



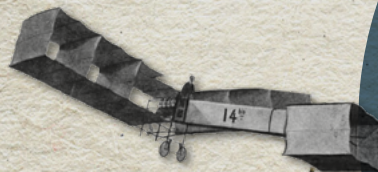
Revista do **CLUBE NAVAL**

ISSN 0102-0382 • ANO 131 • Nº 407 - JUL/AGO/SET 2023



**“A atmosfera é o nosso oceano
e temos portos em toda parte.”**

Alberto Santos Dumont



60 ANOS

“

[...] Desejo que se elabore um plano que aborde as necessidades da Marinha como um todo, que se estudem todos os ângulos do problema e se estabeleça as metas a curto, médio e longo prazo [...]

Almirante de Esquadra Sylvio Motta

”



MARINHA
DO BRASIL

PLANO DIRETOR 1963-2023



Dia do

HIDRÓGRAFO

28 de setembro



SUMÁRIO

PALAVRAS DO PRESIDENTE

- 04 Alte Esq (Ref°) João Afonso Prado Maia de Faria

EDITORIAL

- 05 C Alte (Ref°-FN) José Henrique Salvi Elkfury

EM PAUTA

- 06 Eventos e comemorações na Sede Social

ENTREVISTA

- 10 V Alte (RMI-IM) Jayme Teixeira Pinto Filho

200 ANOS DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

- 16 Almirante Luiz da Cunha Moreira:
Visconde de Cabo Frio
CF (RMI-T) Mário Roberto de Souza Lima
- 21 Rainha Maria II: uma brasileira no trono
de Portugal
CMG (Ref°-FN) Jaime Florencio de Assis Filho
- 26 Legado da vida e obra de D. Pedro
Sr. Artur Victoria
- 28 200 anos de Independência do Brasil:
o Ensino Naval se faz presente
CF (RMI-T) Rosa Neira Dopcke

HISTÓRIA DA CAPA

Nesta edição, a Revista do Clube Naval traz em sua capa uma homenagem a Santos Dumont, em comemoração aos 150 anos de seu nascimento. Na foto maior (um registro da visita do Presidente Wenceslau Braz à Escola de Aviação Naval, na Ilha das Enxadas), vê-se um oficial – não identificado –, Thiers Fleming, Santos Dumont, Wenceslau Braz, Alte Alexandrino de Alencar e CF Aristides Guilhem. Atrás, no hidroavião Curtiss HS-2L, o Ten Fileto Santos e, na cabine, o Ten José Baker de Azamor. Fonte: Arquivo da Marinha.



- 34 Trajetória da Assistência Social da Marinha nos 200 anos da Independência do Brasil
CC (T) Mariana Bairral Brito Harrison
- 40 Os Fuzileiros Navais no Segundo Reinado
CC (FN) Esley Rodrigues de Jesus Teixeira
- 44 Fuzileiros Navais no Haiti
C Alte (FN) Stewart da Paixão Gomes
- 50 A Fragata "Independência" na Operação Líbano XVII
CMG André Felipe Rosa França de Carvalho
- 56 40 anos de contribuição da Força Aérea Brasileira nas missões do PROANTAR
Primeiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Transporte da FAB

FILATELIA

- 60 Alberto Santos Dumont: sesquicentenário do nascimento do "Pai da Aviação"
CMG (Ref°) Fernando Antonio B. F. de Athayde Bohrer

CONCURSOS

- 66 Marinha do Brasil: rumo a 2040
CC (EN) Marcelo de Oliveira Predes

TURISMO

- 71 Das extraordinárias paisagens dos Lençóis Maranhenses à histórica e moderna São Luís
CF (T) Rosa Nair Medeiros

MARINHA DO BRASIL

- 76 O que foi o Projeto TAA ADSUMUS na Amazônia Oriental
CMG (RMI-FN) Robson Clair da Silva
- 79 Marinha celebra Semana da Pátria com programação cívico-cultural
Centro de Comunicação Social da Marinha

CLUBE NAVAL

- 82 O 52° Salão de Belas Artes do Clube Naval

CULTURA

- 84 A Marinha na Academia Brasileira de Letras: o Almirante Jaceguay
CF (Ref°) Gilberto Rodrigues Machado

ÚLTIMA PÁGINA

- 86 2° Salão Itinerante "Navega Brasil"

PALAVRAS DO PRESIDENTE

No último exemplar de nossa revista o Almirante Palmer, que me transferiu a Presidência do Clube Naval (CN), despediu-se dos associados expressando sua honra por ter exercido o cargo e a satisfação ao me passar o timão do CN. Vou inserir partes de meu discurso de posse, onde faço uma mandatária referência elogiosa ao desempenho do Almirante Palmer, à frente de nosso Clube, e apresento o que pretendo executar em meu mandato.

O Almirante Palmer deu à chapa de sua campanha à presidência do Clube Naval o título “Nosso Clube”, em uma clara demonstração de seus propósitos de união e integração. E, por muitas vezes, no relacionamento próximo que tivemos, por força de nossos cargos na administração que passa, fez questão de reafirmar sua convicção de que servimos aos sócios e nosso principal objetivo deve ser que o Clube responda, da melhor maneira possível, às suas aspirações, desejos e necessidades. Tendo tomado posse em plena pandemia, seu foco foi manter o Clube funcionando, dentro do possível, cumpridas as normas e restrições, mas atendendo aos sócios em tudo que estivesse dentro de sua capacidade. Independentemente dessas dificuldades, deixou a sua marca na história do Clube, conseguindo avanços na área de gestão administrativa e financeira, e mantendo o padrão de qualidade no atendimento aos sócios. Creio que é justo o registro da sua habilidade em governar, com mão firme ao timão, o Clube neste difícil período, conduzindo-o a porto seguro, em meio a mares somente navegados há mais de um século.

Ao ser convidado para substituí-lo, entendi que devia ser o meu objetivo principal a con-

tinuidade da gestão modernizadora e aperfeiçoadora que vem sendo aplicada ao Clube; e que testemunhei de perto ao participar, nos últimos seis anos, do Conselho Diretor, nos últimos dois como seu Presidente. Ao estabelecer a composição de minha chapa e selecionar um lema, foi quase uma decisão natural escolher o mesmo nome que o Almirante Palmer deu à sua chapa, em um claro recado de continuidade e aderência aos rumos que imprimiu ao Clube.

Fui, também, motivado a aceitar seu honroso convite pela oportunidade de retornar ao Clube tudo o que recebi nesses muitos anos em que sou sócio efetivo, já remido nos dias de hoje, além da oportunidade ímpar de, em uma maneira especial, terminar o mandato de meu pai, Almirante Newton Braga de Faria, como presidente do Clube Naval, interrompido por seu falecimento.

A nova Diretoria tomou posse, com o propósito de dar continuidade ao profícuo trabalho das administrações anteriores. Nossa plataforma e suas conseqüentes ações específicas, divulgadas em Boletim, serão régua e compasso para os rumos que iremos adotar, visando não substituir, mas continuar. Este, talvez, seja o segredo do sucesso histórico desta Instituição, num inventário de realizações que se desdobram aqui e se multiplicam ali. E, para atingir esses objetivos, conto com a dedicação, lealdade e profissionalismo dos funcionários do Clube, em todos os seus setores, e dos membros de minha Diretoria.

Conto com o apoio de todos nessa singradura que iniciamos no último dia 11 de junho e que, nela, o Nosso Senhor dos Navegantes nos abençoe, guie e proteja. Um viva ao “Nosso Clube”, à Marinha e ao Brasil! ■

João Afonso Prado Maia de Faria

Almirante de Esquadra (Ref^o) • Presidente

CLUBE NAVAL

Av. Rio Branco, 180, 5º andar
Centro - Rio de Janeiro / RJ
Brasil - 20040-003

PRESIDENTE

Alte Esq (Refº) João Afonso Prado Maia de Faria

DIRETOR DO DEPARTAMENTO CULTURAL

C Alte (Refº-FN) José Henrique Salvi Elkfury

ASSESSORA DO DEPARTAMENTO CULTURAL

CC (RM1-T) Ana Cláudia Corrêa de Araujo



Revista do CLUBE NAVAL

Publicação trimestral editada pelo Departamento Cultural do Clube Naval. As ideias e opiniões emitidas nos artigos assinados são de inteira responsabilidade de seus autores e não representam, necessariamente, a opinião dos oficiais da Marinha do Brasil, nem do Clube Naval, a não ser que explicitamente declarado. A reprodução de matérias aqui publicadas necessita de autorização prévia da Revista do Clube Naval.

ANO 131 • Nº 407

EDITORA DE ARTE E DIAGRAMADORA

Fabiana Peixoto

COLABORADOR

José Carlos de Medeiros

CONTATOS

revista@clubenaval.org.br

(21) 2112-2429 / 2465



ESCANEIE AQUI
para informações sobre
submissão de artigos

EDITORIAL

Marinha nos 201 anos de Independência do Brasil

Neste trimestre, para lembrar os 201 anos da nossa emancipação política, temos artigos abordando a vida de D. Pedro I e, por meio de um resumo do trabalho que conquistou o Prêmio Almirante Tamandaré em 2023, a carreira do Visconde de Cabo Frio, primeiro brasileiro nato a ser Ministro da Marinha. Ainda nesse contexto histórico, outro artigo conta como a brasileira Maria da Glória ocupou o trono de Portugal, tornando-se Maria II.

Matérias sobre Ensino Naval, Assistência Social da Marinha e atuação dos fuzileiros navais durante o Segundo Reinado mostram como evoluíram esses setores da Marinha nos dois séculos de independência e textos sobre participações da Marinha do Brasil no Haiti e no Líbano destacam apoios recentes à política externa brasileira.

No primeiro trimestre deste ano, mostramos o início da contribuição da Marinha para a ciência brasileira por meio do Programa Antártico Brasileiro. Nesta edição, é apresentado texto que conta a participação da Força Aérea Brasileira nesse esforço em prol da pesquisa científica no continente gelado, visto que em 23 de agosto de 2023 foi celebrada a efeméride de quarenta anos do primeiro pouso de uma aeronave militar brasileira na Antártica.

Para realçar a importância que a Marinha atribui ao planejamento de alto nível, publicamos entrevista em que o V Alte (RM1-IM) Jayme Teixeira Pinto Filho discorre sobre os sessenta anos do Plano Diretor da Marinha e uma sinopse do trabalho vencedor do Prêmio Almirante Jaceguay deste ano, abordando o Plano Estratégico da Marinha – PEM 2040.

Ressaltamos, ainda, a qualidade das contribuições dos sócios, que muito enriquecem nossa Revista com artigos sobre temas variados.

Por fim, registramos, como destaque desta edição, justa homenagem a um dos mais ilustres brasileiros, Alberto Santos Dumont, “Pai da Aviação” e Patrono da Aeronáutica Brasileira, que tem sua história contada na Seção de Filatelia.

Boa leitura a todos! ■

José Henrique Salvi Elkfury
Contra-Almirante (Refº-FN) • Diretor Cultural

EVENTO COMEMORATIVO AO DIA DOS PAIS

O Clube Naval promoveu, no dia 16 de agosto, um evento especial dedicado aos pais para os sócios e seus convidados. A comemoração teve início às 11h e contou com diversas atrações como jogos interativos, barbeiro e sorteios. A festa, organizada pela Caixa Beneficente do Clube Naval (CABENA), agradou muito aos presentes, que desfrutaram de uma tarde única e divertida.



HOMENAGEM AOS VETERANOS E EX-COMBATENTES

Como forma de homenagear os integrantes da Marinha do Brasil e da Marinha Mercante que perderam suas vidas em operações no mar durante a 2ª Guerra Mundial, o Clube Naval ofereceu, no dia 23 de agosto, um coquetel e almoço de confraternização aos ex-combatentes, veteranos e convidados, no Salão dos Conselheiros da Sede Social.

Acima, o Presidente do Clube Naval, Alte Prado Maia, cumprimenta o Alte Karam



CURSOS DA FEMAR



No dia 23 de agosto, o Clube Naval concluiu mais um dos cursos que, em parceria com a FEMAR, realiza ao longo do ano de forma gratuita para seus associados. Neste trimestre, foi oferecido o de "Risco Ambiental Avançado", ministrado pela professora Bianca Amorim.

PALESTRAS

Neste trimestre, o Clube Naval realizou sete palestras/visita, orientadas ao debate de temas de grande relevância para a sociedade. Os eventos realizados fazem parte da programação dos Grupos de Interesse e do ciclo de palestras promovido pela Presidência. Aos interessados, as gravações dos eventos estão disponíveis no canal do Clube Naval Sede Social no YouTube.

PALESTRAS DA PRESIDÊNCIA

1. Estudos Estratégicos como área de conhecimento científico (13/07)

Organizada pelo Grupo de Interesse Iniciativa dos Veteranos dos Porta-Aviões "Minas Gerais" e "São Paulo" e Grupo de Interesse em Defesa e Segurança (GIDS)

Palestrante: **Professor Dr. Eurico de Lima Figueiredo**
Professor Emérito da Universidade Federal Fluminense

2. Sesquicentenário do nascimento de Alberto Santos Dumont (19/07)

Palestrante: **CMG (Ref°) José Luiz Barreira Batista**

3. Diplomacia de Defesa e Diplomacia Naval (10/08)

Organizada pelo Grupo de Interesse Iniciativa dos Veteranos dos Porta-Aviões "Minas Gerais" e "São Paulo" e Grupo de Interesse em Defesa e Segurança (GIDS)

Palestrante: **C Alte (Ref°) Prof. Dr. Antonio Ruy de Almeida Silva**
Doutor em Relações Internacionais pela PUC-Rio

4. Explorando as tecnologias de uso dual na Economia do Mar e Segurança Marítima no Rio de Janeiro (29/08)

Palestrante: **Profª Jéssica Germano**
Doutora em Estudos Marítimos pela Escola de Guerra Naval

5. Guerra Cibernética: uma questão estratégica (20/09)

Organizada pelo Grupo de Interesse Iniciativa dos Veteranos dos Porta-Aviões "Minas Gerais" e "São Paulo" e Grupo de Interesse em Defesa e Segurança (GIDS)

Palestrante: **Profª Juliana Zaniboni de Assunção**
Mestre e Doutoranda em Estudos Estratégicos

GRUPO DE INTERESSE EM DEFESA E SEGURANÇA (GIDS)

6. Competição EUA x China (06/07)

Palestrante: **Alte Esq (RMI-FN) Paulo Martino Zuccaro**
Presidente do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha (CEPE-MB)

GRUPO DE INTERESSE EM ECONOMIA DO MAR (GIEM)

7. Visita ao Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul – COMPAAz (21/08)

Participação de quinze integrantes do GIEM, CTEMI e GIDS



SEMANA DA PÁTRIA

O Clube Naval realizou, no dia 6 de setembro, a tradicional Sessão Solene alusiva à Semana da Pátria. A palestra do evento foi proferida no Salão dos Conselheiros pelo Embaixador Rubens Antônio Barbosa, Presidente do Instituto de Relações Internacionais e Comércio Exterior (IRICE), que destacou passagens relevantes de colaboração entre o Ministério das Relações Exteriores e a Marinha, desde a Independência do Brasil aos tempos atuais.



