL****INATIVO**

Fraudes contra inativos e pensionistas (284)

**PODER MARÍTIMO****PESCA**

Marinha auxilia na fiscalização da pesca da lagosta (285)

**PODER MARÍTIMO**

Governo quer navio nacional em 50% da cabotagem (286)

**PORTOS**

Portos de Santos e Itajaí no ranking mundial (286)

**PSICOSSOCIAL****ASSISTÊNCIA SOCIAL**

Projeto creche (287)

**CINEMA**

Marinha do Brasil premiada em festival internacional de cinema (287)

**LANÇAMENTO DE LIVRO**

"El último baile del Imperio", de Cláudio Costa Braga (287)

**LITERATURA**

Marinha do Brasil na XIII Bienal Internacional do Livro (289)

**PINTURA**

Exposição Universo Mazeredo (290)

**RELAÇÕES PÚBLICAS**

Amazônia Azul e programa antártico são apresentados a universitários em Brasília (292)

**REVISTA MARÍTIMA**

Anjos da guarda da redação (291)

**SOAMAR**

Mensagem do Comandante da Marinha às Soamar (292)

**TEATRO**

Festejando com Tamandaré – 200 anos (292)

Teatro no Museu Naval (300)

**RELAÇÕES INTERNACIONAIS****ACORDO**

Austrália e Índia finalizam acordo de defesa bilateral (297)

**SAÚDE****SERVIÇO DE SAÚDE**

Atendimento oftalmológico em Nova Iguaçu (297)

Marcação de consultas via Internet (298)

**SISTEMAS****SISTEMA DE SATÉLITE**

Presidente da República inaugura programa nacional de rastreamento de embarcações pesqueiras por satélite (298)

**VALORES****PATRONO**

Patronos da Marinha do Brasil (299)

## DIA DO MARINHEIRO

Foi comemorado, em 13 de dezembro último, o Dia do Marinheiro, data que, em 2007, revestiu-se de maior importância ainda, pois celebrou-se o bicentenário de nascimento do Almirante Tamandaré. O Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, expediu a seguinte Ordem do Dia:

“A História registra e a sociedade reconhece os vultos notáveis que, efetivamente, contribuíram para a formação do País. No caso específico da Marinha, o seu Patrono, o Almirante Joaquim Marques Lisboa, o Marquês de Tamandaré, se inclui entre essas personagens.

Nascido na cidade do Rio Grande, no Rio Grande do Sul, em 13 de dezembro de 1807, durante o período das Guerras Napoleônicas e às vésperas de grandes mudanças para a então Colônia, desde a infância demonstrou, por influência do seu pai, o Patrão-Mor da barra daquele porto, forte vocação para o mar.

Sua vida confunde-se com a consolidação da nossa instituição e da própria Nação brasileira. Com apenas 15 anos, ingressou como voluntário na embrionária Esquadra nacional, permanecendo no serviço ativo por quase 67 anos, tendo participado das lutas da Independência e de todas as campanhas do Império, sem que seu pavilhão jamais conhecesse a derrota. Como reconhecimento, pela Lei nº 10.796, de 5 de dezembro de 2003, teve o seu nome inscrito no Livro dos Heróis da Pátria.

Praticou a coragem, revestida de bondade. Foi austero e simples. Seu legado de liderança, dignidade, lealdade e abnegação é a maior herança que temos a honra de receber e o dever de transmitir aos sucessores.

Hoje, tão justamente designado o “Dia do Marinheiro”, nos engalanamos para trazer à memória o nascimento desse insigne chefe, neste ano em que se comemora o

seu Bicentenário e no qual foram realizadas intensas atividades alusivas ao fato, iniciadas em 20 de março e promovidas em todas as nossas Organizações.

É, também, um dia de reflexão.

Embora alguns pensadores tenham vislumbrado o declínio dos Estados como protagonistas nas relações entre os povos, a realidade é que vivemos uma época em que conflitos de diversas naturezas tornam o ordenamento mundial incerto e instável, com os atores alterando-se ao sabor de injunções econômicas e políticas. É cada vez mais notória a importância do Brasil fazer-se forte para, com autonomia e independência, ter voz ativa junto à comunidade internacional. Isso exige, dentre outros aspectos, o respaldo de um poder militar com credibilidade, que garanta um indiscutível efeito dissuasório. Só assim poderemos garantir, às futuras gerações, que seremos livres, respeitados e capazes de decidir sobre o nosso destino.

Desse modo, fica claro que não se pode prescindir de uma Força Naval moderna, corretamente equipada e apta a cumprir o seu dever na garantia de nossos interesses e soberania e a desempenhar o seu papel social em apoio aos desassistidos. Nesse contexto, urge:

- a alocação de recursos, aumentando o patamar orçamentário, no que já há perspectivas favoráveis para 2008;

- a implementação do Programa de Reaparelhamento, cujo início de algumas de suas metas já foi autorizado, de maneira a sermos capazes de atuar na vigilância e na proteção de nosso imenso patrimônio no mar e nas águas interiores, e que deverá estar compatível com o Plano Nacional Estratégico de Defesa, atualmente em discussão;

- a conclusão do Programa Nuclear, que proporcionará a capacidade de construir

um submarino com propulsão nuclear, e que é absolutamente dual, contribuindo para o nosso progresso através de sua possibilidade de gerar energia elétrica e pelo arrasto tecnológico que produz; e

– a valorização da profissão militar, pela elevação dos salários, de forma a diminuir a acentuada defasagem com relação às demais carreiras de Estado.

Marinheiros, Fuzileiros Navais e Servidores Civis!

Sabedor que o maior patrimônio da Instituição são os homens e as mulheres que a compõem, servindo em terra ou singrando as águas dos nossos rios, da Amazônia Azul e dos mais diversos e longínquos oceanos e mares, onde nossa presença for exigida, incito-os a participarem da construção do Poder

Naval que almejamos e a manterem o rumo na singradura traçada por nosso Patrono, cujo destino final será o porto seguro da ética, da disciplina, da dedicação ao trabalho e, sobretudo, do amor à Pátria. Tenho um profundo orgulho de poder trabalhar com as senhoras e os senhores. Bravo Zulu!

Aos agraciados com a Medalha Mérito Tamandaré, cujas cerimônias de imposição estão sendo realizadas em todos os Distritos Navais, transmito os meus efusivos cumprimentos pelos relevantes serviços prestados à Marinha do Brasil e exorto-os a contribuir para o fortalecimento da mentalidade marítima da Nação, conscientizando a sociedade brasileira sobre a importância do mar para o País.

Meus parabéns a todos!"

## ANIVERSÁRIO DE INCORPORAÇÃO DO GUARATUBA



Em 1º de dezembro último o Navio-Patrolha *Guaratuba* completou o seu 8º aniversário de incorporação à Armada. O NPa *Guaratuba* (P50) foi ordenado em 1996 como parte do sexto e último lote de duas unidades da classe, junto ao estaleiro Peenewerft GmbH, em Wolfsgast, Alemanha. O NPa *Guaratuba* é o primeiro navio a ostentar esse nome na Marinha do Brasil. *Guaratuba* – corruptela de “guará-tyba” – significa “garças em abundância”, e dá nome ao município do Estado do Paraná originário do povoamento que se iniciou

em 1656, e que posteriormente, em 1771, passou a denominar-se Vila de São Luís de Guaratuba da Marinha.

Foi construído seguindo o projeto do estaleiro Vosper-QAF Ltd, de Cingapura. Teve sua quilha batida em 9 de outubro de 1998, foi lançado ao mar em 16 de junho de 1999, recebido pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) em 12 de outubro de 1999 e, depois de realizadas inspeções de segurança no porto e no mar pelo Grupo de Recebimento, foi incorporado à Armada em 1º de dezembro de 1999.

O NPa *Guaratuba* constitui importante parcela do Poder Naval, estando envolvido no cumprimento das seguintes tarefas: inspeção naval, patrulha naval, salvaguarda da vida humana no mar e fiscalização das águas jurisdicionais brasileiras na área de responsabilidade do Comando do 2º Distrito Naval.

Ao longo desses oito anos, foram realizadas 91 comissões e navegadas 88.397,2 milhas, com 573,5 dias de mar. Destaca-se a participação do navio em 25 patrulhas navais, 21 inspeções navais e oito missões de busca e salvamento (missões SAR) na área do 2º Distrito Naval (Salvador).

## ANIVERSÁRIO NPaFlu *PEDRO TEIXEIRA*

O Navio-Patrulha Fluvial (NPaFlu) *Pedro Teixeira*, projetado e construído pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, completou, em 17 de dezembro último, 34 anos de serviço naval. O navio, incorporado à Armada em 1973, somou então 2.800 dias de mar.

A homenagem prestada pela Marinha, batizando o então recém-incorporado navio com esse nome, foi oferecida ao Capitão-Mor do Grão-Pará Pedro Teixeira, considerado o maior vulto militar do Brasil colonial, que teve uma vida admirável de conquistas e lutas vitoriosas contra ingleses, holandeses, franceses e índios tupinambás. Ele chegou, por meio fluvial, à cidade de Quito, no Equador, alargando, integrando e definindo os contornos atuais do nosso Brasil.

Nos dias atuais, o NPaFlu *Pedro Teixeira* percorre os mesmos rios trilhados

no passado, realizando diversas tarefas de importância para o País, destacando-se: atividades de Patrulha Naval nas hidrovias interiores, operações de Socorro e Salvamento, operações ribeirinhas, operações combinadas com o Exército e a Aeronáutica, além de contribuição para assistência cívica e social de populações ribeirinhas na Região Amazônica e apoio aos órgãos governamentais responsáveis pelas atividades de fiscalização, prevenção e repressão a ilícitos.

O navio dispõe de convão e hangar para embarque de uma aeronave orgânica, tipo Esquilo Monomotor (UH-12), pertencente ao 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-3), o que amplia a sua mobilidade e a capacidade de realizar esclarecimento.



A expressiva marca de 2.800 dias de mar atingida este ano demonstra seu alto grau de prontidão e disponibilidade nesses 34 anos de história.

## ARMISTÍCIO DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

Foi comemorado, em 9 de novembro último, o aniversário do Armistício da Primeira Guerra Mundial, que pôs fim àquele conflito, em 1918. Por ocasião da data, o comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto V. Saraiva Ribeiro, emitiu a seguinte Ordem do Dia:

“Há 89 anos era firmado, em Rethondes, na França, o armistício que poria fim à Primeira Guerra Mundial, também conhecida como a Grande Guerra.

Iniciada como consequência do assassinato do herdeiro do Império Austro-Húngaro, em 28 de julho de 1914, em Sarajevo, capital da Bósnia, envolveu o continente europeu, inicialmente, e mais tarde países da Ásia e das Américas, entre estes últimos os Estados Unidos da América e o Brasil.

Desde o início do conflito, o Brasil declarou-se neutro em relação às potências beligerantes. Tal postura, contudo, não impediu que no dia 5 de abril de 1917 o navio mercante nacional *Paraná* fosse afundado a 10 milhas do Cabo Barfleur, na costa ocidental francesa, por um submarino alemão. Seguiram-se uma série de ataques contra nosso tráfego marítimo, tendo sido torpedeados e afundados o *Tijuca*, o *Lapa* e o *Macau*, este último em outubro daquele ano, a 200 milhas do Cabo Finisterra, na costa ocidental espanhola.

Assim, em 26 de outubro de 1917, o governo brasileiro, apoiado na vontade nacional, reconheceu e proclamou o Estado de Guerra contra o Império Alemão e assumiu com as potências aliadas, dentre outros compromissos, o de enviar uma Força Naval à costa noroeste da África, com a

Para o ano de 2009 estão previstas a reembarcação e a substituição dos grupos diesel-geradores da embarcação cujo lema é “Onde a Amazônia precisar, o Boto vai chegar”.

tarefa de patrulhar a área marítima compreendida pelo triângulo Dakar – São Vicente – Gibraltar.

Nascia, assim, a Divisão Naval de Operações de Guerra – DNOG. Criada formalmente em 30 de janeiro de 1918, era constituída pelos Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*; pelos Contratorpedeiros *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba* e *Santa Catarina*; pelo Tênder *Belmonte*; e pelo Rebocador *Laurindo Pitta*. O seu comando foi atribuído ao Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin.

As dificuldades enfrentadas pelo Almirante Frontin na preparação das unidades navais para operarem em um teatro de operações afastado dos órgãos de apoio da Marinha foram enormes, desde a falta de sobressalentes e a escassez de combustível – o carvão –, até o preparo e o adestramento das tripulações. Tais dificuldades, contudo, foram superadas, graças aos atributos profissionais do Almirante Frontin e a sua dedicação à Marinha, possibilitando, desse modo, que em maio de 1918 a DNOG suspendesse do Rio de Janeiro, com destino a Dakar, via Freetown, na Serra Leoa, onde incorporar-se-ia à Força Naval inglesa, a quem ficaria subordinada.

Na véspera da chegada a Dakar, na noite de 25 de agosto, dá-se o batismo de fogo, tendo o Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte* atacado e afundado um submarino alemão que havia pouco antes lançado um torpedo contra o Tênder *Belmonte*, sem sucesso.

A 6 de setembro, quando já se planejavam as primeiras patrulhas, nossos bravos

marinheiros foram surpreendidos pela epidemia da gripe espanhola, que assolava o mundo e que ceifou a vida de muitos deles.

Essa infelicidade, contudo, não impossibilitou o Almirante Frontin de cumprir a sua missão. Com a recuperação dos sobreviventes, reorganizou a Divisão Naval e iniciou o patrulhamento da área marítima que lhe foi atribuída, o que só foi possível graças à abnegação, ao profissionalismo,

à dedicação e ao patriotismo demonstrados por aqueles que integravam a DNOG.

Hoje, ao renovarmos nosso preito de gratidão ao comandante da DNOG, Almirante Frontin, e aos seus comandados, devemos bem assimilar o exemplo por eles legado, de modo que, se um dia a agressão sobrevier, como no passado, a Nação possa contar com uma Marinha coesa, pronta, disciplinada e forte."

## DIA DA BANDEIRA

Foi comemorado, em 19 de novembro último, o Dia da Bandeira. Na Marinha, foi expedida a seguinte Ordem do Dia, assinada pelo chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Julio Saboya de Araujo Jorge, para celebrar a data:

"Hoje celebramos o Dia da Bandeira. No momento deste solene ato cívico, em que fazemos uma pausa na rotina diária, reverenciamos o Símbolo Augusto da Pátria. Expressamos os sentimentos que representam a nacionalidade e o compromisso pela defesa dos ideais e dos valores do povo brasileiro, tradicionalmente comuns aos homens do mar deste país.

Perfilados nos conveses de nossos navios e pátios de nossas demais Organizações Militares, é justo que dediquemos ao sublime estandarte palavras de respeito e devoção.

A Bandeira faz recordar as glórias vitoriosas e revigora o ânimo patriótico. O verde e o amarelo, cores nacionais, além das florestas e das riquezas minerais, denotam as lutas e vitórias dos nossos braços em defesa da Pátria, desde o tempo do Império. O azul homenageia Nossa Senhora, padroeira de Portugal e do Brasil, e a cor branca o espírito pacífico do povo brasileiro. As estrelas enumeram as unidades da federação e a legenda "Ordem e Progresso" uma síntese do lema positivista: "amor por princípio, a ordem por base e o progresso por fim".