O Alte Prado Maia entrega o brasão do Clube ao palestrante, Embaixador Rubens Barbosa



SIMPÓSIO BRASILEIRO DE HIDROGRAFIA

A Sociedade Brasileira de Hidrografia (SBHidro) realizou, nos dias 11 e 12 de setembro de 2023, o Simpósio Brasileiro de Hidrografia, sob o tema “Hidrografia: instrumento para o desenvolvimento das atividades marítimas e fluviais”, na Sede Social do Clube Naval. O evento foi composto de palestras e painéis de debates que trataram da relevância da Hidrografia para a navegação interior, ao comércio marítimo, à exploração sustentável dos recursos naturais das Águas Jurisdicionais Brasileiras e à profis-

são do hidrógrafo e sua formação. Foi uma ocasião oportuna para o debate qualificado com vistas a levar à comunidade marítima os instrumentos necessários para a consolidação e o desenvolvimento eficaz de suas atividades em face dos crescentes desafios e oportunidades do tempo presente. Nesse sentido, o Simpósio, sem dúvida, contribuiu para ampliar a sinergia entre os atores envolvidos direta e indiretamente com a chamada Economia Azul, como empresários, governo, academia e instituições técnicas.



CÍRCULO LITERÁRIO

Em 16 de setembro foi realizado, no Salão dos Conselheiros, mais uma edição do Recital do Círculo Literário, Grupo de Interesse do Clube Naval. Durante o evento, foi lançada a Antologia de 2023, com a presença de sócios autores e convidados. Foram realizados, também, o 10º Seminário Literário e o Encontro de Poetas.



Capa da edição de 2023 da Antologia do Círculo Literário do Clube Naval



ESCOLA NAVAL HOMENAGEIA VETERANOS E EX-COMBATENTES DA 2ª GUERRA MUNDIAL



No dia 26 de setembro, veteranos e ex-combatentes foram recebidos na Escola Naval e homenageados pelo sacrifício e bravura com que exerceram suas missões de defesa da Pátria durante a 2ª Guerra Mundial. Durante a visita, organizada em parceria com o Clube Naval, os veteranos foram saudados e, em seguida, o Alte Esq (Refº) Alfredo Karam agradeceu a homenagem dirigindo palavras de motivação aos aspirantes. Na foto, em pé, a partir da esquerda: o Superintendente de Ensino da Escola Naval, C Alte (RM1) Biasoli; o Diretor de Ensino da Marinha, V Alte Humberto; o Presidente do Clube

Naval, Alte Esq (Refº) Prado Maia; o Comandante da Escola Naval, C Alte Batista; e o Diretor do Departamento Cultural do Clube Naval, C Alte (Refº-FN) Elkfury. Sentados, os veteranos: CMG (Refº) Claudio Bastos, CMG (Refº-IM) Haroldo, Alte Esq (Refº) Karam, CMG (Refº) João Baptista, CMG (Refº) Gilvandro e CF (Refº) Boghossian.



PLANO DIRETOR DA MARINHA

60 anos de desafios e soluções

A bastecimento, administração, orçamento, finanças, logística, gestão patrimonial, contabilidade e controle interno são atividades que muito contribuem para o sucesso no emprego de um Poder Naval, por isso a história da Intendência da Marinha e da nossa Força Naval se confundem e têm progredido com sinergia, em especial desde a Independência. Nesse contexto, o Plano Diretor tem sido um instrumento de inquestionável importância para a gestão orçamentária e a condução do planejamento estratégico da Marinha do Brasil (MB), garantindo uma visão holística dos seus objetivos e prioridades institucionais, bem como estabelecendo um norte para a concretização destes desígnios.

Ao longo das seis décadas transcorridas desde a sua concepção, o Plano Diretor enfrentou desafios significativos e passou por diversas transformações para se adaptar às mudanças políticas, econômicas e tecnológicas, o que ilustra o firme compromisso da Marinha com uma administração eficaz e judiciosa ao longo de sua história. As soluções adotadas para superar cada um desses obstáculos reverberam além

das fronteiras militares, revelando-se pertinentes não apenas aos militares e civis a serviço da MB, mas também para os estudiosos da administração pública e estratégia, oferecendo um exemplar estudo de caso sobre como uma instituição pode adaptar seus instrumentos de gestão para enfrentar desafios e aproveitar oportunidades, além de oferecer lições valiosas para líderes sobre como desenvolver e implementar planos de longo prazo eficazes, considerando as complexidades e incertezas que podem surgir ao longo do caminho.

Em comemoração aos sessenta anos do Plano Diretor, a Revista do Clube Naval publica entrevista com o V Alte (RM1-IM) Jayme Teixeira Pinto Filho, primeiro Diretor de Gestão Orçamentária da Marinha (DGOM), no período de abril de 2012 a novembro de 2015, que participou ativamente, ao longo de sua carreira, de muitas das modificações necessárias para manter o Plano Diretor atualizado e funcional. Essa entrevista foi conduzida pelo C Alte (IM) Alexandre Augusto Lopes Villela de Moraes, atual DGOM, a quem registramos nosso agradecimento.



À esquerda, Almirante Villela Moraes, atual DGOM, durante a entrevista com o Almirante Jayme

Como o Plano Diretor foi criado e como se deu sua evolução ao longo dos anos?

ALMIRANTE JAYME • O Plano Diretor tem sua motivação no modo como o orçamento era anteriormente percebido: um instrumento focado na alocação de recursos financeiros, sem uma ligação direta com os objetivos ou metas governamentais. Até a década de 1960, a MB adotava um orçamento por itens de despesa, sem vinculação direta com o planejamento. Era necessário encontrar um caminho que possibilitasse o correto planejamento dos investimentos da MB, dentro da realidade orçamentária existente à época.

A transformação teve início na década de 60 quando o Departamento de Defesa dos Estados Unidos da América (EUA) introduziu o *Planning Programming Budgeting System* (PPBS). Esta abordagem oferecia uma maior integração entre planejamento, ações e orçamento. Inspirada por esse sistema, a MB instituiu o Plano Diretor em 1963, durante a gestão do Almirante de Esquadra Sylvio Borges de Souza Motta. Ele tinha como base o orçamento-programa e seu grande propósito era justamente coordenar as ações de planejamento, execução e controle dos investimentos, proporcionando uma visão mais abrangente e integrada dos recursos disponíveis.

Entretanto, a época em que o Plano Diretor foi concebido era repleta de desafios administrativos e políticos. A implementação do Plano Diretor só veio a ser configurada em 1967, com a publicação das “Normas para o Plano Diretor – Sistemática Detalhada”, estabelecendo a sua natureza e propósitos. Nesse intervalo de quatro anos, muitos acontecimentos importantes ocor-

reram, como a adoção do orçamento-programa pelo Governo Federal, juntamente com a Lei nº 4.320/64, que normatizou como o orçamento da União devia ser elaborado e controlado.

Durante as décadas seguintes, o Plano Diretor continuou a evoluir, mas geralmente impulsionado por mudanças nas legislações brasileiras e nos dispositivos que alteraram as regras orçamentárias. Foram mudanças políticas, administrativas, diferentes constituições, diversas leis, como a Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal) e a Lei nº 10.180/2001 (que organiza e disciplina o Sistema de Planejamento e de Orçamento Federal), além das Emendas Constitucionais, como a EC nº 95/2016 (que fixou um teto para o crescimento dos gastos públicos) e as EC nº 100/2019 e EC nº 102/2019 (que tornaram o orçamento impositivo).

O Plano Diretor nasceu com o conceito de Plano Básico como fundamento. Era como se dividíssemos a Marinha em setores específicos, e então se definia o conjunto de atividades a serem desenvolvidas a longo prazo para cada um desses setores. Outro conceito importante é o do Sistema do Plano Diretor (SPD), que projeta o Plano Diretor na estrutura administrativa da Marinha, introduzindo atores, processos e responsabilidades. Com o SPD, foram também



Anexo ao primeiro PD (1963) e Normas para o Plano Diretor – Sistemática Detalhada (1967)

estabelecidas organizações e órgãos específicos para suporte, como o Conselho do Plano Diretor (COPLAN) e o Conselho Financeiro e Administrativo da Marinha (COFAMAR).

O avanço tecnológico também teve papel fundamental na evolução do Plano Diretor. Em 1987, foi desenvolvido o Sistema de Acompanhamento do Plano Diretor (SIPLAD), destinado inicialmente à produção de relatórios básicos, uma vez que uma quantidade grande de registros era recebida e analisada em papel. Com o passar do tempo, novas funcionalidades foram acrescentadas, tornando-se uma ferramenta crucial para a gestão orçamentária da Marinha.

Como o Plano Diretor se relaciona com a gestão de recursos orçamentários da Marinha do Brasil, maximizando o atendimento das demandas navais?

ALMIRANTE JAYME • O Plano Diretor é definido na SGM-401, as Normas para a Gestão do Plano Diretor, como um instrumento de planejamento, execução e controle, de caráter permanente, voltado para as gestões orçamentária e financeira da MB. Seu principal objetivo é garantir que os recursos disponíveis sejam adequadamente direcionados às necessidades da Força.

Já o SPD opera por meio de ciclos contínuos de planejamento, execução e controle, seguindo o conhecido ciclo PDCA⁽¹⁾. O elemento central do Plano Diretor, hoje, é o conceito de "Meta", diferentemente de antigamente, que era o Plano Básico. A Meta delimita um ob-

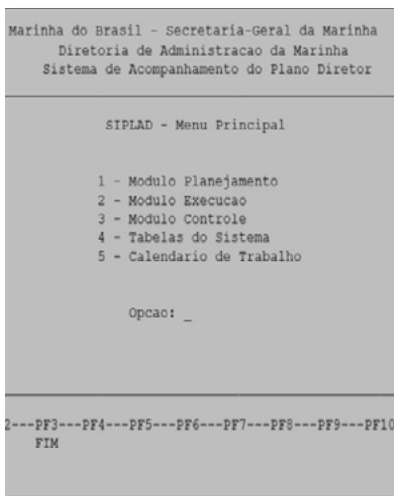
jetivo da MB em termos quantitativos, qualitativos e temporais. Essas metas devem estar alinhadas aos documentos condicionantes de alto nível da Marinha e do Governo Federal. Para garantir a eficácia das metas, além de possuir um gerente responsável por seu acompanhamento, elas são desmembradas em submetas e fases, formando então o que conhecemos como Ação Interna (AI). Elas possuem uma codificação própria, cronogramas físico-financeiros plurianuais registrados no SIPLAD e vinculações com as Ações Orçamentárias (AO) do Governo Federal e com as Ações Estratégicas Navais (AEN) do Plano Estratégico da Marinha (PEM).

O Plano Diretor, assim, consolida um "Banco de Metas", onde os objetivos da MB são internalizados em seu sistema de planejamento, execução e controle orçamentário.

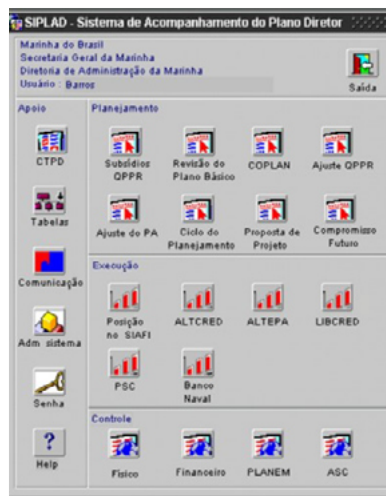
Anualmente, esse planejamento se concretiza no Plano de Ação (PA), que representa a porção do Plano Diretor relativa a um exercício financeiro específico.

No que tange às necessidades da Marinha, elas são identificadas por meio do SIPLAD, sistema central no planejamento, execução e controle orçamentário da MB. Durante o ciclo de planejamento, a proposta orçamentária é formulada coletando, priorizando e consolidando as necessidades da Força, e montando o PA para o próximo exercício. Na fase de execução, o SIPLAD gerencia uma variedade de registros e pedidos de todas as Organizações Militares relacionados à gestão do orçamento.

Versões do SIPLAD



1991



1999



2016

Com foco no século 21, quais foram os principais marcos conceituais introduzidos pela Administração Pública que motivaram as últimas revisões no Plano Diretor?

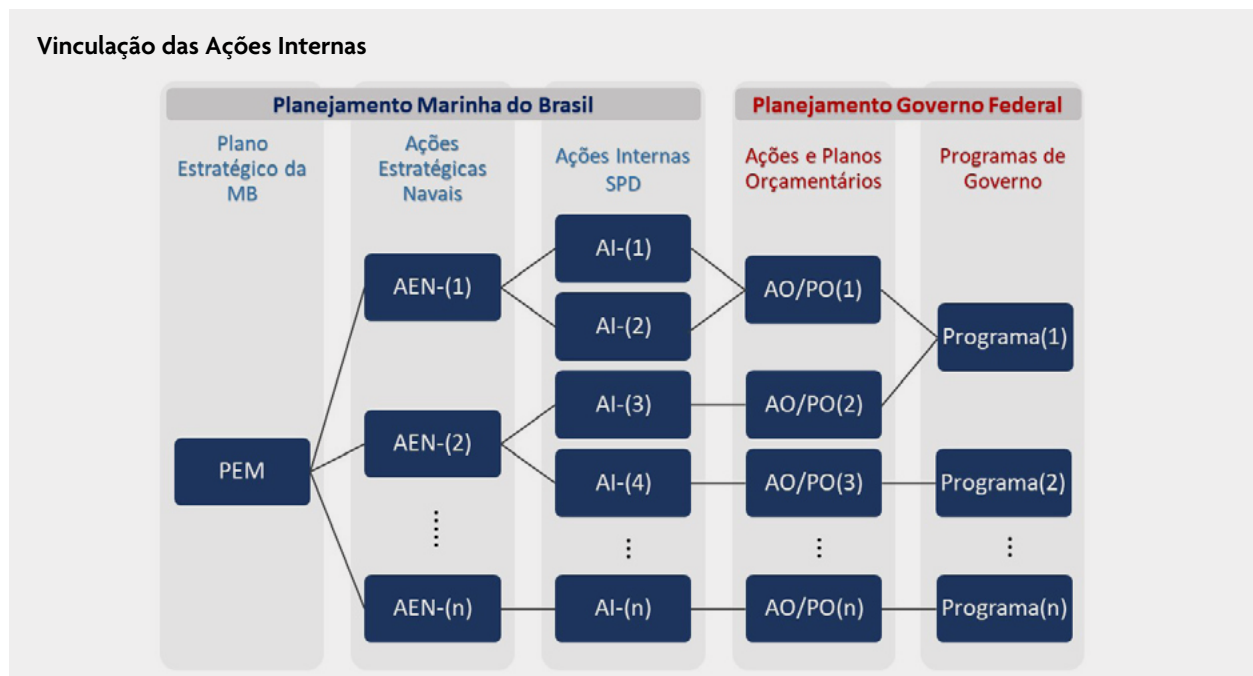
ALMIRANTE JAYME • O lançamento do Plano Plurianual (PPA) 2000-2003 “Avança Brasil” trouxe significativas mudanças estruturantes na lógica orçamentária da Administração Pública, que determinou o início dos aprimoramentos no Plano Diretor ao longo desses 23 anos. Em um primeiro momento, visando preservar nosso consagrado SPD, a Alta Administração da Marinha decidiu agir com prudência, aguardando a efetiva consolidação da nova sistemática do Governo Federal. Alguns conceitos precisaram ser revistos e foram introduzidas pequenas alterações na identificação dos Projetos. Adicionalmente, foi criada uma estrutura paralela, com a designação de Gerentes de Programas e Coordenadores de Ações Orçamentárias.

O PPA 2012-2015 e o Cadastro de Ações de 2013 aprofundaram o nível de detalhamento da estrutura orçamentária da Administração Pública, reforçando o enfoque na gestão por resultados e criando o Plano Orçamentário (PO), que é uma identificação orçamentária de caráter gerencial, vinculada à AO. Com isso, as AI, já mencionadas, foram atualizadas para se vincular ao par AOxPO.

Diante de tantas alterações, em 2012 foi criado um Grupo de Trabalho (GT) que propôs

uma extensa revisão do Plano Diretor. Naquela ocasião, além dos aprimoramentos decorrentes das alterações orçamentárias da Administração Pública, foram também identificadas outras inovações a serem introduzidas, como o término do Relator de Plano de Metas e um maior alinhamento do Plano Diretor ao PEM, um de seus documentos condicionantes. Entretanto, diante do grande impacto que tais alterações provocariam na cultura organizacional da MB e pelo fato do PEM encontrar-se, à época, em processo de revisão, decidiu-se, naquele momento, que a completa reestruturação do Plano Diretor seria conduzida de forma gradual, deixando de implementar, de imediato, todos os apontamentos do GT de 2012.

Já o GT-SPD de 2018 não foi motivado por um marco conceitual propriamente dito. Uma necessidade de prover o alinhamento do orçamento com os objetivos estratégicos da Marinha ganhou destaque e foi identificada pelo Tribunal de Contas da União no Acórdão nº 7.867/2017. Apesar das metas já possuírem um alinhamento aos documentos condicionantes da MB, esse alinhamento era indireto, não estava explícito. Deveria, portanto, ser bem transparente a coerência entre os objetivos estratégicos da Marinha e as Ações Orçamentárias. O GT-SPD de 2018 teve a tarefa de reavaliar a sistemática do planejamento orçamentário, priorizando um orçamento voltado para resultados e buscando a integração do Plano Diretor ao modelo conceitual estabelecido no PEM.



E quais foram as sugestões do GT-SPD de 2018 para resolver o problema do alinhamento orçamentário?

ALMIRANTE JAYME • Primeiro, o GT-SPD 2018 focou na integração entre o PEM e o SPD. Seus integrantes realizaram uma nova revisão de todas as AI existentes, buscando criar uma matriz de relacionamento que permitisse um alinhamento claro entre as estratégias e o orçamento. A intenção foi de proporcionar análises mais abrangentes e a priorização de recursos de acordo com a visão de futuro da Marinha. Hoje o SIPLAD dispõe de um módulo para gerir a vinculação das AI com as AEN, permitindo que se identifique a contribuição dos dispêndios para o atingimento dos objetivos da Força.

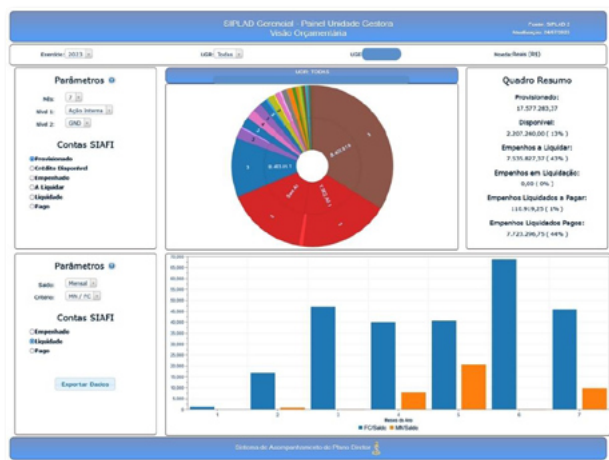
Outra iniciativa significativa foi a transição dos antigos Planos Básicos, que à época se chamavam Planos de Meta, para as metas atuais e seus Agregadores. Essa mudança não foi apenas nominal, mas também conceitual, e se relaciona com as inovações identificadas no GT de 2012. O objetivo era promover uma visão mais integrada da Marinha, indo além dos planejamentos setoriais. Se por um lado os Planos Básicos foram efetivos em setORIZAR a MB e possibilitar o estabelecimento de metas a curto, médio e longo prazos, eles também produziam planejamentos que eram estanques, difíceis de serem integrados uns aos outros. Isso não quer dizer que os planejamentos setoriais deveriam ser descontinuados, mas apenas que era necessária uma visão global em algumas atividades, o que culminou com a criação dos Agregadores do PA, que categorizam as metas do SPD e, assim, facilitam a criação dessa visão mais geral das necessidades da Força. Assim foi possível criar processos de planejamento específicos para Funcionamento e Manutenção, que foram colocados em um Agregador à parte. O mesmo aconteceu para metas consideradas prioritárias pela Alta Administração Naval e também para os Planejamentos Setoriais, que continuam importantes.

O conceito de Relatores foi substituído pelo de Gerentes de Meta, tornando o processo mais flexível. Os Relatores eram definidos de forma exaustiva na SGM-401. Em alguns casos, eles acabavam por ser intermediários de outra Organização Militar (OM) que tinha mais responsabilidade pela atividade sendo conduzida. Essa mudança permitiu que os setores designassem os gerentes de acordo com suas necessidades específicas, promovendo gestão mais eficaz dos recursos e atividades.

Quais foram as transformações e benefícios mais relevantes trazidos pelo Projeto da Modernização do SIPLAD ao longo da última década?

ALMIRANTE JAYME • Após a conclusão do GT-SPD 2012, percebeu-se uma necessidade crucial de reestruturação do SIPLAD, que estava defasado tecnologicamente. Essa necessidade levou ao estabelecimento do Projeto de Modernização do SIPLAD em 2013, em estreita colaboração com o Centro de Análises de Sistemas Navais (CASNAV). O projeto não foi apenas uma simples migração de plataforma tecnológica, mas sim uma transformação total levando em consideração as reformulações conceituais que estavam em andamento. Durante o primeiro ano, o foco foi inteiramente em mapear os processos existentes para otimização.

Um dos avanços mais importantes do projeto foi a reformulação e otimização das Alterações de Crédito (ALTCRED). Anteriormente, existiam dezessete tipos de ALTCRED, mas o mapeamento de processos reduziu esse nú-



SIPLAD Gerencial - Painéis de Controle



Tela inicial do SIPLAD (2023)

mero para apenas cinco, simplificando e acelerando o processo de registro, tramitação e efetivação. Essa otimização facilitou a criação da ALTCRED no SIPLAD e também acelerou seu atendimento, permitindo que a Diretoria de Gestão Orçamentária da Marinha atendesse a mais solicitações em menos tempo, e de forma automatizada.

Outro avanço significativo foi a implementação de uma funcionalidade que rastreia os destaques de créditos e emendas parlamentares. Dada a peculiaridade intrínseca desses recursos, a potencial necessidade de prestar contas dos gastos efetuados, e a quantidade significativa de emendas e destaques recebidos, havia dificuldades no acompanhamento e rastreamento destes, especialmente quando eram movimentados entre diferentes OM. A intenção do sistema é de monitorar cada destaque e emenda desde o recebimento pela DGOM até a sua execução, garantindo uma contabilidade clara e transparente.

Além disso, a integração da programação financeira das OM no SIPLAD trouxe benefícios significativos para a MB. Antes, as OM solicitavam manualmente recursos à Diretoria de Finanças da Marinha (DFM) pelo Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (SIAFI), em processo que necessitava de muitas informações que nem sempre eram claras para todas as OM. Com o SIPLAD, os pedidos são gerados automaticamente, removendo a necessidade de interações manuais e reduzindo erros.

Finalmente, um novo enfoque foi dado ao recolhimento de receitas ao Fundo Naval por meio do módulo Guia de Recolhimento da União

(GRU). Antes, o processo de provisionamento ocorria trimestralmente, com informações consolidadas sendo passadas por mensagem a cada novo ciclo. Com o módulo GRU, os recolhimentos são agora mais simplificados e diretos, sendo os mesmos identificados no SIPLAD e apresentados para a OM recolhadora como uma espécie de conta corrente. O provisionamento dos créditos pode, então, ser solicitado de forma bem

simples. A integração com o PagTeseuro, uma plataforma de pagamentos digitais da Secretaria do Tesouro Nacional, também trouxe uma transformação significativa, permitindo recolhimentos mais fáceis via PIX e cartão de crédito, oferecendo vantagens adicionais aos militares e servidores civis da MB.

Na opinião do senhor, qual elemento fundamental permitiu ao Plano Diretor manter sua resiliência ao longo das últimas décadas, superando os desafios que se apresentaram e garantindo sua funcionalidade para a MB?

ALMIRANTE JAYME • A eficácia e resiliência do Plano Diretor ao longo das décadas tem como origem o comprometimento inabalável de todos aqueles que se esforçaram na sua atualização e aprimoramento. Me refiro às gerações de militares e servidores civis que se dedicaram, ininterruptamente, para garantir uma gestão eficiente dos recursos públicos associados à Marinha, aproveitando ao máximo as oportunidades proporcionadas pelos avanços conceituais e tecnológicos que surgiram nos últimos anos. A sinergia entre todos os envolvidos pavimentando um futuro em que o Plano Diretor segue inovando e fortalecendo sua capacidade de adaptação, harmonizando o planejamento, a execução e o controle desenvolvidos na MB com os instrumentos de gestão do Governo Federal. ■

NOTA

(1) O Ciclo PDCA (“Plan, Do, Check and Act”) é um instrumento de gestão mais conhecido e adequado para a implementação da melhoria contínua nas organizações, sendo aplicável a qualquer problema ou processo organizacional (Norma SGM-107, cap. 8).



Óleo s/tela de Ferdinand Krumholz,
c. 1860, retratando o Alte Luiz da Cunha

A história da formação da Marinha do Brasil se entrelaçou com o próprio processo de formação do País, tendo lhe servido de crucial apoio. Muitos se dedicaram à consolidação da Independência. Alguns precursores figuram no Panteão da História. Mas há os que, de símile importância, acabaram ofuscados em razão da menor profusão de registros. Neste grupo se insere o Almirante Luiz da Cunha Moreira, primeiro brasileiro nato Ministro da Marinha. Como se verá, destaca-se sua participação em históricos conflitos e principalmente no processo magno de nossa Pátria, em que se realça sua dedicação na constituição da Esquadra, alçando-o a vulto naval e prócer da Independência.



Almirante Luiz da Cunha Moreira Visconde de Cabo Frio

Mário Roberto de Souza Lima *

Este artigo é uma síntese do trabalho produzido pelo vencedor do Concurso Marquês de Tamandaré 2023. A versão completa está disponível na Biblioteca do Clube Naval.

FORMAÇÃO DO OFICIAL LUIZ DA CUNHA MOREIRA E DO PROCESSO DE INDEPENDÊNCIA

Em 1º de outubro de 1777, nasceu em Salvador - BA, Luiz da Cunha Moreira. Com mãe brasileira, herdou o mesmo nome do pai português (tradição familiar), comandante de mercantes para a Índia e Brasil. Em 1784 se mudariam para Lisboa.

Em 1795, Cunha Moreira entrou na Academia Real da Marinha. Enquanto adquiria formação, a Revolução Francesa efervescia, levando ao ocaso o absolutismo europeu. Finda a Academia, em 1798, o Guarda-Marinha teve o primeiro embarque, no Brigue "Gavião". O segundo foi na Fragata "Vênus", da qual desembarcaria em Belém - PA, como Segundo-Tenente, para o seu primeiro comando, em 1799, da Charrua "São João Magnânimo", com a missão de levá-la a Lisboa, o que cumpriria com zelo. Depois, embarcaria na Nau "Medusa".

No Rio de Janeiro, Cunha Moreira foi servir em 1802 no Cúter "D. Rodrigo de Souza", que capturaria uma escuna dos Estados Unidos da América (EUA) em comércio ilícito no litoral paulista. Depois comandaria o cúter. E voltaria

à Nau “Medusa”. Em Lisboa, já Primeiro-Tenente, serviu na Fragata “São João do Príncipe”. Foi designado como Ajudante de Ordens do Conde dos Arcos, D. Marcos de Noronha (nomeado Capitão-Geral do Pará). De volta a Lisboa em 1807, embarcou na Nau “Príncipe Real”, como ajudante do Major General da Armada.

Em boa parte da Europa, Napoleão estabeleceu “bloqueio continental” contra a Inglaterra. Por razões econômicas, Portugal, não podendo romper com os britânicos, não aderiu ao bloqueio, ato crucial para que Napoleão ordenasse sua invasão.

Escortada por navios ingleses, a Corte lusa iniciaria a inédita mudança da sede. Cunha Moreira acompanharia o traslado da família real a bordo da Nau “Príncipe Real”, Capitânia da Esquadra. Em janeiro de 1808, chegariam à Bahia, onde D. João abriria os portos às nações estrangeiras. Em março, aportavam no Rio de Janeiro.

D. João ordenou a invasão da Guiana Francesa. Com a missão de tomar Caiena, partiram o Brigue “Infante D. Pedro” (Capitão-Tenente Cunha Moreira como Comandante), a Corveta britânica “Confiance” e o Brigue “Voador”. Chegariam em dezembro ao Rio Aproz, onde Cunha Moreira, à testa de dezoito luso-brasileiros, ordenou desembarque contra o inimigo. Empenhou-se com tal denodo nos embates que foi ferido na cabeça por golpe de sabre, o que lhe rendeu uma cicatriz. Fortes e locais foram tomados até Caiena. A rendição se deu em janeiro de 1809. O brigue de Cunha Moreira escoltou galeras com prisioneiros para França. Por sua atuação, seria promovido a Capitão de Fragata e agraciado Cavaleiro da Real Ordem da Torre e Espada. A primeira medalha militar brasileira de caráter comemorativo foi confeccionada para registro do marco histórico.