O pavilhão que tremula por uma nação expressa os valores mais caros àqueles que o elegeram como símbolo. Além disso, representa as tradições de um passado histórico de lutas e de glórias, a geografia e a beleza das artes nativas. Assim, seu culto transformou-se numa das mais ricas tradições navais, em que a saudação na chegada a bordo, a cerimônia singela realizada diariamente, pela manhã e ao pôr do Sol, nos navios e nas unidades de terra, ou ainda, sua presença tremulando no penol dos mastros nas mais longas singraduras, encerram profundo sentimento de nacionalidade e amor à Pátria.

Nós, marinheiros e fuzileiros, que em frente ao Pavilhão Nacional juramos, solenemente, fidelidade e o sacrifício da própria vida, vibramos ao levá-lo por mares livres e pacíficos, mostrando-o mundo afora, desfraldado no tope dos mastros dos nossos navios de guerra, que constituem parcela do solo pátrio que tanto amamos.

Marinheiros e fuzileiros! Pequena parcela do povo brasileiro, lembremo-nos de reafirmar, diariamente, o solene juramento e o comprometimento de bem servir ao Brasil. Sejamos arautos dos dizeres inscritos na base do mastro situado no coração deste solo, onde a Bandeira Nacional permanece eternamente hasteada: "Sob a guarda do povo brasileiro, nesta Praça dos Três Poderes, a Bandeira sempre no alto - visão permanente da Pátria".

## DIA DA CRIAÇÃO DA FORÇA NAVAL DO NORDESTE

Foi comemorado, em 4 de outubro último, o Dia da Criação da Força Naval do Nordeste. Esta força foi organizada para apoiar os navios mercantes que navegavam pelo Atlântico à época da Segunda Guerra Mundial, suscetíveis aos ataques de submarinos alemães. Para relembrar a criação da Força Naval do Nordeste, o comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto V. Saraiva Ribeiro expediu a seguinte Ordem do Dia:

“Em janeiro de 1942, durante a Terceira Reunião de Consultas dos Ministros das Relações Exteriores, realizada no Rio de Janeiro, o Brasil anunciou o rompimento de suas relações diplomáticas e comerciais com a Alemanha, a Itália e o Japão, adotando uma postura de alinhamento com os países aliados da Segunda Guerra Mundial.

A decisão alemã de atacar a navegação ao longo das costas americanas deu início ao afundamento de navios nacionais, no começo de 1942, atingindo o seu ápice em agosto, quando em apenas quatro dias um único submarino afundou cinco mercantes e um iate brasileiros, resultando na morte de 607 passageiros, entre eles soldados sendo transportados para o Nordeste. Essa agressão provocou uma série de demonstrações populares de indignação, o que levou o Brasil a declarar o Estado de Guerra contra as potências do Eixo, em 31 de agosto. Em setembro daquele ano, a Marinha do Brasil recebia os dois primeiros navios cedidos pela Marinha norte-americana, os Caça-Submarinos da classe G, *Guaporé* e *Gurupi*.

Nessa época, os conhecimentos da Marinha do Brasil sobre a guerra anti-submarino eram praticamente nulos e os equipamentos específicos inexistentes. Embora os chefes navais de então tivessem despendido esforços visando à obtenção

de recursos financeiros para o reaparelhamento da Marinha, quando da entrada na guerra contávamos apenas com os obsoletos navios da Esquadra de 1910.

Com a decisão da Comissão Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos de constituir um comando único para as operações aeronavais, foi instituído o comando da Força do Atlântico Sul, assumido pelo Almirante Jonas H. Ingram, e, como consequência, após um rápido e intenso processo de reorganização das nossas Forças Navais, foi criada a Força Naval do Nordeste (FNNE), pelo Aviso nº 1661 de 5 de outubro de 1942, cujo comando foi atribuído ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Alfredo Carlos Soares Dutra, posteriormente promovido a contra-almirante, em 8 de janeiro de 1943.

Essa Força foi constituída, inicialmente, pelos Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, pelos Navios Mineiros *Carioca*, *Caravelas*, *Camaquã* e *Cabedelo* – posteriormente reclassificados como corvetas – e pelos Caça-Submarinos *Guaporé* e *Gurupi*, constituindo-se na Força-Tarefa 46, da Força do Atlântico Sul, subordinada à 4ª Esquadra norte-americana.

Fruto dos acordos políticos então conduzidos, o Congresso norte-americano aprovou o *Lend and Lease Act* – Lei de Empréstimos e Arrendamento –, que possibilitou a transferência, pela Marinha norte-americana à Marinha brasileira, de mais 14 caça-submarinos, perfazendo um total de 16 – incluindo os dois anteriormente recebidos –, e oito contratorpedeiros de escolta, somando 24 navios, que, juntamente com aqueles prontificados pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, três contratorpedeiros da classe M, foram incorporados e passaram a fazer parte da FNNE.

Por outro lado, foram também transferidos conhecimentos relativos às modernas

táticas anti-submarino e outros assuntos com os quais não estávamos atualizados, dentre eles: Controle de Avarias, Combate a Incêndio e Salvamento no Mar.

Os atributos de liderança e profissionalismo, aliados à habilidade do Almirante Soares Dutra, foram fundamentais para superar as dificuldades que se apresentaram, dentre elas a falta de adestramento das tripulações nas novas unidades, essencialmente de emprego anti-submarino.

A participação da FNNE nas escoltas mistas de comboios, regulares e especiais, dentre estes o transporte dos escalões da Força Expedicionária Brasileira para o campo de batalha na Itália, exigiu um enorme esforço operacional. Foram 575 comboios escoltados, num total de 3.164 navios, sendo que apenas três foram perdidos, um deles o brasileiro *Vital de Oliveira*, o que possibilitou a manutenção das vias de co-

municação marítima no Atlântico Sul, provendo os Aliados de materiais estratégicos essenciais ao esforço de guerra, e mantendo a economia nacional abastecida.

A Marinha do Brasil perdeu, ao final da Segunda Guerra Mundial, 486 homens, embarcados em diversos navios, inclusive mercantes.

Ao comemorarmos hoje os 65 anos de criação da Força Naval do Nordeste, devemos, antes de tudo, render um preito de gratidão a todos aqueles homens do mar que, com amor à Pátria, dedicação e perseverança, superaram e venceram as adversidades, contribuindo para a garantia de um Brasil livre e soberano.

Que o valeroso exemplo dos marinheiros da Força Naval do Nordeste se perpetue e norteie os homens e mulheres que hoje guardam a nossa Marinha, de modo a que ela esteja sempre pronta a cumprir sua missão."

## DIA MARÍTIMO MUNDIAL

Em 27 de setembro último, foi comemorado, o Dia Marítimo Mundial. Para celebrar a data, foi realizada cerimônia no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro, e à noite, na Escola Naval, houve apresentação do Coral de Alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, concerto da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais e lançamento do livro *História da Marinha Mercante Brasileira*. Ambos os eventos contaram com a presença do comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto. O diretor de Portos de Costas da Marinha do Brasil, Vice-Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho, emitiu a Ordem do Dia relativa à data, transcrita a seguir.

"A história nos mostra que o uso do mar foi um instrumento valioso e essencial para o crescimento dos povos. Na verda-

de, o homem primitivo já intuía a necessidade de utilizar a via marítima para desenvolver-se. Esta enorme vocação de 'se fazer' ao mar continuou ao longo do tempo, e algumas nações expandiram suas influências por intermédio do comércio marítimo. Em franco crescimento, esta propensão ao mar ganhou dimensão mundial, unindo povos de todo o mundo, fomentando a consciência que nos remeteu a estarmos aqui hoje.

A consciência a que me refiro se fez presente de forma significativa em pleno século XX, mais precisamente em 1948, com a criação da Organização Marítima Internacional, a IMO, a qual, na sua essência, visa coligar as nações marítimas, para que se possa atingir, de forma organizada, o bem comum com o uso do mar. Como parte dessa consciência, o secretário-geral da IMO criou o Evento Paralelo ao Dia Marí-

mo Mundial, que tradicionalmente é celebrado em Londres, tendo os seus países membros brindado o Brasil como o primeiro país do Continente Americano a realizar o terceiro 'Evento Paralelo', precedido apenas por Portugal e Cingapura. A escolha do Brasil para sediar um evento de tal magnitude, realizado recentemente na cidade de Salvador, Bahia, bem demonstra a expectativa da Comunidade Marítima Internacional em relação ao desenvolvimento de nossa Marinha Mercante e o respeito por um país que vem cumprindo, com rigor, todas as disposições das Convenções e Resoluções da IMO.

O tema proposto pela Organização Marítima Internacional para 2007, 'A resposta da IMO aos atuais desafios ambientais', teve como propósito nos colocar diante de um fato que não poderemos nos furtar de enfrentar. Percebo claramente que, a despeito do conhecimento adquirido no passado em como obter o melhor uso econômico do mar, o tema proposto, em essência, apresenta uma reflexão acerca de seu uso no futuro, visando evitar uma ambiência poluída. Este é e será, sem dúvida, o nosso grande desafio para o qual deveremos estar preparados. Para superá-lo teremos que trabalhar com afinco, mas para conseguir êxito nesta empreitada creio ser absolutamente necessária a colaboração de todos.

Como prova de que o trabalho em conjunto já é uma realidade, o Brasil, atento às decisões dos diversos setores da IMO, vem adotando medidas discutidas e acertadas em seus Comitês, mesmo antes da entrada em vigor das respectivas

convenções. Assim é que novas medidas já foram adotadas pela Autoridade Marítima visando ao gerenciamento da água de lastro e das pinturas anti-incrustantes das 'obras vivas' dos navios.

Da mesma forma, a Autoridade Marítima Brasileira acompanha o crescimento que vem ocorrendo na navegação em nossa Amazônia Azul e está preparada para atender à demanda gerada com o incremento previsto pelo transporte de petróleo e seus derivados; pela contínua evolução da navegação de apoio marítimo; pela expansão do comércio exterior; pelo promissor aumento da frota pesqueira; bem como pelo rápido desenvolvimento de nossa navegação interior.

Crescer preservando o meio ambiente. Este é o nosso desafio!

Não basta, entretanto, tratar apenas dos aspectos materiais do desenvolvimento. É preciso preparar a mão-de-obra adequada. Marítimos, fluviais e portuários precisam estar habilitados e qualificados para assumir o papel que lhes cabe no desenvolvimento da nossa Marinha Mercante.

Estou cômico da competência de nossa Comunidade Marítima e crente nas soluções inteligentes para fazer frente aos novos desafios. Por isso, congratulo-me no dia de hoje, o Dia Marítimo Mundial, com todos os seus integrantes e os conclamo para, juntos, continuarmos participando do esforço para garantir os meios necessários ao crescimento harmônico da nossa Marinha Mercante, de modo a permitir que nosso desenvolvimento seja estimulado por um transporte marítimo eficiente, econômico e ambientalmente seguro."

## DIA DO SERVIDOR PÚBLICO

Em homenagem ao "Dia do Servidor Público", comemorado em 28 de outubro, o diretor do Pessoal Civil da Marinha, Contra-Almirante Liseo Zampronio, emitiu a

seguinte Ordem do Dia, datada de 25 de outubro de 2007.

"Na data em que se comemora o Dia do Servidor Público, a Marinha do Brasil, com

incontestável satisfação e orgulho, rende homenagens aos seus "marinheiros sem farda", que, com dedicação, entusiasmo e comprometimento, representam parcela importante do maior patrimônio da Instituição, seu pessoal.

Quando expressamos nossa gratidão àqueles que, perfeitamente integrados às fileiras navais, constituem parte significativa e indispensável em muitas de nossas Organizações Militares, cabe enaltecer a memória do Patrono dos Servidores Civis da Marinha, Mestre Antônio da Silva. Exemplo de dedicação, confiança, abnegação, entusiasmo e liderança, Mestre Antônio superou dificuldades e venceu o desafio de construir uma nova embarcação em um estaleiro ainda inacabado. Sua habilidade, aliada ao seu conhecimento, permitiu, em 1767, que tivéssemos o primeiro navio legitimamente brasileiro, a *Nau São Sebastião*.

Representando a herança de valores deixada por esta figura eternizada, a Marinha instituiu o Prêmio Mestre Antônio da Silva, com o qual, anualmente, agracia seis servidores, como reconhecimento de seus trabalhos em benefício do Poder Naval.

Em continuidade à simbologia de agradecimentos, os servidores civis também

são contemplados, nesta data, com o Prêmio Mérito Funcional, destacando os bons serviços prestados à Marinha por 10, 20, 30 ou 40 anos, e com a Medalha-Prêmio de Ouro, fruto do reconhecimento de meio século de dedicação. Neste ano, temos a honra de agraciar dez servidores pelos seus 50 anos de serviço público.

A Marinha, em paralelo, continua empenhada na melhoria das condições de nossos servidores e, juntamente com o Ministério da Defesa, trabalha com afinco para a criação do Plano Especial de Cargos do Ministério da Defesa, que visa enquadrar todos os servidores não pertencentes a carreiras organizadas, e na reposição da força de trabalho perdida pelo envelhecimento do nosso pessoal.

Ao reverenciar e premiar servidores civis nas suas Organizações Militares em todo o Brasil, a Marinha reforça o sentimento de profundo respeito e admiração a estes homens e mulheres que, independentemente das adversidades que encontram no desempenho de suas funções, trilham uma história de incansável e perseverante dedicação.

Parabéns, servidores civis, o dia é de confraternização e júbilo para todos os integrantes da Marinha do Brasil."

## SOCIEDADE OSWALDO CABRAL FAZ 30 ANOS

A Sociedade Oswaldo Cabral comemorou, em 2 de outubro último, 30 anos de fundação. A instituição foi fundada no ano de 1977, com o objetivo de cultivar a música sinfônica. Para comemorar o aniversário, a Banda Sinfônica dos Fuzileiros Navais, sob a regência do Capitão Marcos Leitão Rabello, se apresentou



no Teatro do Instituto Abel, em Niterói (RJ).

A programação musical do evento foi a seguinte: "Recorda e sê feliz" (Olegário Mariano e Oswaldo Cabral); "Guilherme Tell" (Gioacchino Rossini); "Siloé", "Suíte romântica" e "A Festa do Cauim" (Oswaldo Cabral); "Quem sabe" e "Sento una

forza indomita – O Guarani, 1º ato” (Carlos Gomes); “No jardim de um mosteiro” (Albert Ketelbey); “Amazing Grace” (John Newton e William Kalpern); e “Aquarela do Brasil” (Ary Barroso), sendo o concerto encerrado com “Cisne Branco” (Antônio Manoel do Espírito Santo).

O músico Oswaldo Cabral, patrono da Sociedade, foi regente da Banda Sinfônica dos Fuzileiros Navais durante 37 anos, autor de 160 marchas militares, professor do maestro Eleazar de Carvalho e seguidor do compositor Francisco Braga (autor da música do Hino à Bandeira).