Após passar pelo Brigue “Gaiivota”, Cunha Moreira foi designado para Lisboa, em 1815, às ordens do Chefe de Divisão Rodrigo Lobo. Como o navio em que partiu do Rio quebrou, embarcou em um mercante, às próprias custas, para completar viagem.

Foi nomeado para a Nau “Vasco da Gama”, integrante da expedição do General Lecor, cuja missão era tomar a Cisplatina. Chegando a Maldonado, voluntariou-se para ir sondar a distribuição dos inimigos, e o fez duas vezes, o que garantiria o efetivo bloqueio do porto. Distinguiu-se ainda à frente de quarenta marujos na tomada do local.



Medalha comemorativa da Tomada de Caiena

Legenda do busto: D. João VI. Príncipe Regente de Portugal P. 1809. Data do anverso: 11-1-1809.

Acervo do Museu do Dinheiro – Lisboa, Portugal

Na Revolução Pernambucana, no comando da Fragata “Thetis”, ajudaria no bloqueio de Recife, sendo o primeiro oficial a desembarcar, reunindo homens para guarnecer os fortes e sinalizar para o desembarque seguro da Esquadra.

Em Portugal, um grupo de liberais, com tropas, iniciou a Revolução do Porto em 1820, substituindo a regência por um regime constitucional. D. João retornou a Lisboa, para não perder o trono, em abril de 1821. Seu filho, D. Pedro, ficou. As Cortes lusas exigiriam também o retorno de D. Pedro que, no Brasil, enfrentava focos de revolta e a pressão dos que não queriam a volta da subordinação a Portugal. Em 9 de janeiro de 1822, D. Pedro confirmaria que ficaria no Brasil. Nascia o “Dia do Fico”.

A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL E A CONSTITUIÇÃO DE SUA MARINHA IMPERIAL

As campanhas em áreas longínquas e costeiras, como a invasão da Guiana Francesa, a ocupação da Banda Oriental e o combate às revoltas (como a Revolução Pernambucana), mostraram a importância de se dispor de uma Marinha forte.

A mando de Lisboa, tropas do Coronel Madeira de Melo agiam violentamente na Bahia. D. Pedro determinou que uma divisão, sob ordens do Chefe de Divisão Rodrigo de Lamare, bloqueasse Salvador e levasse tropas, sob comando do General Pedro Labatut. A comissão partiu do Rio em julho de 1822, com a Fragata “União”, o Brigue “Reino Unido” e as Corvetas “Liberal”

e “Maria da Glória” (esta sob comando do então Capitão de Mar e Guerra Cunha Moreira). Chegando a Salvador, um navio português pediu contato pacífico. Cunha Moreira determinou que sua corveta evitasse aproximação, o que a salvou de emboscada. No entanto, na frota de Lamare havia partidários de Lisboa. E alguns oficiais de Labatut se insubordinavam. Em face dos problemas, a frota foi para Pernambuco. O imediato de Cunha Moreira confidenciou a outros oficiais que ouvira que as vidas dos oficiais da “Maria da Glória” haviam estado em risco na Bahia por conspiração da guarnição. Rumores assolavam a expedição. A Esquadra partiu para o Rio. Houve tentativas de motim na “União” e na “Liberal”. Após chegarem ao Rio, Cunha Moreira solicitou ao Ministro da Marinha a instauração de inquérito, insatisfeito com o proceder de seu imediato e de outros oficiais que lhe ocultaram fatos e suposições. Altamente conceituado, Cunha Moreira receberia o comando da Fragata “Real Carolina”.

Em 7 de setembro de 1822, D. Pedro, por força de ordens vindas de Portugal que exigiam seu retorno, ameaçavam envio de tropas e queriam total submissão do Brasil, declarou a Independência, dando o “Grito do Ipiranga”. E logo criaria a Armada Nacional, para proteger as vias navegáveis de interesse do Império e evitar emancipações ou domínios de Portugal no território. Foi criado o Gabinete de Ministros, estando à frente Bonifácio, Ministro do Interior e dos Negócios Estrangeiros.

Em 28 de outubro de 1822, o Capitão de Mar e Guerra Luiz da Cunha Moreira foi nomeado Ministro da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, primeiro brasileiro nato a ocupar tal cargo, a quem caberia a desafiadora tarefa de montar a estrutura logística para as operações navais pela soberania brasileira.

Ex-“Martim de Freitas”, uma das belonaves que pertenciam à Marinha portuguesa que foram incorporadas e reparadas pelo Arsenal de Marinha da Corte. Fez parte da Esquadra que trouxe a família real para o Brasil em 1808.

Óleo sobre tela de Eduardo de Martino.

Fonte: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

O Pavilhão Nacional tremularia pela primeira vez em um navio de guerra brasileiro, na Nau “Martim de Freitas” (rebatizada “D. Pedro I”), primeiro Capitânia, em 10 de novembro de 1822 – nascia a Esquadra. Só atuando eficientemente no mar o Brasil garantiria a independência, expulsando inimigos e evitando o retorno ao jugo de Portugal. Se a atuação da Marinha não tivesse sido exitosa, não haveria o imenso País de hoje, com toda sua diversidade e riqueza cultural, econômica e ecológica.

ATUAÇÃO DO MINISTRO DA MARINHA NA FORMAÇÃO DA ESQUADRA BRASILEIRA

Além do receio de uso de portugueses contra seus compatriotas, o total de homens do mar era insuficiente para os navios incorporados à Marinha Imperial. Então, contrataram-se estrangeiros, postos à disposição do recém-contratado Almirante Lord Cochrane. As origens das tripulações eram variadas.

Outro déficit era o de meios prontos. Quase todos os navios tomados de Portugal careciam de reparos. Os arsenais estavam em situação crítica. Ombreado a Bonifácio, Cunha Moreira não descansaria para compor a estrutura naval de guerra que o País demandava, envidando esforços para organizar e apoiar as forças navais enviadas aos locais ainda sob dominação lusa. Levantou os custos para reparos e aquisições. Como não havia recursos, recorreu-se a uma subscrição nacional.





Medalha de comemoração dos 200 anos de nascimento do 1º Visconde de Cabo Frio

Fonte: <https://clubedamedalha.com.br/medalha-br>.

Em março de 1823, D. Pedro novamente mandou bloquear Salvador. Houve vários combates entre a Esquadra Brasileira e a portuguesa, sendo crucial o apoio logístico vindo do Rio, coordenado pelo Ministro Cunha Moreira, recém-ordenado Cavaleiro da Casa Imperial. Em julho, os insurgentes começariam a fugir para a Europa. A Esquadra Brasileira os perseguiria e apresaria dois terços dos navios fugitivos.

Navios da Esquadra também conseguiriam a rendição de revoltosos no Maranhão, Pará, Pernambuco e Província Cisplatina. Em outubro, Cunha Moreira seria elevado a chefe de divisão. E nomeado Oficial da Ordem do Cruzeiro do Sul.

Em função de desavenças com o Imperador, este dissolveria a Assembleia em novembro.

Cunha Moreira, tal qual José Bonifácio, negou-se a subscrever o decreto que expungia a Assembleia. Foi demitido do cargo de ministro, mas depois foi nomeado vogal do Conselho Supremo Militar e de Justiça, enaltecendo-se o préstimo, o zelo e a atividade com os quais se distinguira nas diversas funções.

Em 1827, já como chefe de esquadra e Conselheiro de Estado, Cunha Moreira foi nomeado Inspetor do Arsenal, cabendo-lhe verificar o uso dos materiais comprados e atuar como diretor de serviços. Em 1828, assumiu o comando da Companhia de Guardas-Marinha e a direção da Academia Nacional e Imperial de Guardas-Marinha (futura Escola Naval). Após o comando (1829), seria nomeado Intendente de Marinha, um diretor de finanças da Armada. Em 1831 foi nomeado presidente da Província do Pará, mas recusou, pois seu pendor era mais militar. Voltaria às funções anteriores.

Foi elevado a Vice-Almirante em 1839. Em 1844 seria agraciado Cavaleiro da Imperial Ordem da Rosa. Em 1849, reformado como Almirante, continuaria no Conselho de Guerra. Em 1854, receberia a grã-cruz da Ordem de São Bento de Avis.

Reconhecido pela longa dedicação, em décadas de serviços prestados à Pátria, receberia de D. Pedro II o título de Visconde de Cabo Frio, em junho de 1858.

Enquanto o Império do Brasil mantinha seu foco na Guerra do Paraguai, em 28 de agosto de 1865, faleceria no Rio de Janeiro o Almirante Cunha Moreira.

LIÇÕES APRENDIDAS PARA A MARINHA DO BRASIL DO SÉCULO 21

Um militar deve ser referência moral. A profícua carreira de Cunha Moreira apresenta um rol de valores e condutas a ser cultuado e copiado. Em que pesem as diferenças entre a Marinha de outrora e a de hoje, podemos nos debruçar sobre o seu legado, colhendo lições para Força Naval usando a Rosa das Virtudes, que representa os valores intangíveis (destacados a seguir) da instituição.

A **HONRA** congrega valores e nos leva à prática da justiça e da moral. Cunha Moreira em várias ocasiões a manifestou, como ao se negar a subscrever a abolição da Assembleia. Mostrou **CORAGEM** arriscando a própria vida pela causa nobre que defendia na Tomada de Caiena



e durante o bloqueio de Recife, quando foi o primeiro oficial a desembarcar. A **LEALDADE** e a **INICIATIVA** do oficial brilharam quando pôs-se à vanguarda no desembarque em Recife e à frente da guarnição em Maldonado, esforços em prol da causa comum, que evidenciam **COOPERAÇÃO**. Munido da crença na comunhão de esforços, apresentou também **ESPÍRITO MILITAR** realizando duas vezes o levantamento da localização inimiga, garantindo o bloqueio efetivo que se realizou. Expressou seu **ESPÍRITO DE SACRIFÍCIO** em distintas ocasiões, como na bravura na Tomada de Caiena ou quando foi às próprias custas para Lisboa. Mostrou **ZELO** em seu primeiro comando, ao levar seu navio para Lisboa, e como ministro, ao usar com eficiência os recursos para estruturar a Marinha. Na contenção da Revolução Pernambucana, ao reunir militares que guarneceriam as fortalezas, o fez em resoluta **ORDEM**, para que sucedessem sinais para o desembarque seguro da Esquadra. Antes mesmo de retornar ao Brasil com a família real, embarcaria na Nau “Príncipe Real” em razão de sua **FIDELIDADE**. E muitas vezes provaria sua honestidade, agindo a favor do bem, fiel ao serviço, não negligenciando suas obrigações. A tarefa hercúlea de aprestamento dos meios e estruturação de uma Esquadra efetiva consolidou-se como uma das realizações mais importantes de um brasileiro, o que se deve em grande parte à sua **TENACIDADE**, por dedicar-se com amor ao serviço, e ao seu **PATRIOTISMO**, que foi crescendo à medida que aumentava o movimento

pela emancipação, do qual sem ter planejado passou a fazer parte. Digna de nota também é a **DECISÃO** tomada no evento da dissolução da Assembleia, com os mesmos princípios de correção e atitude que o levaram a solicitar inquérito a bordo de seu próprio navio, evento que também acentua a **DISCIPLINA**, um pilar do militarismo. Não lhe impediu o receio de sanções, pois o dever comum falou mais alto. Observa-se **ABNEGAÇÃO** quando declinou do governo do Pará. Em cada ação, com desprendimento e altruísmo, mostrou devotamento pela grandeza da profissão, com paixão, fé, entusiasmo e vibração, mantendo luzente a chama do **FOGO SAGRADO**, verdadeira alma da Marinha!

As lições aprendidas com Luiz da Cunha Moreira são atemporais. Os exemplos de seus valores e ações foram bem-vindos nos idos da Marinha a vela e o são também nos anos da Marinha de propulsão motora e nuclear. Que seus feitos e dedicação inspirem os homens e mulheres que labutam na gloriosa Marinha do Brasil. ■

REFERÊNCIAS

- ARMITAGE, J. *História do Brasil*. v. 142. Brasília: Senado Federal, 2011.
- BARATA, M. M. C. *Notas biográficas do Almirante Luiz da Cunha Moreira*. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, t. 83, v. 137, p. 69-90, 1918.
- BOITEUX, H. *Os Nossos Almirantes*. v. 1. Rio de Janeiro: IN, 1915.
- BOITEUX, L. A. *Ministros da Marinha (1808-1840)*. Rio de Janeiro: IN, 1933.
- BOITEUX, L. A. *A Marinha Imperial e outros ensaios*. Rio de Janeiro: IN, 1954.
- BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Ensino da Marinha. *Introdução à História Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: SDM, 2006.
- GUEDES, M. J. Bicentenário do Almirante Luiz da Cunha Moreira. *Navigator*. Rio de Janeiro: DPHDM, n. 13, p. 3-6, jun.1976 - dez.1977.
- HONORATO, H. G. *Breve reflexão sobre os valores da rosa das virtudes e a sociedade contemporânea*. In: BRASIL. Marinha do Brasil. RMB, v. 134, n.01/03. Rio de Janeiro: DPHDM. Ano LXVI, n.7/8/9, jan./mar.2014, p.169-177.
- MAIA, J. P. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império: tentativa de reconstituição histórica*. 2.ed. Rio de Janeiro: Cátedra, 1975.
- VALE, B. *A criação da Marinha Imperial*. In: História Naval Brasileira. v.3, T1. Rio de Janeiro: SDM, 2002.

* Capitão de Fragata (RM1-T)

RAINHA MARIA II

Uma brasileira no trono de Portugal

Jaime Florencio de Assis Filho*



D. Maria II, Rainha de Portugal
Gravura de Sendim
Imagem: Biblioteca Nacional Digital de Portugal

Historiadores brasileiros e portugueses não estranharão o título deste artigo, pois sabem muito bem que Portugal já teve uma rainha genuinamente brasileira. Filha de Dom Pedro e Maria Leopoldina da Áustria, Maria da Glória, a primogênita do casal, nasceu em 4 de abril de 1819, no Rio de Janeiro, quando recebeu o título de Princesa da Beira⁽¹⁾. Sua chegada foi anunciada por salvas de canhões seguidas de festas e danças pela cidade.

A menina passou parte de sua infância com seus irmãos menores nos jardins da residência da Quinta da Boa Vista, em São Cristóvão no Rio de Janeiro, inclusive, ao lado da Duquesa de Goiás, filha bastarda de Pedro e Domitila de Castro – a futura Marquesa de Santos.

Com a morte de Dom João VI, em março de 1826, Dom Pedro I herdou o trono de Portugal, sagrando-se rei com o nome de Dom Pedro IV de Portugal. Todavia, como Imperador do Brasil, teve de abdicar da Coroa portuguesa, e o fez em nome da infanta Maria da Glória, porque se assim não o fizesse, o Brasil correria o risco de retornar à condição de colônia, um dos objetivos dos revolucionários, partícipes da Revolução do Porto de 1820.