## EXTINÇÃO DO CENTRO LOGÍSTICO DE SAÚDE DA MARINHA

Em cumprimento à Portaria nº 299, de 22 de novembro de 2007, do Comandante da Marinha, foi realizada, em 30 de novembro último, a Cerimônia de Extinção do Centro Logístico de Saúde da Marinha (CLSM), no Rio de Janeiro.

O CLSM foi criado em 1998, com o propósito de contribuir para o aprimoramento do Sistema Logístico de Saúde da Marinha, executando atividades relativas ao Subsistema Logístico de Saúde no sentido de dar o apoio necessário ao pleno funcionamento das Organizações Militares (OM) de Saúde.

As atividades do Centro foram transferidas para o Setor do Abastecimento, “focando, prin-

cipalmente, o ‘princípio da eficiência’ da Administração Pública”, conforme explicado na Ordem do Dia do diretor-geral do Pessoal da Marinha, Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, expedida por ocasião da desativação daquela OM.

Concomitantemente, foi extinto o Subsistema Logístico de Saúde e criado o Subsistema de Medicina Operativa, este último com suas atividades gerenciadas pela Diretoria de Saúde da Marinha (DSM), passando a fazer parte desse novo Subsistema o Laboratório Farmacêutico da Marinha (LFM). (Fonte: Bono 809, de 30/11/07)

## INCORPORAÇÃO DO NDCC GARCIA D’AVILA

O Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) *Garcia D’Avila* foi incorporado à Marinha do Brasil em 4 de dezembro último, de acordo com a Portaria 294/MB/2007, do Comandante da Marinha. A Cerimônia de Incorporação, em Portsmouth, Reino Unido,

foi presidida pelo representante permanente alterno do Brasil junto à Organização Marítima Internacional (IMO), Capitão-de-Mar-e-Guerra José Caetano de Oliveira Filho, com o navio atracado na Base Naval de Portsmouth. (Fonte: Bono 817, de 4/12/07)

## MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA À MARINHA DO BRASIL

O Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, enviou mensagem à Marinha do Brasil por ocasião do Dia do Marinheiro, comemorado dia 13 de dezembro último.

“Em homenagem ao Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, comemora-se hoje o Dia do Marinheiro. E como neste ano completa-se o bicentenário do seu nascimento, a ocasião se reveste de um sentido especial.

O Almirante Tamandaré dedicou sua vida à Nação brasileira. Em 1823, com apenas 15 anos de idade, embarcou como voluntário na Fragata *Niterói*. Somente deixou o serviço público poucos dias antes de falecer, em 20 de março de 1897 – à época, ele era ministro do Conselho Supremo Militar e de Justiça.

Em sua carreira de mais de 70 anos, o Patrono da Marinha tomou parte na Guerra

da Independência e em todas as campanhas do Império, tendo sido consagrado Herói da Pátria em 13 de dezembro de 2004.

Estou convencido de que a Marinha, espelhando-se em Tamandaré, mantém a determinação e a perseverança necessárias para vencer todos os óbices que possam interferir com a sua missão.

O Programa Nuclear da Marinha é um exemplo do que acabo de citar. Consciente da sua importância para a soberania e o desenvolvimento tecnológico do País, a instituição mantém o programa entre suas prioridades.

Também estou certo de que o Brasil deve produzir industrialmente o combustível nuclear – uma vez que a tecnologia do ciclo do enriquecimento do urânio já foi dominada pela Marinha –, bem como construir um reator nacional. Por este motivo decidi, em visita ao Centro Experimental de Aramar, em julho deste ano, assegurar a alocação de um montante anual da ordem de R\$ 130 milhões, necessários à sua conclusão.

A recente descoberta da reserva gigante de petróleo e gás do campo Tupi, na Bacia de Santos, mostra a importância dos trabalhos que buscam conscientizar a sociedade sobre o mar territorial brasileiro. Este mar, que é nossa principal via de exportação e importação de produtos diversos, guarda muitas riquezas conhecidas e ainda por descobrir.

Tenho certeza de que, com a implementação do Programa de Reaparelhamento, teremos a Força Naval sempre apta a garantir a soberania e os nossos interesses nacionais no mar.

Marinheiros, fuzileiros navais e funcionários civis; homens e mulheres que, incansavelmente, labutam no cumprimento de suas tarefas em prol dessa secular instituição: recebam a admiração, a confiança e o reconhecimento de seu Comandante Supremo e de toda a Nação, neste dia 13 de dezembro.

Parabéns à Marinha do Brasil!"

(Fonte Bono 841, de 12/12/07)

## ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

Vice-Almirante Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais, em 29/11;

Vice-Almirante Gilberto Max Roffé Hirschfeld, comandante do Primeiro Distrito Naval, em 3/12;

Contra-Almirante Ilques Barbosa Junior, assistente do Comando da Escola Superior de Guerra, em 3/12;

Vice-Almirante Arthur Pires Ramos, comandante do 5º Distrito Naval, em 5/12;

Almirante-de-Esquadra Luiz Umberto de Mendonça, comandante da Escola Superior de Guerra, em 7/12;

Contra-Almirante Gener Martins Baptista, comandante do Centro de Instrução Almirante Alexandrino e presidente da Comissão de Desportos da Marinha, em 11/12;

Almirante-de-Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação, em 17/12;

Almirante-de-Esquadra José Antônio de Castro Leal, diretor-geral do Pessoal da Marinha, em 21/12.

## PRÊMIO MÉRITO FUNCIONAL DO SDM

De acordo com a Portaria nº 237/MB, de 1º de outubro de 2007, o Serviço de Documentação da Marinha (SDM) conferiu, em

29 de outubro último, o Prêmio Mérito Funcional aos seguintes servidores do órgão, por terem se destacado pela conduta exem-

plar e pelos bons serviços prestados à Marinha do Brasil: 30 anos de serviço – Artífice Jorge da Silva, Fotógrafo Luiz Miguel e Artífice Mario Boia; 20 anos de serviço – Agente Administrativo Luiza Helena e Jornalista Manuel Carlos Corgo Ferreira.

Além disso, também foi concedido o diploma Servidor Padrão 2006, de acordo com a Portaria nº 11/SDM, de 29 de outubro de

2007, sendo contemplado o Técnico em Comunicação Social (jornalista) Jacir Roberto Guimarães, “por ter demonstrado competência, profissionalismo e seriedade, sempre buscando novas soluções no desempenho de suas atividades. (...) intelectualmente atualizado, entusiasmado e atuante, está sempre pronto para engajar-se nos mais diversos projetos deste Serviço”.

## PROMOÇÃO DE ALMIRANTES

Foram promovidos por Decretos Presidenciais, contando antiguidade a partir de 25 de novembro de 2007, os seguintes oficiais:

– No Corpo da Armada: ao posto de Almirante-de-Esquadra, o Vice-Almirante Luiz

Umberto de Mendonça; ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira; ao posto de Contra-Almirante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Luiz Henrique Caroli.

## CONCLUÍDO PRIMEIRO PMG DE NPFLU NA ESTAÇÃO NAVAL DO RIO NEGRO

O Navio-Patrolha Fluvial (NpFlu) *Rondônia* atingiu, em 21 de setembro último, a fase III de adestramento, o que seria normal, não fosse fato marcante de ser o primeiro navio-patrolha fluvial a ter o seu Período de Manutenção Geral (PMG) realizado na Estação Naval do Rio Negro, em Manaus (AM), o que veio a demonstrar um importante incremento na capacidade

logística e industrial na área do Comando do 9º Distrito Naval (Manaus). Os serviços foram executados com presteza e qualidade, cumprindo o prazo estabelecido pelo Comando de Operações Navais e atendendo às expectativas do Comando da Flotilha do Amazonas, bem como de todas as Organizações Militares envolvidas direta ou indiretamente no reparo. (Bono 624, de 26/9/07)

## PROGRAMA NUCLEAR DA MARINHA SERÁ RETOMADO

Foi dada a partida para a retomada do Programa Nuclear da Marinha (PNM) em 2008. Com essa frase o comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, resumiu a atual situação do PNM, durante a audiência pública realizada dia 12 de setembro último na Câmara dos Deputados, em Brasília.

Durante cerca de duas horas, o comandante da Marinha apresentou aos deputados integrantes das Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, Minas e

Energia e Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática o PNM, mencionando os principais projetos componentes do Programa – o ciclo do combustível e o Laboratório de Geração Núcleo-Elétrica. Ao citar o ciclo do enriquecimento do urânio, o Almirante Moura Neto ressaltou que, com os devidos investimentos, é possível ao Brasil conquistar o domínio completo do ciclo em 2010.

Para a conclusão do Programa, é necessário um investimento anual de R\$ 130 milhões, durante oito anos. Para 2008, o re-

curso será repassado à Marinha diretamente pelo Ministério da Defesa, independente do Orçamento da Força, conforme destacou o comandante da Marinha.

Após a apresentação, que contou com um grande número de deputados, os integrantes das comissões tiveram a oportunidade de ampliar as informações

sobre o tema e mostraram-se interessados em contribuir para a conclusão do Programa, de modo a preservar o Orçamento da Marinha durante a tramitação da Lei Orçamentária para 2008 no Congresso Nacional.

(Fonte: Centro de Comunicação Social da Marinha)

## REMOTORIZAÇÃO DOS NaPaFlu CLASSE RORAIMA

Após um período de aproximadamente sete meses de reparo na Base Naval de Val-de-Cães (BNVC), em Belém (PA), o Navio-Patrolha Fluvial (NpaFlu) *Amapá* atracou na Estação Naval do Rio Negro (ENRN), no Amazonas, em 21 de setembro último. O navio encerraou com pleno êxito o seu processo de remotorização do sistema de propulsão, concluindo, assim, uma importante

etapa do Empreendimento Modular 15. Com o encerramento desta obra, completa-se o ciclo de remotorização dos NPaFlu classe *Roraima*, o que possibilita ao Comando da Flotilha do Amazonas dispor de mais um meio que atenda às necessidades operativas no cumprimento das tarefas atinentes a área do Comando do 9º Distrito Naval (Manaus). (Bono 624, de 26/9/07)



## DHN PARTICIPA DA VII REUNIÃO DO COMITÊ HIDROGRÁFICO DA ANTÁRTICA

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) participou, de 3 a 5 de outubro último, da VII Reunião do Comitê Hidrográfico da Antártica (CHA), realizada em Buenos Aires, na Argentina.

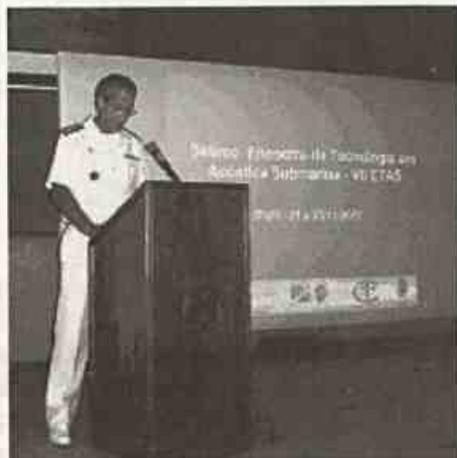
Esse comitê é composto pelos Serviços Hidrográficos da Alemanha, Argentina, Austrália, África do Sul, Brasil, Chile, China, Espanha, Equador, Estados Unidos da América, França, Federação Russa, Grécia, Índia, Itália, Nova Zelândia, Noruega, Peru e Reino Unido e tem um caráter consultivo, científico e tecnológico, regulado pela Organização Hidrográfica Internacional (OHI). Tem seus limites estabelecidos ao sul do paralelo de 60°S e é presidida por um dos diretores do Bureau Hidrográfico Internacional (BHI).

Dentre os propósitos do CHA, destacam-se: coordenar a execução do Plano

Cartográfico Internacional para a região; promover a cooperação técnica, a capacitação, o treinamento e a condução de comissões conjuntas no que diz respeito a levantamentos hidrográficos, cartográficos e informações náuticas; e facilitar o intercâmbio de informações hidrográficas e cartográficas. Com base nesses propósitos, a DHN acordou em estabelecer um Instrumento de Cooperação Bilateral com os Serviços Hidrográficos do Chile e do Peru, para a produção conjunta das cartas INT 9151 e 9125, respectivamente.

Como demonstração do prestígio que a Diretoria de Hidrografia e Navegação desfruta junto a este Comitê, ela foi convidada para sediar a próxima reunião da CHA, que será realizada em outubro de 2008.

## ENCONTRO DE TECNOLOGIA EM ACÚSTICA SUBMARINA



O Contra-Almirante (EN) Eduardo Maculan Vicentini, diretor do IPqM, na abertura do VII ETAS, dá as boas-vindas aos participantes e relembra a importância da Acústica Submarina para as Operações Navais e para o País

O Instituto de Pesquisas da Marinha (IpqM) realizou, nos dias 21 e 22 de novembro último, o VII Encontro de Tecnologia em Acústica Submarina (VII ETAS). O evento fez parte do Programa de Simpósios de Ciência e Tecnologia para 2007, patrocinado pelo Estado-Maior da Armada (EMA).

O VII ETAS teve por objetivo propiciar o intercâmbio entre os integrantes da comunidade científica e a Marinha do Brasil na área de Acústica Submarina e seus segmentos, dando ênfase aos aspectos de especial interesse à instituição.

O Encontro contou com a participação de pesquisadores e oficiais de instituições nacionais e estrangeiras – como da Universidade de Algarve, (Portugal) e do Servicio Naval de Investigación y Desarrollo (Argentina) –, participando

de palestras, das visitas às instalações do Grupo de Sonar e da troca de informações sobre tecnologia em acústica submarina de ponta.

A programação do evento consistiu de palestras, tutoriais e mesa redonda sobre Banco de Dados de Acústica Submarina.

Os principais tópicos abordados foram: Engenharia de Equipamentos Acústicos Submarinos; Oceanografia Acústica; Propagação Acústica Submarina; Processamento de Sinais Acústicos Submarinos; Ruído Irrradiado Atra-

vés de Estruturas; Sistemas Sonar; e Futuro Banco de Dados de Acústica – este último discutido em mesa-redonda.

O patrocínio foi do Departamento de Ciência e Tecnologia do Ministério da Defesa e da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), com o apoio institucional da Sociedade Brasileira de Redes Neurais (SBRN), Sociedade Brasileira de Geofísica (SBGF), Sociedade Brasileira de Acústica Submarina (Sobrac), Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e Petrobras. (Fonte: Bono 237, de 19/4/07)

## SIMPÓSIO DE SEGURANÇA DE AVIAÇÃO DA MARINHA

O Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Marinha (SipaAerM) promoveu, de 28 a 30 de novembro último, o XX Simpósio de Segurança de Aviação da Marinha, realizado no Comando da Força Aeronaval, em São Pedro da Aldeia, RJ. O evento contou com a participação de mais de 600 profissionais de prevenção e entusiastas multidisciplinares, que debateram as mudanças necessárias para que a Segurança da Aviação na Marinha, conceito criado em 1975, continue evoluindo.