DA DECLARAÇÃO DE RAINHA ATÉ A ASSUNÇÃO DO TRONO

Aos sete anos, Maria não pôde assumir o trono e a regência da coroa foi entregue à infanta Isabel Maria, sua tia por parte de pai, então residente em Portugal. Como era comum na dinastia dos Bragança casamentos de tio com sobrinha⁽²⁾, havia sido acordado que a pequena Maria se casaria, sob condições⁽³⁾, com o Príncipe Dom Miguel, irmão de Dom Pedro I. O casamento foi realizado, por procuração, em 29 de outubro de 1826. Sob esta ótica, a regência foi autorizada por Dom Pedro I para ser conduzida pelo irmão, até que Maria da Glória atingisse a maioridade⁽⁴⁾.

A futura rainha passou por situações tristes e diversas desde a infância e, principalmente, durante o seu reinado, quando ocorreram várias convulsões políticas. A começar com a morte da Imperatriz Consorte Leopoldina, em 11 de dezembro de 1826, no Paço de São Cristóvão, após o parto daquele que seria seu oitavo filho, um natimorto. Nessa época, seu pai encontrava-se no

sul do Brasil na Campanha da Guerra da Cisplatina. Dom Pedro de Alcântara, seu irmão, futuro sucessor e imperador do Brasil – Pedro II, havia completado, há nove dias, um ano de idade.

Aquele ano foi deveras tumultuado para os Bragança. As mortes de Dom João VI e a posterior de Dona Leopoldina influenciaram, sobremaneira, as ações do Imperador. As Cortes Portuguesas passaram a exigir a sua presença em Portugal, pois desejavam a volta do Brasil à condição de colônia. Tal situação era impensável para o monarca, preocupado que estava em garantir primeiro a Coroa portuguesa para sua filha e dar continuidade aos seus estudos em Viena, sob o acompanhamento do casal de imperadores austríacos, da dinastia dos Habsburgo, um império de absolutistas esclarecidos, que não viam D. Pedro com bons olhos, em razão dos maus tratos cometidos com a falecida Leopoldina.

Maria da Glória embarcou para Viena, em 5 de julho de 1828, acompanhada pelo Marquês de Barbacena e, ao chegarem em Gibraltar, souberam que Miguel, seu marido – um absolutista convicto – então regente, havia usurpado o trono, do qual se achava herdeiro legítimo. Ante este episódio, não seria prudente deixar a pequena rainha aos cuidados do Imperador Francisco I e de sua terceira esposa, visto que o usurpador havia conquistado a sua amizade, durante a sua permanência na capital austríaca, para onde se estabeleceu após Dom João VI o ter exilado, em maio de 1824, devido às suas tentativas para depô-lo, em conluio com a mãe Carlota Joaquina, no que ficou conhecido por “Abrilada”.

Diante dessa situação, Barbacena rumou para a Inglaterra, que se mantinha neutra em relação ao cenário político lusitano; contudo, preservavam os interesses comerciais com o Brasil e Portugal. A rainha permaneceu no Reino Unido por, aproximadamente, um ano, período durante o qual teve contato e se tornou uma colega de Alexandrina Vitória, a futura herdeira do trono inglês. As terras lusas, à exceção de parte do Açores, não eram seguras para Maria da Glória se estabelecer, então com nove anos.

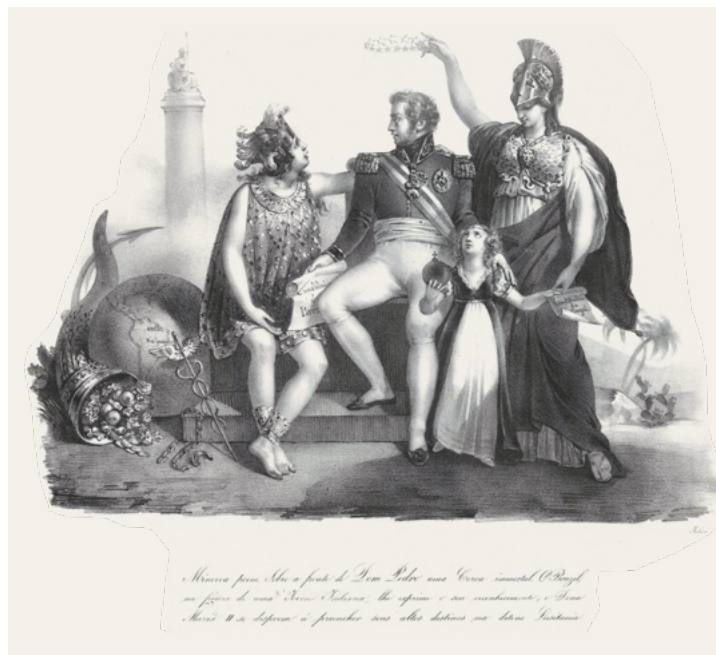
D. Pedro acompanhado de D. Maria II

Texto: "Minerva poem sobre a frente de Dom Pedro uma Coroa immortal. O Brazil, na figura de uma Jovem Indiana, lhe exprime o seu reconhecimento; e Dona Maria II se dispoem á preencher seus altos destinos na ditosa Lusitania"

Gravura de Julien | Imagem: BN Digital

Na mesma época, Barbacena procurava uma candidata para esposar Pedro I. Após incessantes conversações palacianas, dificultadas devido a sua má fama de conquistador, Dona Amélia de Leuchtenberg, na idade de dezessete anos, atendia a todos os requisitos impostos pelo Imperador e foi então rotulada de “a preferida”, embarcando para o Brasil em companhia do irmão Augusto e da pequena rainha, que retornava após sua temporada na Inglaterra. Ambas conviveram no Paço de São Cristóvão até 1831. Enquanto isso, seu marido e tio Miguel reinava em Portugal.

Os acontecimentos internos ocorridos anos depois da morte de Leopoldina geraram grande insatisfação no povo brasileiro, que passou a pressionar o Imperador para uma melhoria em vários setores da vida cotidiana. Adicionalmente, o reino de Portugal nas mãos do irmão, fez com que Pedro I abdicasse, em 3 de maio de 1831, ao trono do Brasil, em favor de seu único filho varão, Pedro de Alcântara⁽⁵⁾, na época com seis anos de idade. A partir de então, o ex-imperador iniciou os preparativos para restabelecer o direito ao trono para a sua filha e viajou para a Europa, o mais breve possível, acompanhado da esposa Amélia, Maria da Glória e sua comitiva. Importante relembrar que Pedro I abdicou ao trono português, em 1826, sob a condição da realização do casamento de Maria da Glória com seu tio, acordo que, até sua decisão de deixar o Brasil, não havia se concretizado.



Minerva poseu sur la fronte de Dom Pedro une Couronne immortal. Le Brazil, en figure de une Jeune Indienne, lui exprime son reconnaissance; et Dona Maria II se dispose à remplir ses hauts destins sur ditosa Lusitania

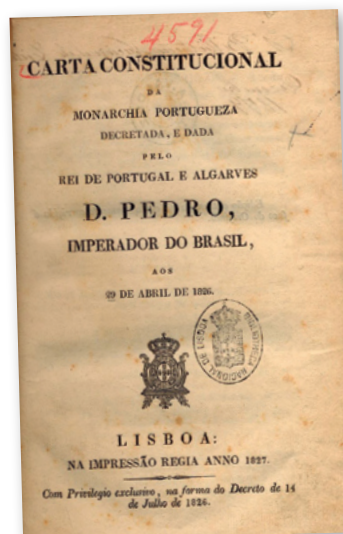
Deslocaram-se para a França, onde o Rei Luís Felipe I, um liberal, os recebeu e os abrigou por longo tempo. Enquanto isso, Dom Pedro angariava fundos para constituir uma Força militar de mercenários para lutar contra as tropas absolutistas miguelinas. Uma vez alcançados os meios necessários, rumou para Portugal realizando um desembarque, em julho de 1832, na praia do Mindelo, ao norte da cidade do Porto. Após intensas e duradouras lutas, que ficaram conhecidas por Guerras Liberais, Dom Miguel foi deposto e exilado, determinando o fim da guerra civil com a Convenção de Évora Monte, de 26 de maio de 1834. Seu casamento com Maria da Glória foi dissolvido e declarado nulo em 1º de dezembro de 1834.

A rainha assumiu definitivamente o trono como Maria II. Todavia, durante as refregas,



Imagem alegórica que apresenta D. Pedro restituindo D. Maria II e a Carta Constitucional aos portugueses

Imagem: Biblioteca Nacional Digital de Portugal



Carta Constitucional da monarquia portuguesa decretada pelo Rei de Portugal e Algarves D. Pedro, Imperador do Brasil, aos 29 de Abril de 1826

Imagem: Biblioteca Nacional Digital de Portugal

Pedro I havia contraído tuberculose, vindo a falecer, no Palácio de Queluz, em 24 de setembro de 1834. Entretanto, seu intento fora alcançado.

O REINADO DE DONA MARIA II

Na verdade, o reinado de Maria da Glória iniciou-se em 1826, quando era criança, mas devido a sua pouca idade não pôde assumir o trono, como vimos anteriormente, o que se concretizou somente em 1834. Reinou durante um dos mais conturbados períodos da monarquia constitucional portuguesa, caracterizado por enorme quantidade de golpes, revoluções, revoltas e guerra civil, indisciplina militar e civil, que persistiram até o fim de seu reinado, em 1853. Contudo, historiadores afirmam que, apesar dos transtornos por que passou, a rainha sempre se empenhou em obter a unidade nacional. Politicamente, o país havia se dividido em diversos partidos ou facções como, por exemplo, os miguelistas, cartistas (da revolução do Porto de 1820), vintistas (adeptos da Constituição de 1822), constitucionalistas (partidários da Carta Constitucional) e mais tarde, os setembristas.

A segunda parte de seu reinado iniciou-se em 26 de maio de 1834, sob a égide da Carta Constitucional, elaborada por Pedro IV, em 1826, durante os poucos dias em que atuou como Rei de Portugal, antes de abdicar. Após a morte de seu pai ela veio a se casar, inicialmente, por procuração, em Munique, em 1º de dezembro de 1834, com o Príncipe Augusto Carlos Eugênio Napoleão de Beauharnais e, pessoalmente, em Lisboa, em 26 de janeiro de 1835. Augusto era irmão de Amélia de Leuchtenberg que a acompanhou, em 1828, na viagem que a levaria ao Brasil para casar-se com o Imperador Pedro I. No mesmo navio retornou, também, nesse ano, a menina rainha, após o seu período na Inglaterra. No entanto, o matrimônio de Maria II durou apenas dois



D. Maria II
Gravura de L. Maurin
Imagem: Biblioteca
Nacional Digital
de Portugal

meses, em virtude da morte do príncipe, vítima de forte infecção na garganta.

Seu terceiro casamento foi fruto de acordos políticos entre as diplomacias das nações europeias. Devido ao tempo que passou na França, a rainha optou pelo filho do Rei Luís Felipe I, com quem tivera contato anos antes. Contudo, a Inglaterra opôs-se à escolha, pois considerava essa união uma ameaça aos seus interesses. As negociações continuaram, até que, finalmente, foi escolhido o príncipe Fernando de Saxe-Coburgo Gotha, sobrinho de Leopoldo I, rei da Bélgica.

O casamento foi celebrado em Coburgo, por procuração, em 1º de janeiro de 1836, e, posteriormente, na Sé Patriarcal de Lisboa, em 9 de abril de 1836. Seu marido tornou-se Rei Consorte, adotando o nome de Fernando II, em 16 de setembro de 1837, após o nascimento do primeiro filho varão. Felizmente, o que surgiu de um acerto político tornou-se um casamento de

muito amor e entendimento. Juntos tiveram vários filhos.

Desde o nascimento do primogênito, Maria II, aos dezoito anos, apresentou problemas, que resultaram em um parto difícil e prolongado. Tal fato tornar-se-ia recorrente até o parto daquele que teria sido o seu décimo primeiro filho, um natimorto. Anteriormente alertada pelos médicos que a atendiam sobre o perigo de gestações sucessivas, devido a sua obesidade e por problemas cardíacos, a rainha não dava a mínima importância e dizia: “Se morrer, morro no meu posto”.

O casal dividia harmoniosamente as tarefas de responsabilidade real. Fernando II, por vezes, discordava de algumas ações da esposa soberana, mas não se intrometia nos assuntos de Estado. Era mais afeto às artes e foi responsável por vários melhoramentos no campo social. Maria II apoiou muitas das suas ideias e criou, entre outros, o Parque Público, onde nobres e membros do povo frequentavam simultaneamente. Ela própria levava seus filhos ao parque sem se preocupar com o pessoal que ali estava. Criou ao longo do seu reinado várias instituições escolares, o que a fez receber o epíteto de “a Educadora”.

No início do seu reinado o governo estava nas mãos de cartistas⁽⁶⁾. Todavia, após dois anos, as reformas por eles empreendidas não surtiram efeito. O poder político e econômico concentrou-se na mão da burguesia, o povo vivia na miséria, o país era dependente da Inglaterra e estava atrasado no campo industrial. O clima reinante proporcionou a eclosão da Revolução de Setembro de 1836, iniciada em Lisboa. A rainha e o governo, sem meios para se opor, entregaram o poder aos representantes dos que passaram a ser chamados de setembristas, contando com o apoio dos vintistas. Os mais proeminentes foram Vitério Maria de Sousa Coutinho (Conde de Linhares), Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo (Visconde de Sá da Bandeira) e Passos Manuel. Os dois primeiros exerceram a presidência do Conselho de ministros.

A Revolução de Setembro de 1836 banuiu a Carta Constitucional⁽⁷⁾ (outorgada, em 1826, por D. Pedro IV), considerada sem legitimidade, e substituída, temporariamente, pela Constituição de 1822 (jurada sob prantos pela rainha), até que um novo texto aprovado por uma Corte constituinte entrasse em vigor – a Constituição de 1838 – que foi jurada pela rainha, em 4 de abril de 1838, na esperança de que os ares lusitanos pudessem mudar. A reação se concretizou com a Revolta dos Marechais, iniciada em julho



Rei Pedro V - "o esperançoso"

Imagem: Biblioteca Nacional Digital de Portugal



Rei Luís I - "o popular"

Imagem: Biblioteca Nacional Digital de Portugal

de 1837, de fundo cartista e contrária ao setembrismo. Não obteve êxito.

Já a Constituição de 1838 teve duração efêmera, porquanto em 1842, um golpe de Estado foi promovido por Antonio Bernardo Costa Cabral (então Ministro da Justiça, nomeado pela rainha) que, após assumir o comando do governo, retornou com a Carta Constitucional, revalidada pela rainha, e que permaneceu em vigor, com algumas revisões (Atos Adicionais), até 1910, quando foi instituída a República portuguesa.

Costa Cabral dominou a política portuguesa, no período de 1842 a 1846, como presidente do Ministério do Reino, época que ficou conhecida por “cabralismo”, caracterizado por várias reformas do Estado. Não foi um período de calma, pois outras revoltas surgiram, como: a da Maria da Fonte, na primavera de 1846 (descontentamento com as reformas, o que provocou uma revolta popular que fez com que a rainha demitisse, em maio de 1846, o governo de Costa Cabral, que seguiu para o exílio); Emboscada (golpe palaciano – D. Maria II demite o governo e convoca o Marechal Saldanha para constituir novo ministério); e Patuleia (novas reformas de Saldanha desencadeiam uma guerra civil de oito meses – divisão entre liberais e miguelistas, que só terminou em junho de 1847, com a intervenção estrangeira em Portugal, garantida pela Aliança Quádrupla de abril de 1834 – Portugal, Espanha, Reino Unido e França).

Depois da guerra civil, os lusitanos desfrutaram de um pequeno clima de tranquilidade,

quando os partidos políticos passaram a resolver discordâncias pelas vias políticas, abandonando os recursos das armas. Desde então, a rainha ainda engravidou algumas vezes, perdendo a vida em 15 de novembro de 1853, ao dar à luz um natimorto.

Dois de seus filhos deram sequência ao seu reinado: Pedro V – “o esperançoso” (1853 a 1861) e Luís I – “o popular” (1861 a 1889). ■

NOTAS

(1) Título conferido, desde 1645, para a filha mais velha do monarca, sendo ou não herdeira presuntiva da Coroa de Portugal. Em 1734, o título passou a ser concedido a ambos os sexos. A mulher perdia o título ao ganhar um irmão varão.

(2) Tal situação já havia acontecido com Dona Maria I – a louca – que se casou, em 1760, com o tio Dom Pedro III, irmão do Rei Dom José I.

(3) Jurar a Constituição portuguesa e casar-se com a sobrinha.

(4) Antecipada, após a morte de Pedro I, para evitar conflitos na sucessão.

(5) No Brasil, o filho homem mais velho da família tinha ascendência ao trono, diferentemente de Portugal, onde a Coroa poderia ser exercida pelo filho mais velho, independentemente do sexo, na ausência de um filho varão.

(6) Termo atribuído aos conservadores liberais, após a revolução do Porto de 1820, e mais tarde partidários da Carta Constitucional de 1826.

(7) Substituiu a primeira constituição de Portugal, outorgada em 1822, que havia determinado o fim da Monarquia absolutista e iniciado uma Monarquia constitucional.

* Capitão de Mar e Guerra (Refº-FN)



LEGADO DA VIDA E OBRA DE D. PEDRO

Artur Victoria*

Não é demais lembrar: no Brasil da década de 1820, o Regente e depois Imperador tinha um Estado por institucionalizar, um país por organizar; em Portugal da década de 1830, tinha um país por refazer. Em ambas as circunstâncias, nem sempre lhe era dado esperar os resultados das sempre intermináveis discussões legislativas, permeadas de reticências e entrelinhas movidas por interesses políticos e pessoais; por isso, com alguma frequência usou de poderes absolutos, mas sempre a coberto de preceitos jurídicos inconteste. Em Portugal, como chefe de Exército em época de guerra, no Brasil, como regente de poder absoluto enquanto ainda não havia uma Constituição; depois, como Imperador que se escudava nos próprios poderes que a Constituição lhe concedia.

Assim, nessas frequências o Bragança usava do seu poder absoluto ou especial, mas sempre para democratizar, sempre para liberalizar. Na sua história, e na história dos povos que lhe coube dirigir, Dom Pedro não deixou traço de absolutismo em si, absolutismo pelo absolutismo, por convicção absolutista; ao contrário, a marca que deixou foi a de um denodado promotor das causas liberais, sempre tentando reformar ou refazer não só os procedimentos legais e formais, mas a própria essência do Direito e das concepções que já não se adequavam ao futuro que escancarava suas portas aos homens daquele tempo, nem sempre capazes de adentrar mentalmente tais portas.

Não foi por outras razões que, reitere-se, passados mais de cem anos de sua morte, abalizados historiadores brasileiros, portugueses e estrangeiros, passaram a distingui-lo como o "maior herói do Novo Mundo", e outros dísticos de igual quilate e significação.

Erros cometeu-os, e muitos; mas, os acertos foram sobejamente maiores. Como homem, nada deixou que lhe empanasse o profundo senso de honra pessoal.

Como amigo, só deixou saudades e lágrimas dos que ficaram.

Como inimigo, nenhum registro amargo há, de possíveis desafetos; nem mesmo do seu maior adversário, o irmão Dom Miguel.

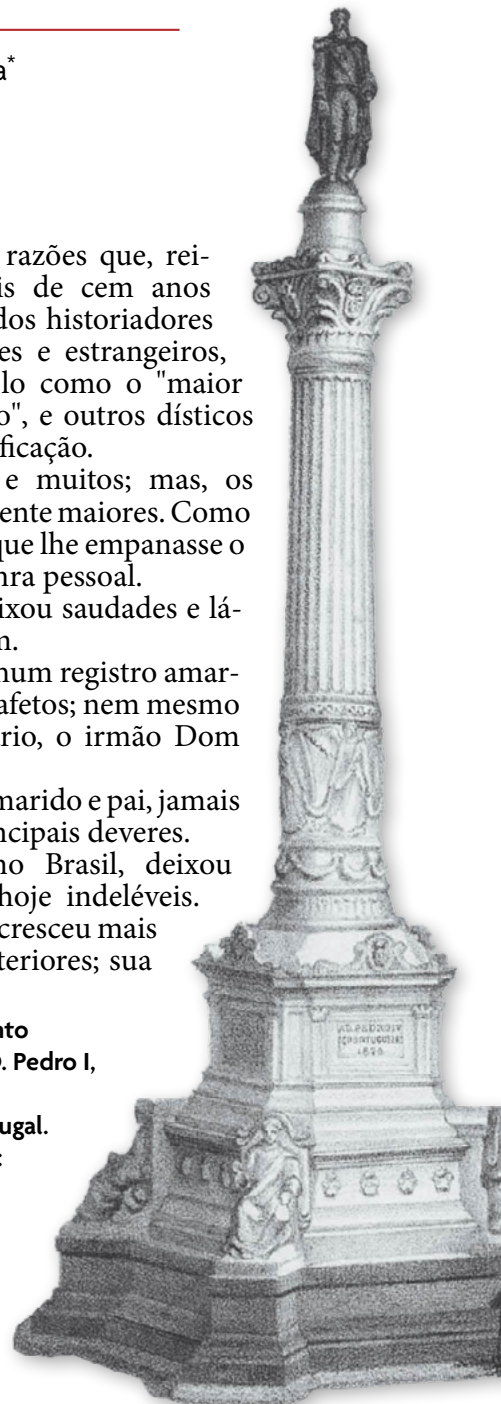
Como filho, irmão, marido e pai, jamais descurou dos seus principais deveres.

Como fundador, no Brasil, deixou marcas positivas até hoje indelévels. No seu reinado, o País cresceu mais do que em séculos anteriores; sua

Gravura do monumento erigido em Lisboa a D. Pedro I, Imperador do Brasil e IV Imperador de Portugal.

Inscrição no obelisco:
"A D. Pedro IV os portugueses, 1870"

Fonte: BN Digital



abdicação teve o efeito – didático, para a sociedade e a classe política – de permitir quarenta e nove anos efetivos de paz, no Segundo Reinado.

Para Portugal, deixou o legado de uma nova mentalidade pública e privada, que se desenvolveria ao longo do reinado da filha D. Maria II, dos netos Dom Pedro V e Dom Luis I, do bisneto Dom Carlos I, do trineto Dom Manuel II, e se estendeu até aos dias atuais.

Como adepto do constitucionalismo, liberalizando a vida de dois povos, sua vida e sua atuação política e administrativa foram de fundamental importância para a consolidação do Estado de Direito. Como disse José Bonifácio na carta a Pedro II, quando morreu o pai deste, "D. Pedro não morreu - só morrem os homens vulgares, e não os Heróis".

Como observou João de Scantimburgo, da Academia Brasileira de Letras, "Príncipe romanesco, intuitivo, não raro instintivo, guiou-o a Providência por insuspeitados caminhos, confirmando que dela dependemos, queiram ou não os materialistas históricos. Seu itinerário caprichoso se trocou palácio de Queluz ao Brasil, a Regência, à Independência, a Abdicação, à volta a Portugal, a retomada do trono português para sua filha, a morte em Queluz no mesmo quarto onde nascera, observando, na antevéspera da grande viagem, o Senhor Dom Quixote, que vira ao nascer, como que lhe predestinando aventuras bem sucedidas ou frustradas, amargas na sua maioria, embora se tivessem vinculado indelevelmente ao seu nome, a sua decisão, a sua inteligência, a sua argúcia, a qualidades que não se explicam num jovem mais ou menos estroina, de vinte e poucos anos, sem *formadio* regular, sem estudos sérios, sem assistência permanente dos pais, ocupados com negócios de Estado e problemas da corte."

O quixotesco Dom Pedro I do Brasil e IV de Portugal é, sem contestação, a maior figura do Novo Mundo, e uma das grandes, das estupendas figuras da plêiade de gênios, de aventureiros, de cavaleiros, de sonhadores, de ambiciosos, de heróis que já povoaram as galerias da História.

Com certeza, os brasileiros e portugueses da atualidade, que vivem alimentados - ou só anestesiados - pelas imagens da comunicação social, que lhes traz desde décadas notícias de escândalos em geral em todos os níveis, falcaturas e conluios, abusos de poder e engodos públicos, e, além disso, foram formados da base do desmonte da História, que lhes foi ensinado pelo patrulhamento cultural desde os primeiros ban-



Alegoria à morte de D. Pedro I

Gravura de Manuel Luís da Costa

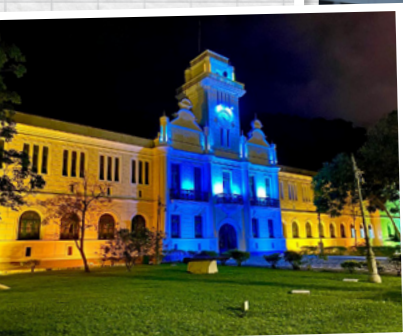
Fonte: BN Digital

cos escolares, de modo a levá-los a aceitarem implicitamente tudo isso, ignoram que tiveram um Homem - com todos os defeitos e virtudes dos homens, mas sempre um verdadeiro Homem - à frente da própria formação do País.

Se não o ignorassem, teriam como meditar num poema de Luís Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias, que termina dizendo:

"E foi este Passado perturbante,
Foi a tristeza que encontrei aqui,
E esta sombra que desce dominante,
Dos cimos negros do Itacolomy,
Que me mostraram, vivos e serenos,
Esses vultos homéricos de outrora,
Para ensinar-me como são pequenos
Os grandes homens do Brasil de agora!" ■

* Presidente da Sociedade dos Amigos da Marinha (SOAMAR) Portugal



Fotos: Marinha do Brasil

200 ANOS DE INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

O ENSINO NAVAL SE FAZ PRESENTE

Rosa Neira Dopcke*

PARA COMEÇAR...

A independência de um país pode ser conquistada por meio de batalhas, estratégias políticas... mas um país independente vai além da posse territorial. É necessário ter autonomia econômica, orgulhar-se de sua cultura e difundi-la, explorar suas riquezas... Para garantir essa soberania, o investimento em educação precisa se fazer presente e o processo formal de ensino acontece como instrumento facilitador do progresso e da construção do conhecimento.

“Para concretizar a Independência e levar a todos os recantos do litoral brasileiro a notícia do dia 7 de setembro, foi necessário organizar uma Força Naval capaz de atingir todas as províncias e fazer frente aos focos de resistência à nova ordem.” (BITTENCOURT, Armando de Senna, 2006)

O mar e os rios foram cenários de inúmeros fatos da história do Brasil. Com sua origem na Marinha Portuguesa, a Armada Nacional, nome atribuído à Marinha de Guerra brasileira, nasceu com a Independência do Brasil. A data alusiva aos duzentos anos de independência se reveste de inúmeros significados para a atual Marinha do Brasil (MB). Hoje, como um filme de roteiro e atores premiados, a Força apresenta com orgulho as tradições e os resultados obtidos e projetados com os atuais programas estratégicos, dos quais destacam-se o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), o Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR) e o Programa Fragatas Classe “Tamandaré” (PFCT), mas sem deixar de rememorar e exaltar os navios da Marinha Imperial brasileira, suas tripulações e seus comandantes, como o Almirante Barroso, exemplos do espírito marinho e da mentalidade marítima.

Como garantir a independência do país? Como transmitir às futuras tripulações os ensinamentos adquiridos e as tecnologias desenvolvidas? Seja qual for a resposta, terá como base o ensino. A capacitação do nosso pessoal é um desafio. “O homem e o conhecimento estão em transformação e o ‘homem do Mar’ se insere nesse contexto. É como navegar e traçar rotas, os ventos e as marés surpreendem e torna-se necessário alterar a derrota.”⁽¹⁾

A ESQUADRA BRASILEIRA EM FORMAÇÃO

Desde os tempos do Império, havia a percepção de que seria pelo domínio do mar que o País manteria sua unidade e coesão. Foi pelas vias marítimas, ao longo do extenso litoral, que as províncias litorâneas se interligaram. A formação de uma esquadra contribuiria para transporte de tropas e de suprimentos, controle de acesso e bloqueio dos portos. Inicialmente, a Marinha Imperial utilizou-se do “princípio da oportunidade”, aproveitando os militares adeptos à causa e os navios deixados pelos portugueses, necessitando de reparo, cuja tarefa nos novos meios coube ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Quanto aos oficiais e praças, as lacunas, principalmente em relação à experiência, foram supridas com a contratação de estrangeiros. A preocupação com uma Força Naval eficiente, com poder de dissuasão e com militares capacitados já se fazia presente. Esses militares experientes, de certa forma, seriam os responsáveis pela transferência do conhecimento.



Escola de Aviação Naval em 1922

Acervo: Arquivo da Marinha

ENSINO NAVAL: SUA ORIGEM

O Ensino Naval no Brasil tem sua origem no século 18, época em que foi criada a Academia Real de Marinha, com o propósito de, por meio de um curso matemático, assegurar bases acadêmicas aos candidatos a oficiais da Marinha. Os egressos, por mérito escolar, passaram a ser recebidos pela Academia Real dos Guardas-Marinhas, criada em 1782. Com a vinda da família real e da Corte portuguesa, em 1808, foi transferida para o Brasil. Em 1822, a intenção era que retornasse para Portugal, mas houve uma escolha formal dos alunos em permanecer no Brasil e jurar fidelidade ao Imperador. A fim de protelar o cumprimento da ordem das Cortes de Lisboa para que a Real Academia voltasse para Portugal, foi alegada a dificuldade de comunicação, permanecendo assim no Rio de Janeiro.