O Simpósio apresentou os seguintes temas: “Controle do risco baseado em índices de manutenção”, pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra César Henrique Assad dos Santos (do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão); “Monitoramento de dados de voo”, pelo Capitão-de-Corveta (CC) Sérgio Henrique Abreu J. Teixeira (do SipaAerM); “Influência do fator humano nos acidentes e incidentes aeronáuticos”, pelo Capitão-de-Fragata (CF) Cesar da Silva Santos (da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia) e CC Fernando Antônio Gonçalves (do 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução); “Acidentes ou incidentes relacionados à falta de treinamento ou ao treinamento deficiente” e “Procedimen-

tos simples e objetivos para maximizar a segurança de voo”, por Fernando Castellani, (da Bell Helicopter Training Academy, EUA); “A investigação médica do acidente aeronáutico e acidente de massa”, pelo CF (Md) Luiz Felipe de Castro Pires (da Policlínica Naval de São Pedro da Aldeia) e CC (Md) Ricardo George Müller (do Centro de Perícias Médicas a Marinha); “Bastos Risk Management Model for on Demmand Operators – Brimoda”, pelo Tenente-Coronel Cláudio Magalhães Bastos (do 6º Serviço Regional de Investigação e Prevenção a Acidentes da Aeronáutica – Seripa 6).



## “AMAZÔNIA AZUL: O MAR QUE NOS PERTENCE”

Com a presença do comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, foi realizada, em 25 de setembro último, a cerimônia de premiação do Concurso Universitário de Ensaios “Amazônia Azul: o mar que nos pertence”, na sede social do Clube Naval, no Rio.

O concurso, cujo propósito foi promover uma reflexão sobre a importância do mar para o cidadão e para o desenvolvimento do País e sobre a necessidade de sua defesa, teve como público-alvo estudantes universitários de instituições públicas e privadas de todo o Brasil e foi coordenado pela Sociedade dos Amigos da Marinha do Brasil (Soamar-Brasil), contando com o apoio, além da Marinha, dos seguintes órgãos e empresas: Atech Tecnologias Críticas, Associação de Engenheiros da Petrobras, Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, Clube Naval, Editora Record, Empresa Gerencial de Proje-

tos Navais (Emgepron), Jornal Folha Dirigida, Sociedade Brasileira de Engenharia Naval, Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e Transpetro.

Na cerimônia, foram entregues prêmios aos cinco primeiros colocados em nível nacional: 1º lugar – Márcia Ferraresi Araújo (curso de Engenharia Mecatrônica da Universidade Paulista, Campinas, SP); 2º lugar – Mirllane Araujo Campos (curso de Direito do Centro Universitário do Norte, Manaus, AM); 3º lugar – Marcos Roberto Martins da Costa (curso de Formação de Oficiais do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Rio de Janeiro, RJ); 4º lugar – Marcelly Corbusier Delfino Silva (curso de Ciências Náuticas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Rio de Janeiro, RJ); e 5º lugar – Bruno Barbosa (curso de Relações Internacionais da Universidade Católica de Brasília, DF). (Bono 607, de 21/9/07)

## RESULTADOS ESPORTIVOS

### XII TORNEIO ABERTO BRASIL MASTERS DE NATAÇÃO

Realizado nos dias 15 e 16 de setembro, na cidade de Ribeirão Preto-SP, com a participação de dez equipes e 80 atletas. Destaque para a CC(T) Regina Boanerges Siqueira (Escola de Guerra Naval – EGN), da equipe de natação da Marinha, que obteve os seguintes resultados na faixa etária de 40 anos: 1º lugar - prova de 200m livre feminino, 2º lugar – prova de 200m borboleta feminino e 6º lugar - prova de 50m borboleta feminino.

### VII CIRCUITO PODER MARÍTIMO DE REMO EM ESCALER

Em 16 de setembro, foi realizada, no Rio de Janeiro, a XXXI Regata a Remo Escola Naval, que teve incluída em sua programação a 5ª Etapa de Remo Escaler de 2007.

Animadas pela banda da Escola Naval as provas de escaler tiveram o seguinte resultado: Categoria Veteranos – 1º C.R. Flamengo, 2º Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW), 3º Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), 4º Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), 5º Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA) e 6º Esquadra; Categoria Feminino – 1º CIAGA (A), 2º CIAW, 3º CFN, 4º Escola Naval (EN), 5º Botafogo F.R., 6º Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM), 7º Esquadra, 8º Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA) e 9º C.R. Vasco da Gama; Categoria Iniciantes – 1º C.R. Flamengo, 2º CIAA, 3º EN (A), 4º Colégio Naval (CN), 5º Ciaga, 6º CFN, 7º CIAW, 8º Centro de Inteligência da Marinha (CIM), e 9º EN (B); e Categoria Masculino – Aber-

to – 1º CIAGA (A), 2º CIAGA (B), 3º EN (A), 4º Botafogo F.R., 5º CFN, 6º EN (B), 7º CIAW e 8º Esquadra.

### VIII CIRCUITO NITEROIENSE DE MARATONAS AQUÁTICAS

Organizado em seis etapas, na Praia de Itaipu, Niterói (RJ), incluindo provas de 1.000, 1.500, 2.000, 2.500 e 3.000 metros. A competição reuniu nadadores das categorias feminino e masculino, de clubes e academias do Estado do Rio de Janeiro, distribuídos por classes e faixas etárias. A última etapa do circuito foi disputada em 21 de outubro, no percurso de 3.000 metros, com participação dos atletas da equipe de natação da Marinha. No feminino, classe Master B (30/34 anos), a CT Maria Cecília Trindade de Castro (Diretoria de Portos e Costas – DPC) conquistou o 2º lugar na etapa e obteve a 5ª colocação na classificação final por faixa etária. Na classe Master C (35/39 anos) a CC Natalia Moraes Correa Borges de Aguiar (Comando do Pessoal de Fuzileiros Navais – CPesFN) conquistou o 2º lugar na etapa e obteve a 2ª colocação na classificação final por faixa etária. No masculino, na classe Master C (35/39 anos), o 2T Alex Pinto Rubem (DPC) conquistou o 2º lugar e obteve a 1ª colocação na classificação final por faixa etária.

### CIRCUITO DAS ESTAÇÕES ADIDAS

Realizado, em 21 de outubro, no Aterro do Flamengo, Rio de Janeiro, com a participação de 3.850 atletas civis e militares, num percurso total de 10.150m. O CB Alex Passos Barbosa (CIAA) obteve o 2º lugar geral, com o tempo de 32min. 53seg.

### II REGATA AMAZÔNIA AZUL DE REMO EM ESCALER

Como parte das comemorações do 185º aniversário da Esquadra, realizou-se em 28 de outubro, no Centro de Convivência da Base Almirante Castro e Silva (BACS), em

Niterói, RJ, a Regata Amazônia Azul, que faz parte do VII Circuito Poder Marítimo, com o seguinte resultado: Categoria Feminino – 1º CFN, 2º CIAW, 3º CIAGA (A), 4º CIAGA (B), 5º EN e 6ª Esquadra; Categoria Veteranos – 1º DHN, 2º CIAW, 3º Ciaga, 4º CFN, 5º CIAA e 6ª Esquadra; Categoria Iniciantes – 1º CFN, 2º EN(A), 3º CN, 4º CIAGA (A), 5º CIAW, 6º DHN, 7º CIAA, 8º CIM e 9ª Esquadra; Categoria Masculino Aberto – 1º CIAGA (A), 2º CFN, 3º EN, 4º CIAW, 5º CIAA e 6ª Esquadra.

### Copa 4 – WAY CTR NSL 2007

A 2ª Etapa da competição foi realizada nos dias 13 e 14 de outubro, na cidade de Boituva-SP. A Copa 4-way CTR NSL é uma competição civil de nível nacional, composta da modalidade Formação em Queda Livre (FQL) e organizada pela empresa patrocinadora da equipe tetracampeã brasileira de pára-quedismo e atual campeã pan-americana em FQL. A Equipe de Pára-Quedismo da Marinha sagrou-se campeã nesta etapa, na Categoria Estreantes. Em julho, na primeira etapa da Copa, a equipe da Marinha já havia ficado em terceiro lugar e, com essas marcas, obteve a melhor pontuação no ranking anual, sagrando-se também campeã da Copa 4-way CTR NSL 2007. Integraram a equipe o CF Arentz (Centro de Instrução e Adestramento Almirante Átila Monteiro Aché – CIAMA), CT (FN) Carvalho (Batalhão de Operações Especiais dos Fuzileiros Navais – BtOpEspFuzNav), CT (FN) Wylerson (BtOpEspFuzNav), 1SG Noel (Grupamento de Mergulhadores de Combate – Grumec), 2SG-FN Carneiro e 3SG-FN Kenneth (ambos do BtOpEspFuzNav).

### 8º CAMPEONATO BRASILEIRO DE KARATÊ DA FBK

Realizado em Araraquara – SP, de 14 a 16 de setembro, com a participação de 550 atletas de 15 associações representando

os estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Goiás, Bahia, Espírito Santo e Paraíba. Destaque para os seguintes militares: Categoria Faixa Preta – 2º lugar kumitê (luta) por equipe CB Jone Max Braga da Silva (Serviço de Inativos e Pensionistas da Marinha – SIPM), 2º lugar kata (luta imaginária) por equipe e 3º lugar kata (luta imaginária) individual SD-FN Victor Hugo das Chagas R. Maciel (Batalhão de Controle Aerotático e Defesa Antiaérea BtlCtAETatDAAE).

#### V REGATA CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS

Como parte das comemorações dos 199 anos de criação do Corpo de Fuzileiros Navais, realizou-se, em 6 de outubro, a V Regata a Remo em Escaler, que integra o VII Circuito Poder Marítimo. A regata teve, pela primeira vez, a participação de três provas do remo olímpico e uma prova para portadores de necessidades físicas especiais.

O resultado geral das provas foi o seguinte: 1ª prova – escaler feminino – 1ª CIAGA (A), 2ª CFN, 3ª CIAGA (B), 4ª EN, 5ª Vasco da Gama, 6ª CIAW, 7ª DGMM e 8ª Esquadra; 2ª prova – *double-skiff* (16 anos) – 1ª Flamengo (A), 2ª Flamengo (B), 3ª Vasco da Gama, e 4ª Botafogo; 3ª prova – escaler iniciantes – 1ª EM (A), 2ª CIAA, 3ª Flamengo, 4ª CFN, 5ª CIAGA, 6ª CN, 7ª EN(B) e 8ª CIM; 4ª prova – canoa feminino (infantil – 1ª Botafogo (A), 2ª Botafogo (B), 3ª Flamengo (A), 4ª Vasco da Gama, 5ª Flamengo (B) e 6ª Guanabara; 5ª prova – canoa adaptado (só braço) – 1ª Flamengo (B), 2ª Flamengo (A) e 3ª Botafogo; 6ª prova – escaler veteranos – 1ª CIAGA, 2ª Flamengo, 3ª CIAW, 4ª CFN, 5ª CIAA e 6ª Esquadra; 7ª prova – yole (8 com) – 1ª EM (B), 2ª EM (A), 3ª Botafogo, 4ª Flamengo e 5ª Vasco da Gama; 8ª prova – escaler masculino-aberto – 1ª CIAGA (A), 2ª EN, 3ª CFN, 4ª CIAGA (B), 5ª CIAA, 6ª CIAW e 7ª Esquadra.

#### VII REGATA BAÍA DE GUANABARA DE REMO EM ESCALER

Realizada na área marítima a nordeste da Ilha das Enxadas, em 20 de outubro, a regata a remo abriu a série de eventos festivos programados para o “Dia Comemore Conosco” do CIAW. As provas tiveram o seguinte resultado: Escaler Feminino – 1ª CIAGA (A), 2ª CFN, 3ª CIAW, 4ª CIAGA (B), 5ª Vasco da Gama, 6ª EN e 7ª Esquadra; Escaler Veteranos – 1ª Ciaga, 2ª CFN, 3ª CIAA, 4ª DHN, 5ª CIAW, e 6ª Esquadra; Escaler Iniciantes – 1ª CFN, 2ª EN (A), 3ª CN, 4ª CIAGA, 5ª CIAW, 6ª CIAA, 7ª DHN, 8ª Vasco da Gama, 9ª CIM e 10ª EN (B); Escaler Masculino Aberto – 1ª CIAGA (A), 2ª CFN, 3ª CIAA, 4ª CIAGA (B), 5ª EN, 6ª Esquadra e 7ª CIAW.

#### CAMPEONATO DE FUTSAL DA MB ÁREA-RIO/2007

Realizado no Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes, Rio de Janeiro – RJ, teve o seguinte resultado: 1ª lugar Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), 2ª Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN), 3ª Esquadra, 4ª Secretaria-Geral da Marinha (SGM), 5ª DGMM, 6ª Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha (DGPM), 7ª Diretoria-Geral de Navegação (DGN), 8ª Comando do 1º Distrito Naval (Com1º DN).

#### VIII REGATA PODER MARÍTIMO DE REMO EM ESCALER

Realizado no CIAW, em 10 de novembro, a 10ª etapa do VII Circuito Poder Marítimo de 2007. A Regata, que deu nome ao Circuito no ano de 2000, teve a seguinte classificação: Categoria Feminino – 1ª CIAGA (A), 2ª CFN, 3ª CIAW, 4ª Centro de Análise de Sistemas Navais (CASNAV) e 5ª CIAGA (B); Categoria Iniciantes – 1ª CFN, 2ª CIAGA (A), 3ª EN, 4ª CIAGA (B), 5ª CIAA, 6ª CN e 7ª CIM; Categoria Vetera-

nos – 1º CIAGA, 2º CFN, 3º CIAW, 4º DHN e 5º CIAA; Categoria Masculino-Aberto – 1º CFN, 2º CIAGA (B), 3º CIAGA (A), 4º EN, 5º CIAA e 6º CIAW. Com esses resultados, sagraram-se vencedores do VII Circuito Poder Marítimo e campeões estaduais da

categoria Remo em Escalor de 2007 os seguintes participantes: Categoria Feminino – CIAGA (83 pontos); Categoria Veteranos – CIAGA (80 pontos); Categoria Iniciantes – CFN (69 pontos); Categoria Masculino-Aberto – CIAGA (84 pontos).

## AERONAVE NÃO TRIPULADA



(4.650 kg) e tem autonomia para 36 horas de voo.

(Fonte: IAI News, informativo da Israel Aerospace Industries Ltd.)

A aeronave não tripulada Heron TP (turbo propulsada) foi apresentada, em junho último, na 2007 Paris Air Show, na França.

Equipada com máquina turbo de 1.200 hp, pode operar em 45.000 pés, com carga de 10.200 libras



## PREPARAÇÃO DE RECRUTAS DO COLÉGIO NAVAL



Dezenove recrutas do Colégio Naval, em Angra dos Reis (RJ), receberam, em 17 de setembro último, seus certificados de conclusão dos cursos Básico e Avançado de Informática, realizados por meio do Projeto Teclar, entre Prefeitura de Angra dos Reis e o Colégio Naval

O Projeto, de inclusão digital, permitiu que os recru-

tas frequentassem os referidos cursos num período de três semanas. O comandante do Colégio Naval, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Luiz Ribeiro Filho disse que, com essa parceria, a Marinha ganha melhor qualidade no serviço dos recrutas e maior integração e comprometimen-

to destes com a instituição militar. "Isso também os motivará a ingressar no quadro normal", avaliou o comandante.

O ex-prefeito de Angra dos Reis João Luiz Gibrail Rocha, que teve a idéia da parceria entre a Prefeitura Municipal e o Colégio Naval, participou ativamente do projeto.

## ALMIRANTE MOURA NETO EM ENTREVISTA AO JORNAL O GLOBO<sup>1</sup>

O comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Júlio Soares de Moura Neto, concedeu, em 21 de setembro último, entrevista ao jornal *O Globo*, que transcrevemos a seguir na íntegra.

*O Globo* - O orçamento do ano que vem, de R\$ 10 bilhões, bem maior do que o deste ano, atende às expectativas das Forças Armadas?

JÚLIO SOARES DE MOURA NETO - Acredito que atenda à expectativa das Forças Armadas. Com a parte que caberá à Marinha, R\$ 2,136 bilhões, eu garanto várias das minhas metas. Primeiro atingir o patamar que permite a manutenção da Marinha. E, segundo, reinício o Programa Nuclear da Marinha, como era intenção do Presidente da República. O dinheiro que era previsto para o programa, que era de R\$ 130 milhões por um período de oito anos, já está garantido para o ano que vem. Então, reiniciamos o programa de reaparelhamento da Marinha.

*O Globo* - Então a Marinha está satisfeita com estes recursos?

MOURA NETO - Claro que está e, como o próprio ministro Jobim falou, ano que vem há uma expectativa desse orçamento ser aumentado com emendas de parlamentares, destaques de crédito. Para se ter uma idéia, o que a Marinha tinha apresentado ao Ministério da Defesa como uma necessidade era um orçamento de R\$ 2,6 bilhões. Estamos

recebendo R\$ 2,1 bilhões. Essa diferença aí de R\$ 500 milhões pode ser que venha de emendas, crédito suplementar.

*O Globo* - O que muda na Marinha com essa verba extra?

MOURA NETO - Durante esses últimos dez anos os orçamentos têm sido muito insuficientes. Não só não conseguíamos manter a Força, como estávamos mantendo nosso programa nuclear de uma maneira estagnada. Não tínhamos nenhuma possibilidade de iniciarmos o reaparelhamento da Força. Se forem mantidos esses recursos, será um ano extremamente favorável à Marinha.

*O Globo* - Alguns oficiais andam reclamando equiparação de salários com delegados da Polícia Federal e até de coronéis de algumas Polícias Militares. Existe essa preocupação na Marinha?

MOURA NETO - Isso é uma das preocupações do comandante da Marinha e dos outros dois comandantes de Força, ou seja, nós elevamos os salários. Hoje, os militares estão com os salários muito degradados e há uma necessidade. Talvez, no Executivo, sejamos nós a classe de servidores de Estado mais mal paga. Mas temos certeza que teremos este ano um reajuste. Há um estudo no Ministério da Defesa. Não foi aprovado ainda, mas com toda certeza o ministro levará ao Presidente da República o pleito dos militares.

<sup>1</sup> Entrevista realizada pelo jornalista Jailton de Carvalho.

*O Globo* - Vai-se tomar como parâmetro os salários dos policiais federais?

MOURA NETO - Não se trata de comparar com a Polícia Federal ou polícias militares. Se trata de ter um salário digno e condizente com as responsabilidades das Forças Armadas. Essa é minha visão.

*O Globo* - Quando a proposta vai ser entregue?

MOURA NETO - Já está nas mãos do ministro da Defesa. Ele deve estar aguardando uma oportunidade política favorável para levar esse assunto ao Presidente da República. Não acho que deve demorar.

*O Globo* - Algumas pessoas dizem que, num mundo globalizado, as Forças Armadas estão perdendo o caráter de prioridade.

MOURA NETO - Acho que essa é uma visão equivocada. Na minha opinião, todos os países têm interesses, têm soberania a ser garantida. Ou seja, temos que ter Forças Armadas equipadas de tal maneira que nenhum outro país do mundo queira afetar nossa soberania ou usar a força para sobrepujar os nossos interesses. Temos que ter capacidade de dissuasão, ou seja, mostrar que qualquer tentativa contra nós será uma aventura e custará caro contra quem tentar fazê-lo.

*O Globo* - Mas um eventual choque com os países que já desenvolveram armas nucleares não seria um desequilíbrio muito grande?

MOURA NETO - Os países que têm armas, não se pode garantir que eles vão usar. Por exemplo: não se está usando armas nucleares em nenhum lugar no mundo. Estamos assistindo ao desenrolar de vários conflitos. O Iraque, o Oriente Médio, no Afeganistão. Nenhum desses lugares passa, pela cabeça dos partícipes, usar armas nucleares. São armas convencionais de países que têm poderio.

*O Globo* - Não existe mais uma aspiração nas Forças Armadas de fabricação de armas nucleares?

MOURA NETO - Nunca houve.

*O Globo* - Na década de 90 tinha.

MOURA NETO - Foi uma impressão que ficou. Nossa Constituição diz que a energia nuclear deve ser utilizada para fins pacíficos. Então, em absoluto, o Brasil pensa em armamento nuclear.

*O Globo* - Essa fase está superada?

MOURA NETO - Ela nunca houve.

*O Globo* - Nem no início do governo Collor?

MOURA NETO - Ali se descobriu alguns locais, mas nunca ficou confirmado que era para testes nucleares.

*O Globo* - Semana passada, o ministro Nelson Jobim fez uma declaração que alguns militares não gostaram. O comando do Exército até editou uma nota em protesto. Por que a Marinha não se manifestou oficialmente até agora sobre o assunto?

MOURA NETO - A Marinha quer passar a seguinte imagem: para nós é importante que seja preservada a Lei da Anistia, que veio fazer a conciliação nacional, para permitir que a sociedade vivesse em paz. Ela estando preservada, a Marinha se sente perfeitamente tranqüila. Precisamos ter uma sociedade harmonicamente funcionando, que tenha confiança nas suas Forças Armadas. E isso existe. Preservamos a Lei da Anistia. As Forças Armadas, em todas as pesquisas, têm a confiança da população.

*O Globo* - A Marinha não se sentiu tão atingida como alguns generais do Exército?

MOURA NETO - A Marinha não se sentiu atingida.

*O Globo* - O cargo de ministro da Defesa sempre foi incômodo para os militares. O ministro Jobim está superando essas contradições?

MOURA NETO - Essa é uma opinião sua de que o ministro da Defesa é uma posição incômoda. Isso não é verdade. Houve uma decisão soberana do governo em criar o Ministério da Defesa e as Forças

Armadas têm buscado trabalhar com o Ministério da Defesa num ambiente de respeito, colaboração o tempo todo desde a criação do ministério.

*O Globo* - Mas na própria legislação existe um vácuo. O ministro da Defesa não é o comandante das Forças Armadas. O comandante supremo é o Presidente. Existe aí um hiato.

**MOURA NETO** - As Forças Armadas são subordinadas ao ministro da Defesa. Isso está na lei. O comandante supremo das Forças Armadas é o Presidente. Mas as três forças são subordinadas ao ministro da Defesa.

*O Globo* - A corrupção na política incomoda os militares ?

**MOURA NETO** - A expectativa das Forças Armadas é que seja cumprida a lei. Num regime democrático é assim que funciona. As pessoas acusadas se defendem e são julgadas. A partir daí, haverá punição ou não de acordo com a Justiça. O que as Forças

Armadas vêem é uma grande quantidade de denúncias e uma grande quantidade de apuração. É isso que tem que ser um Estado de Direito. Os que forem culpados pagarão. Os que não forem, serão inocentados.

*O Globo* - As Forças Armadas têm capacidade de atuar no combate à violência urbana como está acontecendo no Haiti?

**MOURA NETO** - Está previsto na Constituição que uma das tarefas que as Forças Armadas podem receber do Presidente da República é a garantia da lei e da ordem. Para que isso ocorra existe uma série de questões legais a serem respeitadas. Faz parte das atribuições das Forças Armadas a garantia da lei e da ordem desde que se cumpra o estamento local para que isso ocorra.

*O Globo* - Essa é o que está na lei. Mas qual é sua posição?

**MOURA NETO** - Em havendo a decisão presidencial é possível as Forças Armadas participarem da garantia da lei e da ordem.

## REUNIÃO DE COMANDOS NAVAIS FRONTEIRIÇOS

Uma comitiva do 6º Distrito Naval (Ladário – MS), participou, nos dias 26 e 27 de setembro último, na cidade de Puerto Quijarro – Bolívia, da V Reunião de Co-

mandos Navais Fronteiriços. A comitiva do 6º DN, chefiada pelo Contra-almirante José Moraes Sinval Reis, reuniu-se com a do 5º Distrito Naval Santa Cruz, da Bolívia, sob

o Comando do Capitan de Navio Andrés Rodrigues Rodriguez.

Esta reunião é bienal e sediada, alternadamente, nestes Comandos Distritais, com a absoluta predisposição de diálogo entre ambas as instituições, prevalecendo o marco de entendimentos, vontade de cooperação e integra-



ção de esforços e amizade, para promover maior aproximação entre ambos os Comandos Distritais e coordenar atividades de mútuo benefício institucional.

Do encontro resultaram entendimentos que estreitarão ainda mais os laços de camaradagem já existentes entre ambas as Marinhas.



## NAE SÃO PAULO “SUSPENDER”

O comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, comunicou, em nota publicada no Bono Especial nº 736, de 1º de novembro último a realização do primeiro “suspender” do Navio-Aeródromo *São Paulo*. O “suspender” de um navio é o ato em que ele iça a âncora (ferro, no linguajar marinho) para que possa zarpar. Eis a íntegra do comunicado do Almirante Moura Neto:

“É com grande satisfação que comunico a realização do primeiro suspender do NAE *São Paulo*, dentro da programação de experiência de máquinas, após um período de cerca de dois anos de imobilização, onde foram executadas obras de grande vulto e modernizações em importantes sistemas do navio, dentre elas as turbinas de propulsão e engrenagem redutora do eixo de bombordo, caldeiras, condensadores principais, sistema de geração de energia, equipamentos eletrônicos de detecção e comunicação, pintura do convés de vôo, obras estruturais em

conveses internos e externos, catapultas, bem como a substituição de cerca de 2 mil metros de redes de água, vapor e combustível do navio.

Nesta nova etapa, o navio realizará outras provas de mar, seguidas de períodos de verificação e ajustagem das obras realizadas, até sua prontificação total.

Em paralelo, já tiveram início os trabalhos da Comissão de Inspeção, Assessoria e Adestramento (Ciasa), para garantir o retorno do navio à Fase III de Adestramento em plenas condições operativas.

O suspender do NAE *São Paulo* representa um importante marco dentro das ações adotadas para que a Marinha volte a contar com seu navio-aeródromo, a partir de 2008, para o cumprimento de sua missão constitucional. Cabe, ainda, destacar que essa conquista é o resultado do trabalho de diversos setores da Marinha, que venceram óbices e desafios para alcançar essa meta.

Bravo Zulu!”

## PAÍS DEVE ESTAR PREPARADO PARA GUERRA

O ministro extraordinário de Assuntos Estratégicos, Roberto Mangabeira Unger, afirmou, no VII Encontro Nacional de Estudos Estratégicos, encerrado em 8 de novembro último em Brasília, que o Brasil deve se preparar para eventualmente participar de um conflito militar.

Mangabeira Unger, que integra, junto com o ministro da Defesa e os comandantes do Exército, Marinha e Aeronáutica, o grupo que está discutindo o Orçamento das Forças Armadas e o Plano Estratégico da Defesa, a ser apresentado em setembro de 2008, afirmou no evento, organizado pelo Gabinete de Segurança Institucional (GSI), que o Brasil deve se armar.

Na sua avaliação, o país não pode se intimidar diante do rearmamento militar dos países vizinhos, sobretudo da Venezuela. O ministro destacou que as Forças Armadas não podem ser tratadas como os demais órgãos civis do governo federal.

Para o ministro, as compras militares não devem ser submetidas à lei de licitações e é necessário que seja criado um regime jurídico que permita maior celeridade nas aquisições para as Forças Armadas. Segundo Mangabeira Unger, “não há estratégia de desenvolvimento nacional sem estratégia nacional de Defesa. Temos de estabelecer a causa da Defesa no imaginário do país, como causa inseparável dos grandes interesses do Brasil”, explicou.

De acordo com o ministro, os trabalhos do grupo giram em torno das hipóteses de emprego das Forças Armadas, desde um cenário de guerra até as tarefas de monitoramento das fronteiras, do espaço aéreo e do litoral.

Sob o comando de Mangabeira Unger, está o Núcleo de Assuntos Estratégicos (NAE) e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

(Fonte: [www.inforel.org](http://www.inforel.org))

## FRAUDES CONTRA INATIVOS E PENSIONISTAS

O Comando do 1º Distrito Naval (Rio de Janeiro) alerta que militares da reserva, civis aposentados e especialmente pensionistas estão sendo vítimas de golpe na tentativa de subtração de dinheiro. Os falsários realizam o contato com a vítima por meio de telefone, identificam-se por alguma patente, normalmente de oficial superior; informam que a pessoa teria direito a receber eventuais diferenças referentes a sua pensão, aposentadoria ou pecúlio atrasados, que haviam sido pagas a menor. Entretanto, para receber tais valores, a vítima é orientada a realizar um ou mais depósitos bancários em determinada(s) conta(s), de supostos advogados, no valor geralmente correspondente a 10% do

montante que supostamente seria recebido pela vítima.

Este tipo de golpe tem ocorrido com razoável frequência também em outras cidades brasileiras. Os estelionatários normalmente declaram trabalhar no Serviço da Previdência Privada Nacional, com sede em Brasília, e são conhecedores de várias informações pessoais das vítimas. A Delegacia de Defraudações informa que este crime é comum e acredita que muitas pessoas enganadas não prestam queixa com medo de represália dos criminosos. As quadrilhas envolvidas nesses golpes atuam em diferentes Estados, o que dificulta ainda mais a ação policial. Os falsários possuem telefone de contato em um

Estado, normalmente com um programa "siga-me" conectado a outra linha em outro Estado. As contas bancárias para recolhimento dos depósitos são em um terceiro Estado. Na maioria das fraudes os golpistas apresentam argumentos e alegam que:

- a oportunidade é por tempo muito limitado ou tem algum prazo a ser respeitado, fator muito usado para pressionar vítimas;
- a proposta foi aceita por muitas pessoas ou empresas, criando assim a idéia implícita que a coisa deve ser boa, se tantos assim a aceitaram supostamente com sucesso;
- são ligados a órgãos ou entidades públicas que lhe confeririam poder, ou se apresentam com cargos importantes;
- o valor a ser recebido é vultoso, muito maior do que a quantia a ser depositada pela vítima potencial.