Com a criação da Escola Politécnica de Lisboa, em 1837, com foco na reorganização do ensino naval, constata-se, já àquela época, um debate acerca do que ensinar, entre os que defendiam o ensino técnico, dominado pela Geometria e Trigonometria, e aqueles diretamente envolvidos com o mar, que defendiam as atitudes e habilidades relacionadas à liderança e ao



Oficialidade e um grupo de marinheiros do Cruzador “Benjamin Constant”, incorporado em 1894, apelidado de “Garça-Branca” e “Beijoca” pela marinhagem (1906)

Acervo: Arquivo da Marinha



Escola Naval, localizada na Ilha de Villegagnon (RJ)
Foto: Marinha do Brasil



Vista aérea da Ilha das Enxadas em 1922, onde era sediada a Escola Naval que lá permaneceu até 1938, quando passou a fixar-se na Ilha de Villegagnon (foto maior)

Acervo: Arquivo da Marinha

comando. Foi assim que a atual Escola Naval (EN), com sua história administrativa desde sua criação em Portugal, em 1782, permaneceu até sua instalação na Ilha de Villegagnon, em 1938.

Na Idade Média, a condução dos navios no mar tinha um caráter eminentemente prático. O aprendiz era aceito e qualificado em exercício. Com o advento das Grandes Navegações, a exploração dos oceanos e o desenvolvimento de instrumentos de navegação, a sistematização do ensino tornou-se imperiosa. Seguindo essa tendência até os dias atuais, os cursos da Escola Naval modificaram-se para atender às demandas da Marinha no cumprimento da sua missão.

Até então, foi observada uma preocupação em sistematizar e institucionalizar o ensino dos oficiais. Mas, reportando-nos ao século 19, constata-se a necessidade de formalizar o ensino para praças, com a criação, em 1840, da 1ª Companhia de Aprendizes-Marinheiros, seguida da instituição de outras Companhias, em diversas províncias, atualmente, denominadas Escolas de Aprendizes-Marinheiros. Sempre fiéis às tradições navais, destinam-se a preparar os jovens para o desempenho de atividades afetas aos marinheiros a bordo dos diversos meios.

Com a modernização da Esquadra, já no século 20, fortalece-se a necessidade de investir na qualificação marinheira, momento em que surgiram novas escolas e intensificou-se a criação de cursos técnico-profissionais. Nesse cenário de demandas de formação, pelo Decreto nº 20.734^a, de 27 de novembro de 1931, foi criada a Diretoria de Ensino Naval (atual Diretoria de Ensino da Marinha – DEnsM), como órgão da

Administração Naval, destinada a auxiliar na orientação, direção, fiscalização e regulamentação do ensino do pessoal da Marinha de Guerra. Em 2021, foram celebrados noventa anos da DEnsM na condução dessa nobre missão, iniciada, à época, pelo Contra-Almirante Tancredo de Gomensoro, primeiro Diretor-Geral do Ensino Naval. Conforme a Lei nº 11.279 de 9 de fevereiro de 2006, a DEnsM atua como órgão central do Sistema de Ensino Naval (SEN), orientando tecnicamente 22 organizações militares integrantes desse sistema, dos quais quatro estão sob sua subordinação direta.

ENSINO NAVAL: EM CONSTANTE EVOLUÇÃO

Ao longo do tempo, o Ensino Naval foi ganhando maiores proporções e confirmando a necessidade imprescindível de uma capacitação voltada às especificidades inerentes à carreira

naval. Sintonizando com essa importância, o Governo Federal, por meio da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, em seu artigo 83, garantiu a autonomia do ensino das Forças Armadas. Desde 1978, por meio de uma lei própria, a Lei de Ensino da Marinha, está previsto que “o ensino na Marinha obedece a processo contínuo e progressivo de educação, com características próprias, constantemente atualizado e aprimorado, desde a formação até os níveis mais elevados de qualificação, visando prover ao pessoal da Marinha o conhecimento básico, profissional e militar-naval necessário ao cumprimento de sua missão constitucional”.

O processo de ensino foi revestido de novas dimensões. As discussões foram ampliadas e delineados novos contornos. A celeridade do conhecimento e os avanços tecnológicos tomaram proporções desafiadoras para o ensino naval. A MB foi se modernizando, estabelecendo projetos prioritários, autóctones e adquirindo novos meios. Em decorrência, os itinerários formativos precisaram ser reestruturados, novas áreas de conhecimento foram incorporadas e equipamentos e sistemas padrão foram definidos.

O SEN estabeleceu o perfil profissional e o referencial de competências desejados para oficiais e praças, respectivamente, permitindo estabelecer uma integração para que fossem desenvolvidos conhecimentos, atitudes e habilidades de forma sinérgica. As estratégias de ensino e o espaço da sala de aula ganharam novos contornos. Os simuladores e o trabalho em equipe trouxeram para o ambiente escolar o que será vivenciado no dia a dia das atividades dos militares. Seja na modalidade presencial, a distância ou semi-presencial, as estratégias de ensino acompanharam as inovações e, hoje, a realidade aumentada, a impressão 3D e outras tecnologias disruptivas se fazem cada dia mais presentes. Os exercícios no mar e no terreno, as incursões e operações tornam o ensino dinâmico e mais próximo das atividades inerentes à carreira naval.

Para identificar as lacunas e necessidades de preparo do pessoal, há um trabalho contínuo entre a DEEnsM, as organizações militares de ensino e as Organizações Militares Orientadoras Técnicas (OMOT). Esse esforço resulta na estruturação das propostas curriculares dos diversos cursos de formação, de carreira e complementares integrantes do SEN. A execução dos cursos contribui para capacitar o pessoal para o desempenho, na paz e na guerra, dos cargos e funções previstos na organização da Força.

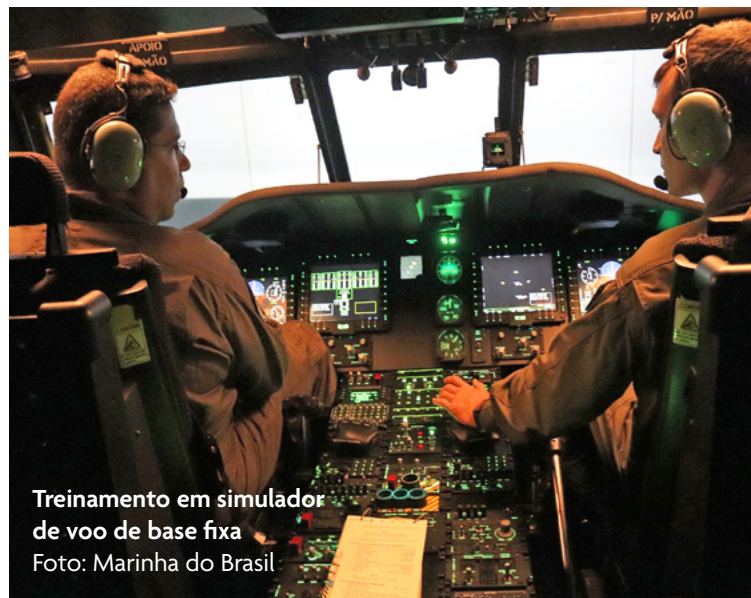
SELEÇÃO: DA INDEPENDÊNCIA AOS DIAS ATUAIS

No início, a oficialidade e as guarnições eram, em sua maioria, compostas por portugueses oriundos da vinda da família real em 1808, fato que gerava desconfiança. À época, os brasileiros natos, devido aos requisitos de ingresso (comprovação de nobreza), tinham dificuldades para ingressar na Academia da Marinha.

Por volta de 1822, em todo o mundo, o recrutamento para as atividades marinheiras ocorria de duas formas: por voluntariado, por meio de contrato; ou na modalidade “forçada”, realizada à noite, em bares e ruas, sendo trazidos aqueles que apresentavam condições físicas adequadas. No Brasil, as duas formas foram adotadas.

Por ocasião da independência, bastava um único oficial general para preencher posto na esquadra, guarnecido pelo 1º Almirante Thomas Cochrane, e comandar seus oficiais e marinheiros. Do quantitativo de marinheiros, à época, apenas 650 possuíam experiência, permanecendo o receio quanto ao despreparo e à origem desconhecida, não sendo suficiente frente a um motim ou a uma batalha. A solução foi contratar militares estrangeiros, o que contribuiu para consolidar a emancipação do Brasil e viabilizar a sua participação em conflitos externos. Constatou-se, desde então, a importância do recrutamento adequado do pessoal e posterior qualificação para atuar no Poder Naval.

Nas décadas de 1970 e 1980, permanecia a dificuldade de obtenção de uma reserva qualificada que estivesse apta a ser convocada. A criação dos Centros de Instrução dos Oficiais



Treinamento em simulador de voo de base fixa
Foto: Marinha do Brasil

da Reserva da Marinha (CIORM) e a realização dos Cursos de Formação dos Oficiais da Reserva da Marinha (CFORM) tinha como objetivo garantir essa reserva qualificada, em função das restritas formas de obtenção. A extinção do CFORM ocorreu devido à não obtenção da reserva desejada, custos elevados para a Administração Naval e incorporação de outras formas de seleção para a reserva que passaram a satisfazer as necessidades da Marinha. Hoje, a Reserva da Marinha é capacitada para atuar diretamente como parte da força de trabalho, sendo selecionada em habilitações de interesse, a fim de ocupar os cargos e funções previstos na MB.

Além disso, a reestruturação da carreira e o estabelecimento de diferentes Corpos e Quadros ampliaram as opções de seleção. Nesse contexto, cabe mencionar o ingresso da mulher nas fileiras militares. Aos poucos, a participação da mulher foi sendo ampliada para todos os Corpos e Quadros, atuando de forma integrada nos diversos meios e operações navais.

Até a Guerra da Tríplice Aliança, a Esquadra brasileira possuía cerca de dois mil homens; nos dias atuais, a MB conta com uma força de trabalho de cerca de 76.000 militares, confirmando sua expansão e importância para o País. Nesse cenário, a Marinha recruta, seleciona e capta candidatos civis de diversas profissões. Não obstante, também forma e capacita em habilitações com aderência de atuação apenas ao eixo militar-naval.

Por tudo isso, no momento atual, a carreira na Marinha é uma opção e, para alguns jovens, chega a ser uma perspectiva de futuro. As dificuldades de captação vivenciadas na época do Império “ficaram para história”. A Força consegue por meio das etapas dos concursos públicos, selecionar candidatos com elevado domínio técnico-profissional e competências, certificação e experiência requeridas, observando o princípio da isonomia e abrangência.

MB E PARCERIAS: REFLEXOS NA SOCIEDADE

O fortalecimento do ensino na MB extrapolou a instituição e trouxe contribuições no ensino civil e para a sociedade. A Marinha mantém, desde 1956, um convênio acadêmico-científico com a Universidade de São Paulo (USP). Essa parceria resultou no primeiro curso de Engenharia Naval no Brasil, fazendo parte da história da Engenharia no País. Desde então, foi possível formar mais de quinhentos oficiais engenheiros para a Marinha e, aproximadamente,



65 anos de parceria entre a Marinha do Brasil e a Universidade de São Paulo (USP)

dois mil engenheiros navais civis. Essa parceria busca a promoção do ensino e da pesquisa e reflete a preocupação da Força em corroborar para o patrimônio de uma educação presente nesse sonho de um país tecnologicamente desenvolvido. Fruto dessa experiência de sucesso, parcerias com outras universidades estão sendo concretizadas, como a UNIFEI-Itajubá e ITA, buscando integração, cooperação e inovação na certeza da relevância da educação como prática transformadora.

LEGADO

A Marinha foi se modernizando e adquirindo meios, equipamentos e sistemas, fruto da necessidade estratégica e das experiências desde a Marinha Imperial. Continua monitorando e patrulhando o extenso mar territorial (Amazônia Azul) e águas interiores, defendendo nossas riquezas e se preparando para garantir o Poder Naval, seja na paz ou na guerra. O salto de dois mil homens para quase 76.000 em atividade, as vivências do período da Armada Imperial, da formação da Esquadra brasileira e da participação em conflitos deixa o legado da relevância de uma força militar bem preparada para atuar num Poder Naval que garanta a soberania, os interesses e a unidade nacional.

Os programas estratégicos direcionam a visão de futuro da instituição. Aprimorar a capacitação dos militares tornou-se um objetivo naval a ser alcançado e mantido e, com isso, medidas de incremento do itinerário formativo de oficiais e praças são constantemente adotadas e revisadas para assegurar o preparo da Força Naval.

É preciso destacar que o público realmente procura a Força e, atualmente, tem um perfil diferente de anos atrás, e esse retrato precisa ser considerado na captação e, posteriormente, na formação. A carreira militar tornou-se atrati-

va e os egressos do meio civil fazem parte de uma nova geração, com experiências pessoais e profissionais prévias e/ou qualificações iniciais. Essa “bagagem” é enorme e precisa ser aproveitada e potencializada.

POR FIM...

Em muitas crises e conflitos ao longo desses duzentos anos de história, a Marinha se fez presente na defesa das linhas de comunicação marítimas, no patrulhamento do litoral, nas ações de bloqueio dos portos, no apoio logístico e no transporte de tropas, com perda de meios e vidas. Nesse período a Esquadra brasileira foi se revigorando e se reestruturando frente aos desafios. Enquanto meios eram incorporados, algumas iniciativas norteavam rumo à necessidade de prontidão da Força Naval, como a criação de novas escolas. As adequações eram acompanhadas de alterações nos treinamentos e na transferência de conhecimento.

A assimilação de novas técnicas de combate, a incorporação e modernização de meios e sistemas e o desenvolvimento de tecnologia só podem ser efetivados por meio da **CAPACITAÇÃO**, num processo de ensino associado ao desenvolvimento da **MENTALIDADE MARÍTIMA** e do **ESPÍRITO MARINHEIRO**, fruto do legado obtido com a formação da Esquadra, das experiências nos conflitos, representados na **ROSA DAS VIRTUDES**.

Aprimorar a qualificação de pessoal da MB é uma ação estratégica, “a fim de prover à Força a pessoa certa, com a capacitação adequada, no lugar e no momento certo, visando ao cumpri-



Rosa das Virtudes – EN

mento da Missão da MB” (Plano de Direção Setorial de Pessoal – PDS-2040). Esse é o caminho para recordar e enaltecer a Marinha do passado, conduzir a Marinha do presente e preparar a Marinha do futuro! ■

NOTA

(1) Da própria autora, presente no artigo “Novo itinerário formativo de praças: muito além do aprimoramento estratégico”, Ensino em Revista, 2021.