O Comando do 1º Distrito Naval recomenda a adoção das seguintes medidas preventivas ao receber uma chamada telefônica deste tipo:

- não dar a pessoas desconhecidas qualquer informação pessoal. Recomendar, com antecedência, aos familiares e empregados para não repassarem a estranhos nomes, endereços, rotinas ou números telefônicos;

- informar, imediatamente ao Com1ºDN, pelo telefone (21) 2104-6106, o fato ocorrido, passando todas as informações obtidas do falsário, para acompanhamento e possíveis novas orientações;

- não realizar depósitos em contas bancárias citadas pelos falsários;

- pedir o número do telefone e outras informações possíveis, visando à obtenção de melhor identificação do interlocutor;

- se possível, gravar o telefonema e instalar um identificador de chamadas; e

- registrar a ocorrência de tentativa de estelionato na Delegacia Policial, assim que possível.

É recomendável a ampla divulgação ao pessoal civil e militar, para que disseminem as informações aos familiares e amigos inativos e/ou pensionistas. (Bono 14, de 26/9/07)

## MARINHA AUXILIA NA FISCALIZAÇÃO DA PESCA DA LAGOSTA

O Ibama deflagrou, em 24 de setembro último, a Operação Lagosta Legal, uma ação sincronizada de fiscalização da pesca da lagosta no litoral do Espírito Santo. A operação, realizada em conjunto com a Marinha do Brasil, contou também com a participação da Polícia Federal e Polícia Rodoviária Federal e das Polícias Cíveis e Polícias Militares dos estados envolvidos. A área abrangida foi ao longo do litoral que vai do Amapá ao mar capixaba.

De acordo com o Ibama, a idéia foi realizar uma ação de caráter preventivo, ao impedir a captura e o desembarque ilegal de lagostas das espécies verde e vermelha. Também são alvos da fiscalização outras fases da cadeia

produtiva, como a comercialização e a exportação do crustáceo.

Ao todo, 200 agentes de fiscalização distribuídos em 50 equipes fazem uma varredura na costa dos nove estados do Nordeste, além do Amapá, Pará e Espírito Santo. No mar, a bordo de embarcações da Marinha, os fiscais do Ibama averiguam a permissão e os equipamentos de pesca. Os agentes da Marinha verificam a documentação dos barcos e instrumentos de salvamento obrigatórios.

Só podem exercer a atividade de pesca os barcos devidamente permissionados pela Secretaria Especial de Pesca e Aquicultura da Presidência da República. O uso de manzuá ou covo, um tipo de armadilha de pesca, é o

único petrecho permitido para captura das lagostas. Já as redes caçoeira, consideradas por especialistas em meio ambiente como altamente predatórias, e os compressores são apreendidos pelos fiscais do Ibama.

Os agentes verificam também se o tamanho mínimo estabelecido para as espécies está sendo respeitado pelos pescadores e comerciantes.

(Fonte: <http://blog.naval.com.br>)

## GOVERNO QUER NAVIO NACIONAL EM 50% DA CABOTAGEM

O governo quer aumentar de 20% para 50% a participação da frota brasileira no transporte aquaviário de cargas. O vice-presidente da República, José Alencar, afirmou que o momento atual é favorável para incentivar a indústria nacional na cabotagem. Não só por causa da encomenda de 26 navios da Transpetro, como também porque o País se tornou o maior exportador de grãos do mundo.

Além do aquecimento econômico e da crescente produção de petróleo, há também o potencial espaço da cabotagem na matriz de transporte. Menos de 150 navios transportam carga no País. Os navios perdem para os caminhões e, mais recentemente, têm deixado espaço para as ferrovias. Apenas 12% do transporte de cargas é feito por navios, apesar de a costa brasileira possuir 8 mil quilômetros de extensão.

A retomada da indústria naval brasileira foi um dos temas da Fenashore Niterói

2007. A feira reuniu cem expositores do setor, entre os maiores estaleiros do País. Durante o evento, o presidente da Transpetro, Sérgio Machado, informou que seria assinado, nos dias subseqüentes, contrato com o Mauá Jurong para a construção quatro navios de produtos. Os navios compõem o programa de renovação da frota da Petrobras e já contam, desde junho, com a aprovação de financiamento de R\$ R\$ 564,5 milhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Niterói foi uma das cidades beneficiadas pelo renascimento da indústria naval. O prefeito da cidade, Godofredo Pinto, destacou que o total de empregos do setor saltou de 1,5 mil para 12,5 mil no município. Somente os estaleiros respondem por um quinto da arrecadação municipal.

(Fontes: Gazeta Mercantil e <http://www.sindmar.org.br/>)

## PORTOS DE SANTOS E ITAJAÍ NO RANKING MUNDIAL

Os portos brasileiros de Santos e Itajaí integram o ranking dos 120 maiores portos do mundo em movimentação de contêineres, segundo a Container Manegement, da Inglaterra. De acordo com a publicação, Santos está à frente dos portos de Kobe e Osaka, no Japão; Le Havre, na França; e Seattle, nos Estados Unidos,

entre outros. Santos e Itajaí ocupam, respectivamente, as 39ª e 113ª posições.

As posições estão de acordo com desempenho verificado no ano passado. Os vencedores na movimentação mundial de contêineres são Cingapura, Hong Kong e Shanghai.

(Fonte: <http://www.sindmar.org.br/>)

## PROJETO CRECHE

Encontram-se abertas as inscrições para o Projeto Creche, do Serviço de Assistência Social da Marinha. O projeto visa proporcionar aos militares e servidores civis da ativa da Marinha do Brasil tranquilidade quanto à atenção aos seus dependentes menores de 6 anos de idade, durante a ausência do lar do responsável, por motivo de atividade profissional. Para tal, foram firmados contratos com instituições de educação infantil em diversos bairros do Grande Rio.

Os interessados deverão comparecer ao Serviço Social responsável pelo atendimento de sua Organização Militar (OM) para agendar entrevista. Solicita-se levar cópia da identidade, da folha da Caderneta-Registro onde conste a inclusão do dependente e documento semelhante para o servidor civil, do último bilhete de pagamento e dos comprovantes de despesas. Outras informações pelo telefone (21) 2104-5423 ou Retelma 8110-5423. (Bono 601, de 19/9/07)

## MARINHA DO BRASIL PREMIADA EM FESTIVAL INTERNACIONAL DE CINEMA

A Marinha do Brasil ganhou o 1º Prêmio na Categoria "Funzione Sociale", Coppa del Capo di Stato Maggiore dell'2 Aeronautica, pelo filme *Entre o céu e a terra*, no 18º Festival Internacional de Filmes Militares, realizado em Bracciano, na Itália, de 12 a 18 de novembro último. O filme, com roteiro do Capitão-de-Fragata Marco Antônio Schiavon, foi uma produção da Rede Globo de Televisão filmada na Base Aérea

Naval de São Pedro da Aldeia (RJ) em 2002, com o apoio da Marinha. O Festival contou com a participação de 24 países.

Ao todo, foram exibidas mais de 50 horas de filmes baseados em assuntos militares, com destaque para meio ambiente, assistência humanitária, apoio a populações atingidas por calamidades, sistemas de defesa, documentários históricos e valorização do profissional militar. (Bono 792, de 26/11/07)

## "EL ULTIMO BAILE DEL IMPERIO"

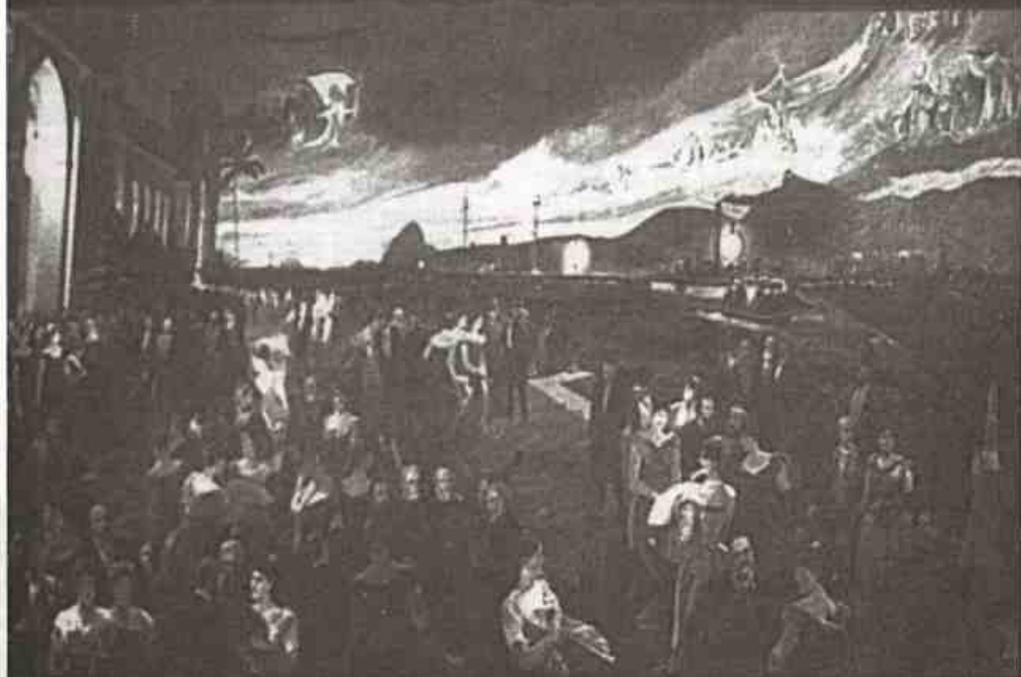
Foi lançado, em 27 de outubro último, na 27ª Feira Internacional do Livro de Santiago (Chile) a edição em espanhol do livro "O último baile do Império", do Comandante Cláudio da Costa Braga, com tradução de Violeta Romero e María Eugenia Llosa. A Feira foi aberta em 23 de outubro, no Centro Cultural Estación Mapocho. O autor, na ocasião, proferiu uma palestra sobre o tema da obra.

Na cerimônia de abertura estavam presentes a Presidente do Chile, Michelle Bachelet, e, entre diversas autoridades, o embaixador do Brasil naquele país, Mário Vilalva, que proferiu uma alocução agradecendo ao Chile por distinguir o Brasil como convidado de honra.



Presidente do Chile, Michelle Bachelet, discursando na abertura da Feira

# El último baile del Imperio



## *El Baile de la Isla Fiscal*

— Claudia da Costa Braga —



Da esquerda para direita: embaixador do Brasil no Chile, Mário Vilalva; Comandante Costa Braga e Embaixador André Guimarães, por ocasião do coquetel oferecido pelo Brasil como país convidado de honra

O Brasil se fez representar no evento com obras de diversos autores.

O lançamento do livro do Comandante Costa Braga em espanhol foi patrocinado pelo setor cultural do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, com co-participação da Pontifícia Universidad Católica de Chile.

O embaixador Mario Vilalva assinou o texto da apresentação da edição, o qual reproduzimos a seguir:

“Para mim é motivo de grande satisfação apresentar ao público chileno – durante a 27ª Feira Internacional do Livro de San-

tiago, que em 2007 homenageia o Brasil – a intenção de corrigir uma falha que já dura muitas gerações: a falta de literatura especializada sobre as relações históricas entre Brasil e Chile.

Esta carência, por si só injustificável por tratar-se de duas nações sul-americanas, se torna ainda mais grave quando se percebe que os dois países sempre têm compartilhado uma relação intensa e amistosa, caso singular em um cenário muitas vezes instável e turbulento como é o do nosso continente. O Baile da Ilha Fiscal, que se originou de um ato de reconhecimento, por parte do Império do Brasil, da amizade que sentia pelo Chile, se transformou em símbolo da derrocada da Monarquia. Tratou-se de um momento histórico que há tempos pede uma abordagem mais detalhada e que exige, também, ser conhecido além das fronteiras do Brasil.

Formulo votos para que esta co-edição de “O último baile do Império”, de Cláudio Costa Braga, seja também um símbolo, não da conclusão de um ciclo, mas do nascimento de um novo período de descobrimento do nosso passado em comum, que em grande medida explica os excelentes laços que mantemos no presente.”

## MARINHA NA XIII BIENAL INTERNACIONAL DO LIVRO

Pela segunda vez consecutiva, a Marinha do Brasil esteve representada na Bienal do Livro, em um estande organizado pelo Serviço de Documentação da Marinha (SDM), no Pavilhão Laranja. Na XIII edição do evento, realizado entre os dias 13 e 23 de setembro, no Riocentro, RJ, o SDM apresentou como novidade a realização de sorteios que davam direito a um passeio à Ilha Fiscal, com acompanhante, àqueles que comprassem um ou mais livros. Visando atingir o maior público possível,

algumas publicações foram ofertadas a preços promocionais, a partir de R\$ 4. O livro *O Descobrimento do Brasil*, de Max Justo Guedes, foi o mais vendido no espaço. A obra busca dar aos leitores perspectivas náuticas dos feitos de Pedro Álvares Cabral.

Outro livro merece ser citados pelo sucesso de vendagem: *Imagens da Aviação Naval (1916-1923)* (Argumento Editora, 2001, 118 páginas), que mostra a cidade do Rio de Janeiro do início do século XX, ain-

da com o Morro do Castelo, o Mercado Municipal e o Palácio Monroe. A obra também mostra fotos da Lagoa Rodrigues de Freitas praticamente virgem, antes das avenidas e edifícios; do Galeão sem o aeroporto, e do Corcovado sem o monumento do Cristo Redentor. Também foi bem vendida a *Revista Marítima Brasileira*, que chamou a atenção pelos artigos de autores nacionais e estrangeiros sobre assuntos históricos, técnicos e estratégicos, além de outras seções.

Além de oferecer livros a preços acessíveis, o Serviço de Documentação da Marinha doou coleções da *História Naval Brasileira* a estudantes da rede municipal e estadual de ensino. Os interessados ainda podem acessar o site do Serviço de Documentação da Marinha ([www.mar.mil.br/sdm](http://www.mar.mil.br/sdm)) para consultar todas as obras apresentadas na Bienal. Ao todo, 419 trabalhos foram vendidos nos 11 dias do evento.

Com o objetivo não apenas de vender livros, o SDM realizou um trabalho de divulgação da Marinha brasileira, principalmente através de distribuição de *folders*, em especial os referentes à comemoração do bicentenário de nascimento do patrono da Marinha, Almirante Tamandaré. Durante toda a Bienal Internacional do Livro, militares fizeram-se presentes no estande, tirando dúvidas sobre como conhecer o

Complexo Cultural da Marinha (Ilha Fiscal, Espaço Cultural, Navio-Museu *Bauru*, Rebocador *Laurindo Pitta*, Submarino-Museu *Riachuelo*, Biblioteca, Arquivo e a própria sede do SDM).

A XIII Bienal do Livro recebeu 645 mil visitantes, 45 mil a mais do que na última edição (2005) – desses, 17% alunos da rede pública. O faturamento chegou a R\$43 milhões, mais do que o dobro do investido, excluindo-se a receita com ingressos. Participaram 21 escritores estrangeiros e 324 brasileiros e foram realizadas 133 sessões literárias (debates, conversas, encontros e sessões de autógrafos). Foram vendido 2,5 milhões de livros por 950 expositores, sendo cinco em média por pessoa (83% do público adquiriu exemplares).

Durante esta Bienal, considerada um sucesso, crianças, adolescentes, jovens e adultos tiveram a oportunidade de se relacionar com um universo ainda pouco explorado. Segundo a Câmara Brasileira do Livro, o País possui uma média de livros lidos por brasileiros, em um ano, igual a 1.8, bem inferior se comparada a nações como Colômbia (2.4), Estados Unidos e Inglaterra (5.0), e França (7.0), apesar de já ter superado a marca cumulativa dos 150 milhões – uma quantidade apenas razoável para uma população de aproximadamente 180 milhões de habitantes.

## EXPOSIÇÃO UNIVERSO MAZEREDO

A exposição Universo, com esculturas e quadros da artista plástica Mazeredo, esteve em cartaz no Museu Naval (RJ), de 13 de setembro a 4 de outubro último. A mostra foi promovida pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha e pelo Instituto Mazeredo de Arte Nova (Iman).

As obras de Mazeredo já foram expostas em vários espaços artísticos e públicos no Brasil e exterior. A artista também assina várias esculturas que adornam praças, avenidas e construções em algumas cidades do Brasil e de outros países. A exposição do Museu Naval teve o patrocínio do Ministério da Cultura, Cedae e Companhia Souza Cruz.

## OS "ANJOS DA GUARDA" DA REVISTA MARÍTIMA



Corgo e Deolinda

A homenagem que a Redação de "O Globo" prestou aos seus revisores motivou a *Revista Marítima Brasileira* a se associar

e, também, enaltecer o trabalho de revisão de textos. Por coincidência e felicidade mútua — de O Globo e da RMB — Manuel Carlos Corgo Ferreira atende aos dois.

A RMB, mais modesta, não tem quatro e sim dois "anjos da guarda", o Corgo e a Deolinda Oliveira Monteiro, que nos ensinam e assessoram na produção das 320 páginas que, trimestralmente, são liberadas para a empresa gráfica.

Também é lembrado que revisor não é infalível: em nossa revista, por exemplo, foi publicado que Hitler foi grande "apelo" da humanidade, em vez de grande "flagelo".

Eis os nossos revisores e a reprodução de parte da página 2 de O Globo, de 10 de outubro deste ano.

## POR DENTRO DO GLOBO

## Os 'anjos da guarda' da Redação

Elas são chamados, não por acaso, de "anjos da guarda", "mestres", "professores". Diariamente, usam lupas para ler a primeira página e a dois, em busca de eventuais erros de concordância, acentuação, regência e outros problemas com a gramática. Os revisores CESAR MONSORES, JOSÉ NEVES, MANUEL CARLOS CORGO e MARCIA FIGINATARO compõem o time do GLOBO que lê, ainda, as páginas 6 e 7 (editoriais, Cartas dos Leitores e Opinião) e algumas colunas — entre elas Miriam Leitão, Negócios&Cia. e Ancelmo Gois. Sem o aval dessa turma, essas páginas não são liberadas para o Parque Gráfico.

Corgo afirma que a sua atividade no jornal sofreu com os avanços tecnológicos e com o ritmo veloz imposto às redações, que obriga redatores e repórteres a revisar o próprio texto. Mas ele ressalta que isso não tornou a função menos importante:

— Qualquer trabalho escrito necessita ser revisto, pelo próprio autor ou por outro, independentemente de ser lido no computador ou manuscrito.

O quarteto sabe a importância que tem no fechamento do jornal: é sempre no último momento que os textos chegam para a revisão, mas é preciso aliar a rapidez à atenção aos detalhes.

— Com o tempo exíguo que se tem para escrever, repórteres e redatores tendem a se preocupar, principalmente, com a informação e o estilo. Cabe a nós, revisores, verificar sinal indicativo de crise, pontuação, regências verbal e nominal, concordância e outras minudências gramaticais — comenta Neves.

Mas havia um colunista, já falecido, que não gostava de ver corrigidos os seus erros de concordância, dizia que era uma questão de estilo. O nome dele: Ibrahim Sued. Até hoje, Neves guarda uma cópia de um original de sua coluna com o pedido para que nada fosse mexido.

— Revisor não é infalível; já foi publicado, por exemplo, "maleta" em vez de muleta, e "muleta" em vez de mulata — relembra.

O editor de Opinião, Aluizio Maranhão, define o trabalho dos revisores usando uma comparação que, segundo ele, pode ser um lugar-comum, mas é a mais adequada:

— Esse pessoal joga de goleiro e de anjo da guarda, para a nossa tranquilidade e, mais importante, a serviço do leitor.

— Para a turma da coluna, é Deus no céu e a revisão na terra — completa Ancelmo Gois.

Gabriel de Paiva



Corgo, Marcia, Cesar e Neves: a turma da revisão

## AMAZÔNIA AZUL E PROGRAMA ANTÁRTICO SÃO APRESENTADOS A UNIVERSITÁRIOS DE BRASÍLIA

O Ministério da Defesa realizou, em 14 de setembro último, no Centro Universitário de Brasília (Uniceub), palestra sobre a "Amazônia Azul" e o Programa Antártico Brasileiro. Os estudantes da instituição puderam debater e conhecer melhor os temas, apresentados por dois oficiais da Marinha. O evento faz parte do ciclo de palestras "Defesa Nacional em Debate", promovido pela Secretaria de Estudos e de Cooperação do Ministério.

Na abertura do evento, o diretor do Departamento de Cooperação, Marcos Nunes Soares, explicou o objetivo e a nova metodologia do programa. "Queremos nos aproximar do meio acadêmico. Por isso, agora, nós vamos até as universidades para mostrar quem somos e o que fazemos", disse.

A primeira palestra do dia foi ministrada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Emilson Paiva de Faria, sobre a "Amazônia Azul" – área marítima pertencente ao Brasil. Segundo ele, a Bacia Amazônica e o Atlântico Sul precisam ser defendidos e controlados adequadamente, pois são áreas prioritárias da Política de Defesa Nacional. De acordo com o Comandante Emilson, isso só poderá ocorrer se houver o reaparelhamento das Forças Armadas. Em seguida, o Contra-Almirante Dilermando Ribeiro Lima, da Secretaria Especial para a Comissão Interministerial dos Recursos dos Mar (Secirm), apresentou o Programa Antártico Brasileiro. (Fonte: Assessoria de Comunicação/MD)

## MENSAGEM DO COMANDANTE DA MARINHA ÀS SOAMAR

Foi comemorado, em 6 de novembro último, o Dia Nacional do Amigo da Marinha. Na ocasião, o comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, enviou mensagem às Sociedades dos Amigos da Marinha (Soamar) de todo o Brasil:

"É com renovada satisfação que a Marinha do Brasil saúda, no dia de hoje, a todos os homens e mulheres pertencentes às Soamar, que têm prestado o inestimável auxílio na tarefa de fomentar, na sociedade brasileira, a consciência marítima, ressaltando a importância da Amazônia Azul e das bacias hidrográficas.

Tendo início em 1972 com a criação da Associação Santista dos Amigos da Marinha (Asam), as Sociedades dos Amigos da Marinha congregam hoje mais de 14 mil

membros, em 54 associações, localizadas em diversos pontos do nosso país.

A escolha do dia 6 de novembro como Dia Nacional do Amigo da Marinha é também muito significativa, pois marca o aniversário de nascimento do Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, ex-ministro da Marinha e patrono das Soamar, justa homenagem àquele insigne chefe naval, incentivador da consolidação e ampliação das Soamar em nível nacional.

Estimados soamarinos e soamarinas! Recebam o profundo reconhecimento de todos os marinheiros, fuzileiros navais e servidores civis pelo belo trabalho que realizam em prol da Marinha e do Brasil!". (Bono 745, de 6/11/07)

## FESTEJANDO COM TAMANDARÉ – 200 ANOS

A Companhia Teatral Luzes da Ribalta, que desde 2001 vem contando a História do Brasil por meio da História da Marinha

brasileira, teve, neste ano de 2007, um motivo mais que especial para realizar um novo espetáculo teatral, "Festejando com



Tamandaré – 200 anos”, e com ares de comemoração. Isso porque, em 13 de dezembro último, foi comemorado o bicentenário de nascimento de Joaquim Marques Lisboa, O Almirante Tamandaré.

Nesta peça, a personagem Professora Dona Escotilha conta para sua aluna Maricota a história do cidadão gaúcho, nascido em Rio Grande de São Pedro do Sul, que, por suas virtudes militares e pessoais, chegou ao posto de Almirante e ganhou o merecido título de Patrono da Marinha do Brasil. Também em seu aniversário comemorou-se o Dia do Marinheiro.

A narração da história destaca fatos que vão da infância à vida adulta daquele que foi um grande exemplo para marinheiros e oficiais; seu desempenho junto à Marinha Imperial; suas característi-

cas pessoais tão elogiadas por todos que conviveram com ele, sobretudo sua esposa Dona Eufrásia, que é personagem importante na dramatização.

A elaboração e a coordenação do projeto são da museóloga Vera Finkel. Gedivan de Albuquerque assina o roteiro, as músicas e a direção do espetáculo, e a produção executiva e coordenação da montagem estão a cargo de Ra-

quel Brum. No elenco, estão Rita J. Bogado e Alessandra Cervieri.

“Festejando com Tamandaré – 200 anos” é apresentado no Espaço Cultural da Marinha aos sábados e domingos, às 14h30 e às 16 horas. No mesmo local, acontece uma oficina de arte para as crianças, de 15h05 às 15h40. A entrada para os eventos é franca. O Espaço Cultural da Marinha fica na Avenida Alfred Agache, s/ nº, no Centro do Rio de Janeiro.



ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA

APRESENTA



# O Fantástico Mundo da Ciência



**SÁBADOS E DOMINGOS**

• ENTRADA FRANCA •

1ª sessão: 14h30 • 2ª sessão: 16h  
Oficina de Arte: 15h10 às 15h45

Elaboração e Coordenação  
VERA FINKEL

Texto e Direção  
GEDIVAN DE ALBUQUERQUE

Produção Executiva  
RAQUEL BRUM

Elenco  
BRUNO FALTA NOME  
LEO CASTRO



SECRETARIA DE CULTURA



INSTITUTO NACIONAL DE FÍSICA E MATEMÁTICA

SECRETARIA DE EDUCAÇÃO



INSTITUTO DE FÍSICA DE CARACARAS



● ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA ●

APRESENTA

# Festejando com Tamandaré

## 200 Anos



**SÁBADOS E DOMINGOS**

• ENTRADA FRANCA •

1ª sessão: 14h30 • 2ª sessão: 16h

Oficina de Arte: 15h10 às 15h45

Roteiro, Música e Direção  
GEDIVAN DE ALBUQUERQUE

Produção Executiva  
RAQUEL BRUM

Elenco  
ALESSANDRA CERVIERI  
RITA J. BOGADO



PATROCÍNIO



Con. de Integração do Brasil

REALIZAÇÃO



SERVIÇO DE  
DOCUMENTAÇÃO  
DA MARINHA



# Viajando na Galeota com D. João e Dona Carlota

JANEIRO/2007



PATROCÍNIO



PREFEITURA



MUSEU  
OCÊANográfico

REALIZAÇÃO



SERVIÇO DE  
DOCUMENTAÇÃO  
DO MUSEU

## AUSTRÁLIA E ÍNDIA FINALIZAM ACORDO DE DEFESA BILATERAL

A Austrália finalizou acordo de defesa com a Índia, reforçando os laços bilaterais entre os dois países. Esse acordo marca a superação da desconfiança que havia durante os anos 1990, em função do crescimento do poderio militar e nuclear da Índia e, em especial, da expansão da atuação de sua Marinha no Oceano Índico.

Concluído em 11 de julho de 2007, por ocasião da visita à Índia do ministro da Defesa australiano, Brendan Nelson, primeira do tipo em duas décadas, o acordo prevê exercícios conjuntos e combinados entre as Forças Armadas, cooperação para segurança marítima na região Ásia-Pacífico, intercâmbios militares e cooperação no combate ao terrorismo.

O acordo busca, também, a salvaguarda de informações sigilosas trocadas no processo de implantação da defesa mútua. Ele sucede o Memorando de Entendimento assinado entre os dois países, em março de 2006, quando da visita a Nova Délhi do então primeiro-ministro australiano, John Howard. Disse o ministro Nelson: "O acordo de troca de informações assegurará maior cooperação em segurança marítima, antiterrorismo e nas operações de paz da ONU".

Os dois países planejavam participar de exercício multilateral em setembro, com duração de cinco dias, que incluía os EUA, Singapura e Japão, na costa leste da Baía de Bengala, na Índia. Esse exercício, o maior do qual a Marinha da Índia participaria, previa o envolvimento de cerca de 20 navi-

os de diferentes países e três navios-aeródromo: USS *Nimitz*, USS *Kitty Hawk* e INS *Viraat*.

Autoridades australianas informaram que a Força Aérea já planeja conversações com a Índia para a condução de exercícios bilaterais e que o Exército possui grande interesse em aprender com a experiência do Exército indiano em grandes altitudes e em combate a insurreições.

O ministro Nelson buscou apaziguar a preocupação chinesa de que a iniciativa quadrilateral recente entre Índia, Austrália, Japão e EUA seria a formalização dos entendimentos de bastidores ocorridos durante a última Conferência da Associação de Países do Sudeste Asiático, em Manila, Filipinas. Disse ele ao chegar à Índia, vindo da China: "Temos buscado entendimentos em questões culturais e comerciais, entre outras. Não existe intenção de estender o diálogo para o campo estratégico quadrilateral". A China interpreta essa união como uma estratégia de cerco por esses quatro países, posição que foi rebatida por Nelson como sendo sem qualquer base na realidade, durante suas conversações com autoridades em Pequim. O primeiro-ministro da Índia, Mammohan Singh, também refutou as alegações chinesas, tendo assegurado ao Presidente chinês, Hu Jintao, a inexistência de diálogos estratégicos quadrilaterais.

(Fonte: *Jane's Defence Weekly*, 18/7/2007, por Rahul Bedi, correspondente em Nova Délhi)

## ATENDIMENTO OFTALMOLÓGICO EM NOVA IGUAÇU

Desde 2 de outubro último, o Ambulatório Naval de Nova Iguaçu (RJ) está realizando atendimento em Oftal-

mologia às terças-feiras, das 7h30 às 16h30. As consultas devem ser marcadas na Central de Marcação, pelo telefone

2196-0096, ou presencialmente na Policlínica Naval Nossa Senhora da Glória, no Hospital Central da Marinha ou em qualquer Ambulatório Naval, ou ainda pela intranet ([www.marcacao.cmam.mb/marcacaoalto/login](http://www.marcacao.cmam.mb/marcacaoalto/login)) ou internet ([www.marcacao.cmam.mar.mil.br](http://www.marcacao.cmam.mar.mil.br)).

Em caso de desistência ou impossibilidade de comparecer à consulta, o usuário deverá ligar para a Central de Marcação com até 48 horas de antecedência para desmarcar, possibilitando disponibilizar o atendimento para outro usuário, em virtude da grande procura por esta especialidade.

## MARCAÇÃO DE CONSULTAS VIA INTERNET

Encontra-se disponível para acesso via internet o Sistema Informatizado de Marcação de Consultas, que permite a marcação de consultas e de exames nas seguintes unidades no estado do Rio de Janeiro: Policlínica Naval Nossa Senhora da Glória, Hospital Central da Marinha e Ambulatórios Navais de Niterói, Penha, Ilha do

Governador, Campo Grande e Nova Iguaçu.

Para tal, o usuário deve acessar o endereço [www.marcacao.cmam.mar.mil.br](http://www.marcacao.cmam.mar.mil.br). No primeiro acesso, deverá ser preenchido o campo "login" com o NIP do usuário, deixando-se em branco o campo "senha". A senha pessoal deverá ser criada logo após o primeiro acesso. (Bono 614, de 24/9/07)

## PRESIDENTE DA REPÚBLICA INAUGURA PROGRAMA NACIONAL DE RASTREAMENTO DE EMBARCAÇÕES PESQUEIRAS POR SATÉLITE

O Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, inaugurou, em 30 de novembro último, no Salão Nobre do Comando do 1º Distrito Naval (RJ), o Programa Naci-

onal de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS).

Instituído e regulamentado por uma Instrução Normativa da Secretaria Especial de

Aqüicultura e Pesca da Presidência da República (SEAP/PR), o PREPS, operacionalizado com o apoio da Marinha do Brasil e do Ministério do Meio Ambiente, tem por finalidade o monitoramento, a gestão pesqueira e o controle das operações da



frota pesqueira permissionada pela SEAP/PR, além da melhoria da segurança dos pescadores embarcados.

Estiveram presentes ao evento o governador do Estado do Rio de Janeiro, Sérgio Cabral; o secretário Especial dos Portos, Sérgio Brito; e o Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto, entre outras autoridades civis e militares.



## PATRONOS NA MARINHA DO BRASIL

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM), em cumprimento à alínea c do item 3 das normas aprovadas pela Portaria Nº 355, de 26 de agosto de 1999, do Estado-Maior da Armada (EMA), divulgou, por meio do Boletim de Ordens e Notícias (Bono), durante a Semana da Marinha, a relação de Patronos Instituídos da Marinha do Brasil.

– Patrono da Marinha do Brasil – Almirante Joaquim Marques Lisboa (Marquês de Tamandaré), pelo Aviso do Ministro da Marinha Nº 3.322, de 4 de setembro de 1925.

– Patrono das Bandas de Música e Marcial da Marinha – Maestro Antônio Francisco Braga, Decreto Nº 62.683, de 10 de maio de 1968.

– Patrono do Corpo de Saúde da Marinha – Cirurgião-Mor Joaquim Cândido Soares de Meirelles, Decreto Nº 63.684, de 25 de novembro de 1968.

– Patrono da Hidrografia da Marinha: Capitão-de-Fragata Manoel Antônio Vital de Oliveira, Decreto Nº 77.070, de 21 de janeiro de 1976.

– Patrono do Servidor Civil da Marinha: Mestre Antônio da Silva, Portaria Ministerial Nº 131, de 18 de janeiro de 1980.

– Patrono dos Artilheiros da Marinha: Capitão-de-Mar-e-Guerra Henrique Antônio Baptista, Portaria Ministerial Nº 1.139, de 31 de dezembro de 1985.

– Patrono dos Quadros de Oficiais Auxiliares da Marinha: Vice-Almirante João do Prado Maia, Portaria Ministerial Nº 1.037, de 19 de novembro de 1986.

– Patrono dos Maquinistas da Marinha: Vice-Almirante Ary Parreiras, Portaria Ministerial Nº 1.037, de 19 de novembro de 1986.

– Patrono do Quadro de Capelães da Marinha: Capitão-de-Corveta (CN) Rodomark Fernandes de Souza – Dom Carlos O. S. B., Portaria Nº 653, de 27 de julho de 1988.

– Patrono das Mulheres Militares da Marinha: Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 284, 6 de julho de 1999.

– Patrono do Corpo de Intendentes da Marinha: Vice-Almirante (IM) Gastão Motta, Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 43, de 13 de março de 2003.

– Patrono do Corpo de Engenheiros Navais: Contra-Almirante (EN) João Cândido Brazil, Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 134, de 8 de julho de 2003.

(Bono Especial Nº 818/2007).

# TEATRO NO MUSEU

Numa iniciativa histórico-cultural do Museu Naval, o grupo teatral Cia. da Arca vem apresentando peças com temas navais.

Diante da grande receptividade por parte do público, assim se expressou, emocionado, o ator Luciano Moreira: "Sinto que estou ajudando meu povo a conhecer a própria História."

## VIDA A BORDO

Numa viagem no tempo a bordo de uma nau do século XVI, os alunos de escolas que visitam o Museu Naval podem conhecer um pouco sobre os interesses que levaram os portugueses a navega-



rem além-mar. Lindomar (ator Thiago Macedo), capitão nomeado pelo rei, e seu experiente amigo Aires Marinho (ator Luciano Moreira) organizam uma expedição de Portugal rumo ao Rio de Janeiro. Ao som de canções lúdicas, a criançada participa ativamente dessa "viagem" que mostra os instrumentos de bordo então usados, as fainas, a alimentação e diversas

situações vividas nessa travessia do Oceano Atlântico.

*Vida a bordo*, com texto e direção de Dulce Bressane, figurinos de João Gomes e produção de Sulamita Carvalho, é ideal para crianças de 6 a 10 anos.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).



## TEATRO NO MUSEU

### TAMANDARÉ – JOVEM HERÓI

Neste ano em que se comemora o Bicentenário de Nascimento do Patrono da Marinha do Brasil, o Museu Naval apresenta *Tamandaré – jovem herói*, que leva aos jovens entre 12 e 18 anos um pouco das aventuras desse

marinheiro que tanto lutou pela soberania do País. O espetáculo mostra um Tamandaré ainda moço, bem diferente da conhecida imagem de um almirante idoso e com barbas brancas retratada em nossos livros de História, e narra episódios por ele vividos até os 40 de seus 90 anos de idade.

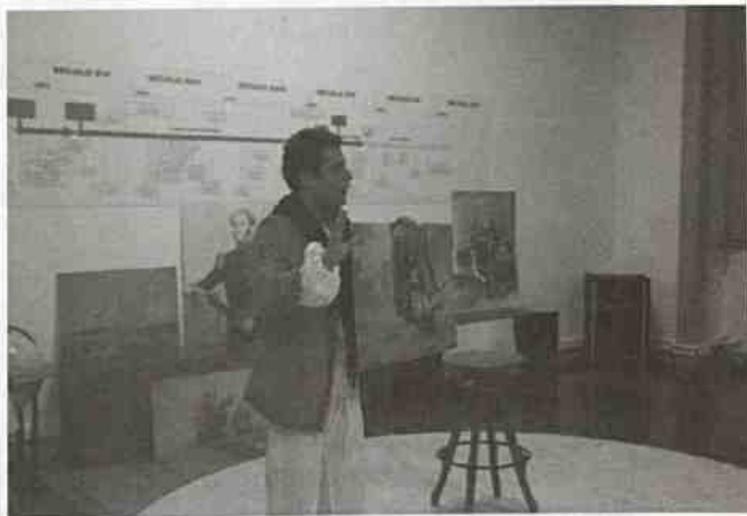
Em linguagem atual, são revividos fatos como a captura do herói por corsários ingleses e sua espetacular fuga; o recebimento de uma luneta oferecida pelo Almirante Espora, argentino, em reconhecimento a seus atos de dignidade diante do inimigo vencido; e sua participação, em tempos de paz, no salvamento de mais de 400 náufragos de um navio em chamas no Mar da Irlanda.

*Tamandaré – jovem herói* pretende fazer com que o almirante sirva de exemplo, estímulo e inspiração

para aqueles que queiram compor uma nova geração de homens do mar.

A peça, com texto direção e figurinos de Dulce Bressane e produção de Sulamita Carvalho, está em cartaz no Museu Naval, representada pelo ator Luciano Moreira.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).



## TEATRO NO MUSEU

### AMÉLIA E ATALIBA

#### – O BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

No ano de 1944, uma festa é desmarcada por causa da partida inesperada de navios da Marinha para proteção a um comboio de navios mercantes. Diante do imprevisto, as famílias dos oficiais se reúnem – com o público – para um bae-papo informal. Amélia, esposa do Tenente Ataliba, embarcado no Contratorpedeiro *Bauru*, então, comenta sobre sua vida, suas esperanças e medos.

Enquanto conta sua história, fala sobre as mudanças ocorridas no Brasil por causa da guerra, os motivos que levaram à participação do Brasil e episódios dos navios brasileiros afundados pelos alemães. Permeado com referências de época, o espetáculo mostra hábitos e costumes de um tempo em que se tomava chá ou ponche em vez daquele “refrigerante preto” (Coca-Cola), as luvas e chapéus eram obrigatórios, e se escutavam a Rádio Nacional e Cole Porter. Preocupada com o trabalho do marido, Amélia relembra as explicações que ele lhe dava sobre como eram feitos os comboios, a compra dos modernos contratorpedeiros, os cuidados em tempo de guerra, a ação conjunta das Marinhas do Brasil e dos Estados Unidos e o legado proporcionado por essa parceria.



A peça, com texto e direção de Dulce Bressane, figurinos de Lícia Lacerda e produção de Sulamita Carvalho, está em cartaz no Museu Naval, com a atriz Aline Sampin.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).

## TEATRO NO MUSEU

### O BRASIL E O MAR – A AMAZÔNIA AZUL

O que é o Poder Naval? Como utilizá-lo para exercer a persuasão a fim de que não seja necessário o uso da força na defesa dos interesses nacionais? O que é Zona Econômica Exclusiva? E Plataforma



Continental? Esses e outros questionamentos são respondidos de forma lúdica em *O Brasil e o mar – A Amazônia Azul*, em cartaz no Museu Naval.

Com bom humor e apostando em divertidos jogos com a platéia, um casal de apresentadores procura transmitir o encanto da carreira militar e mostrar a função da Marinha

nos tempos atuais, especialmente diante da mais nova conquista brasileira: A Amazônia Azul.

O espetáculo, ideal para crianças a partir de 7 anos, tem texto e direção de Dulce Bressane, figurinos de Lícia Lacerda e produção de Sulamita Carvalho, sendo interpretado por Tatiana Refener e Fabinho D'Leis.



Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).

# TEATRO NO MUSEU

## 1808 – A CORTE PORTUGUESA NO BRASIL



O espetáculo 1808 – A Corte Portuguesa no Brasil, que estreou em 16 de dezembro, vem somar-se às comemorações dos 200 anos da chegada da Família Real portuguesa ao Rio de Janeiro.

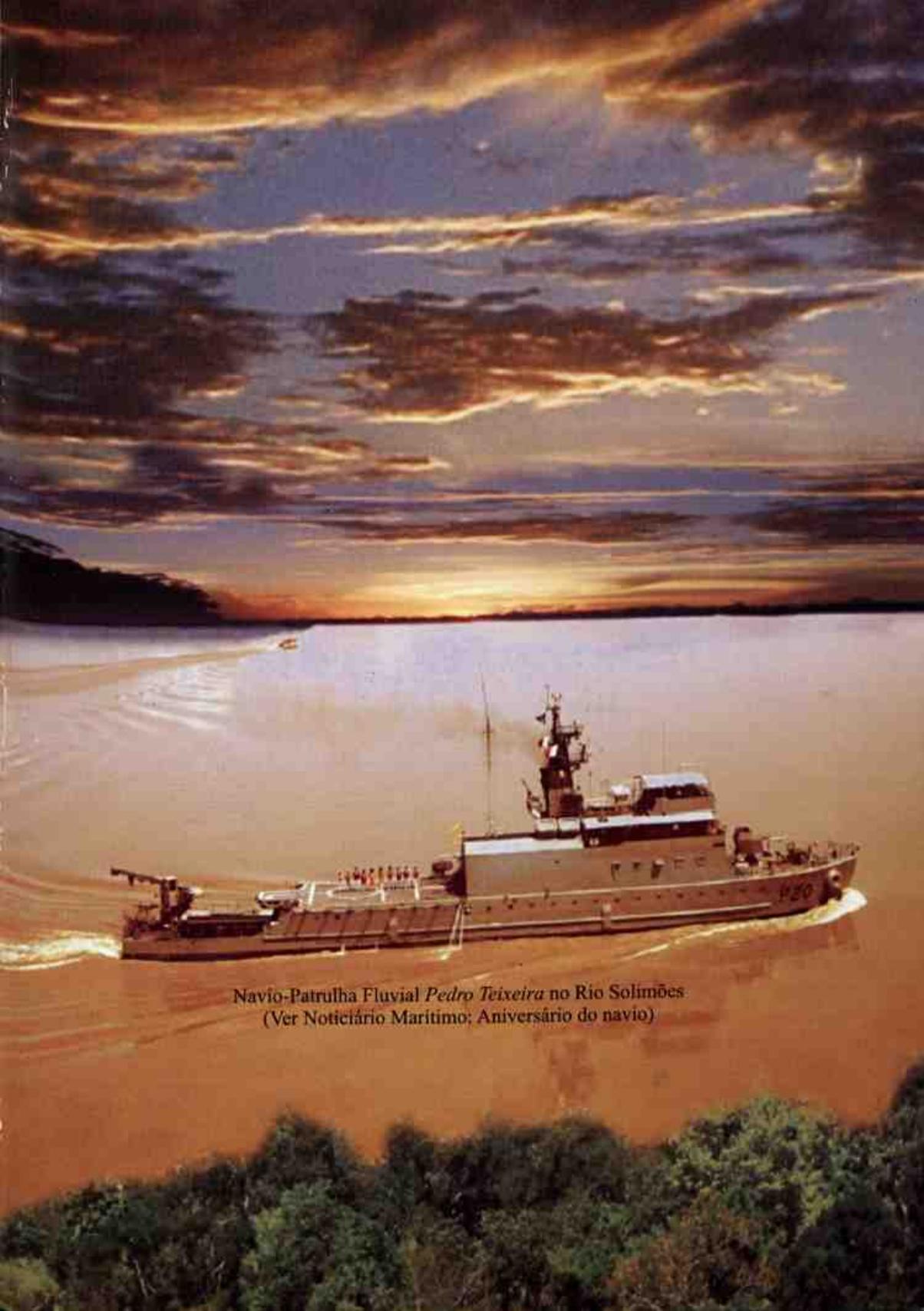
A peça é definida por sua diretora, Dulce Bressane, como uma “opereta cabocla” em que os atores Luciano Moreira e Aline Sampin cantam e dançam, interagindo com o público, para contar a vinda da Família Real para o Brasil, desde os mo-



tivos que a levaram a deixar Portugal até a sua volta, na época da Independência.

Os figurinos são de Lícia Lacerda e a produção de Sulamita Carvalho.

Agendamento para grupos: 2104-5506 Ramal 208 (Aline) ou 2104-6721 (Comandante Menegassi).



Navio-Patrolha Fluvial *Pedro Teixeira* no Rio Solimões  
(Ver Noticiário Marítimo; Aniversário do navio)