REFERÊNCIAS

- <https://www.marinha.mil.br/dphdm/200-anos-da-Independencia>
- <https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/nomar-943/book.html#p=38>
- https://www.marinha.mil.br/sites/www.marinha.mil.br/en/files/upload/historia_en.pdf
- <https://www.densm.mb/drupal/sites/default/files/ENSI-NO%20EM%20REVISTA.pdf>
- <https://www.marinha.mil.br/historia>
- <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000008/00000898.pdf>
- <https://www.forumdefesa.com/forum/index.php?topic=13464.0>
- <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000004/0000049c.pdf>
- <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliansa>
- <https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-e-universidade-de-sao-paulo-renovam-convenio-academico-cientifico>
- <https://www.defesanet.com.br/prosub/noticia/29251/MB-e-USP---Renovam-convenio-academico-cientifico--que-data-desde-1956/>
- <https://www.poli.usp.br/noticias/destaque-home/53889-poli-usp-e-marinha-celebram-65-anos-de-parceria.html>
- <http://sinaval.org.br/2021/02/video-comemorativo-dos-60-anos-da-assinatura-do-convenio-entre-a-marinha-do-brasil-e-a-usp-universidade-de-sao-paulo-para-formacao-de-engenheiros-navais/>
- BITTENCOURT, Armando de Senna (org). História : ensino fundamental e ensino médio : a importância do mar na história do Brasil. Brasília : Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2006. (Coleção Explorando o ensino ; 13).
- CAMINHA, Herick Marques. História Administrativa do Brasil; organização e administração do Ministério da Marinha no Império, v. 15. Rio de Janeiro. Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.
- CAMINHA, João Carlos Gonçalves. Formação da Marinha Imperial. NAVIGATOR, Rio de Janeiro, n.10, p.6–28, dez.1974.
- MAIA, João do Prado. A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império. Rio de Janeiro. Livraria José Olímpio Editora, 1969.
- VALE, Brian. Estratégia, Poder marítimo e a Criação da Marinha do Brasil. NAVIGATOR, Rio de Janeiro, n. 4, p. 5 – 21, dez. 1974.

* Capitão de Fragata (RM1-T), especialista em Educação, Chefe do Departamento de Capacitação da Diretoria de Ensino da Marinha



TRAJETÓRIA DA ASSISTÊNCIA SOCIAL DA MARINHA nos 200 anos da Independência do Brasil

Mariana Bairral Brito Harrison*

Ser um país independente significa ter identidade, cultura e diversidade reconhecidas. A independência é muito mais do que um decreto, é a representação do fortalecimento de vínculos e estabelecimento de direitos de uma sociedade efetivamente consolidada como nação.

Nesse sentido, a proclamação da Independência do Brasil foi um passo fundamental e necessário na direção da construção de uma emancipação plena e os processos sociais, políticos e econômicos vivenciados ao longo desses duzentos anos, desde a independência, essenciais para que, hoje, pudéssemos compreender

nossa estrutura social. É possível, e recomendado, dialogar sobre este processo em diferentes perspectivas e cada uma delas irá nos munir de relevantes informações para compreendermos nossa sociedade tal como ela se configura nos dias atuais.

Assim, traçando uma linha do tempo desde a Independência do Brasil até hoje, o presente artigo se propõe a compreender este processo a partir da trajetória da Assistência Social na Marinha Brasil (MB), cuja história caminha junto com a construção da sociedade brasileira, especialmente no estabelecimento das políticas públicas nacionais afetas à Assistência Social.



Fotos: Marinha do Brasil

INDEPENDÊNCIA, CONFLITOS E MOVIMENTOS SOCIAIS: UMA INTRODUÇÃO

À época do início do processo de independência, o Poder Naval figurou como elemento essencial para a manutenção da integridade territorial do Brasil e a estruturação da Marinha Imperial percorreu uma trajetória complexa, desde a incorporação dos navios portugueses deixados nos portos nacionais até a formação dos corpos de oficiais e praças.

Desde as lutas pela independência, a MB evidenciou-se como Instituição basilar para a consolidação da nação brasileira, operando de forma decisiva nos principais episódios da nossa história, como na Guerra da Tríplice Aliança e nas 1ª e 2ª Guerras Mundiais.

Essa história nos revela que é justamente nestes períodos de conflitos armados que se descortinam muitas ações de apoio e acolhimento aos mais vulneráveis, sob o escopo da Assistência Social. Em uma perspectiva contemporânea, ao observarmos o contexto de conflito instaurado na Ucrânia, em fevereiro de 2022, notamos uma diversidade de movimentos sociais tanto para acolher refugiados afetados diretamente pelos ataques quanto para apoiar outras pessoas que, mesmo distantes fisicamente da região, são indiretamente impactadas pelos efeitos colaterais da guerra. Esse movimento, em muito se

assemelha às ações sociais empreendidas no contexto após 1ª Guerra Mundial, quando se identifica o primeiro registro sistematizado de Assistência Social destinada aos integrantes da Força Naval brasileira.

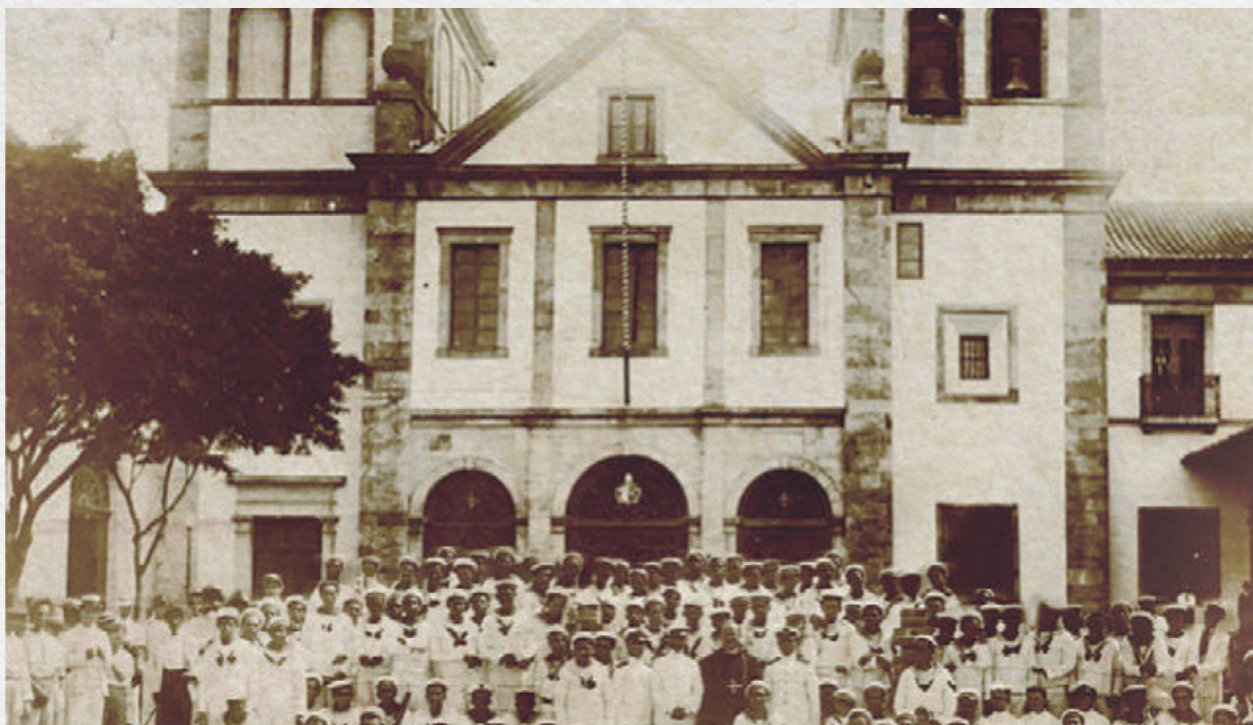
Àquela época, as ações guardavam estreita relação com iniciativas caritativas e, assim como a nação brasileira foi amadurecendo, a Assistência Social, no meio civil e na Marinha, foi se consolidando e adquirindo feições mais estruturadas como política setorial.

É a partir desse período da história que se estabelece a linha do tempo aqui apresentada, pautada em uma pesquisa exploratória, estruturada a partir de análise bibliográfica e documental de fontes da MB e da Associação Abrigo do Marinheiro (AMN).

As vulnerabilidades advindas de contextos de conflitos descortinam, inevitavelmente, mobilizações sociais como estratégias de apoio àqueles afetados direta ou indiretamente por estes conflitos. É certo que muitas iniciativas, voltadas à proteção social das tropas, podem ter ocorrido ao longo dos primeiros anos da independência e da estruturação da Força Naval brasileira. No entanto, os primeiros registros sistematizados de assistência, como um conjunto de medidas integradas, datam do início do século 20, a saber, em 1919, com a criação do Abrigo do Marinheiro (Moreira, Souza e Santos, 2019).

Trajetória da Assistência Social





Abade do Mosteiro de São Bento, Dom Pedro Eggerath, junto a oficiais fundadores da AMN e marinheiros atendidos na missa que marcou o nascimento do Abrigo, realizada no Mosteiro de São Bento, em 1919

Fonte: Revista Âncora Social nº 12

À época, a participação da MB na 1ª Guerra Mundial foi impactada pela epidemia da gripe espanhola, evidenciando contextos adversos e incitando a união de esforços institucionais e da sociedade civil, especialmente sob o viés religioso e caritativo, para apoiar militares e suas famílias em situação de vulnerabilidade.

O Abrigo passou por processos de desativação e reativação, assim como a estrutura organizacional responsável pela Assistência Social na MB, adequando-se às requisições sociais de cada período de sua história, como será mostrado no decorrer desse levantamento histórico.

MOBILIZAÇÃO SOCIAL E AÇÕES INSTITUCIONALIZADAS NA SISTEMATIZAÇÃO DA ASSISTÊNCIA SOCIAL

A partir dos anos 30 e 40, sob o contexto da 2ª Guerra Mundial, nota-se uma redefinição do papel do Estado brasileiro e começam a emergir iniciativas das políticas sociais no País. Especialmente na década de 40, destaca-se a criação da primeira rede institucionalizada de assistência social, a Legião Brasileira de Assistência (LBA), instaurando no cenário público o debate da questão social como objeto de intervenção

estatal. A LBA foi implantada sob o comando da primeira-dama Darcy Vargas, esposa do então Presidente Getúlio Vargas, sublinhando tanto o protagonismo feminino quanto a simbiose de ações voluntárias e institucionais no contexto da Assistência Social.

Tal simbiose se alinhava em função da complexidade da questão social e vai circunscrever as ações da Assistência Social no transcurso de toda sua trajetória, seja no cenário público ou no âmbito das forças militares. Em especial na MB, identificamos, em 1945, uma ação voluntária, também protagonizada por mulheres, esposas e filhas de oficiais da Marinha, com objetivo de doar enxovais de bebê às famílias de praças por ocasião do Natal. Essa ação, denominada Obra do Berço, assim como tantas outras iniciativas de caráter voluntário, foram se reestruturando e se adequando ao contexto sócio-histórico, perdurando até os dias de hoje.

No âmbito institucional, ainda na década de 40, foi criada, na Marinha, a Diretoria do Pessoal da Armada (DPA), com a finalidade de oficializar ações sociais junto ao pessoal militar, com o Serviço de Assistência Social da Armada (SASA) e a Assistência Médico-Social da Armada (AMSA) compondo seu organograma

(MINISTÉRIO DA MARINHA, 1946). Posteriormente, em 1953, foi estabelecido no regulamento da então Diretoria do Pessoal da Marinha (DPM), como uma de suas atribuições, a provisão da assistência social ao pessoal da Marinha (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1953).

Cabe registrar que, desde as primeiras ações estabelecidas na estrutura organizacional da Marinha, a Assistência Social foi concebida a partir da necessidade de minimizar problemas sociais e garantir o pronto emprego da tropa, preconizando ações no âmbito jurídico, de apoio à saúde e dificuldades financeiras.

Observa-se, ainda, que, apesar da coexistência de movimentos voluntários e institucionais com objetivo de prestar assistência aos militares e suas famílias, as ações ainda se operacionalizavam de forma estanque e independente. Argumenta-se que essa relação, apesar de colaborar significativamente para o atendimento das demandas sociais, desperdiça o grande potencial dessas ações, por não estarem coordenadas sob um viés estratégico, incremento na gestão social que só será identificado posteriormente, a partir do século 21.

EXPANSÃO E CONSOLIDAÇÃO DAS AÇÕES SOCIAIS NA MARINHA

No período entre meados da década de 60 e o final da década de 80, foram observadas relevantes transformações no papel da Assisten-

cia Social na Marinha. Marco significativo foi a criação, em 1968, da Diretoria de Assistência Social da Marinha (DASM), sob o comando de um Almirante (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1970). Tal fato demonstra a dimensão ocupada pelas ações assistenciais nesse período, caracterizado, principalmente, pela expansão e consolidação da Assistência Social em semelhança à estrutura de execução descentralizada que se apresenta hoje, denotando a direção que se seguiria no transcurso dessa história.

Em 1972, foi proposta a criação dos Núcleos de Assistência Social (NAS), inicialmente idealizados para execução de atividades nos Distritos Navais, fora da sede, enquanto na área do 1º Distrito Naval as atividades permaneceriam sob a responsabilidade de execução da DASM. Essa estrutura contava com equipe multidisciplinar, com profissionais das áreas de Direito e Serviço Social.

Nota-se que, apesar da direção que se pretendia para a Assistência Social na Marinha estar delineada desde a década de 60, alguns processos internos de reestruturação foram necessários para aperfeiçoar o sistema idealizado. Assim, em 1977, a DASM foi extinta e substituída pelo Serviço de Assistência Social da Marinha (SASM) até 1996, quando foi reativada (Moreira, Souza e Santos, 2019).

Vale destacar que, até o início da década de 80, os NAS eram compostos por assistentes sociais civis, fato alterado apenas em 1981, com a



Atendimento psicológico no Serviço de Assistência Social da Marinha (SASM)

criação do Quadro Auxiliar Feminino de Oficiais, que possibilitou a incorporação dos primeiros profissionais militares desta área.

A partir da década de 90 novas modalidades de intervenção começaram a protagonizar as políticas sociais, principalmente em função da Constituição Federal de 1988, que viabilizou a posituação de direitos e, conseqüentemente, demandou a estruturação de medidas adequadas ao atendimento das demandas advindas das diversas expressões da questão social.

Na Marinha, em conformidade ao estabelecido na gestão estatal, novas estratégias de intervenção ditaram o contorno da Assistência Social em meados da década de 90, com a reativação da DASM e criação do Núcleo de Serviço de Assistência Integrada ao Pessoal da Marinha (N-SAIPM), com projeto piloto na área do Comando em Chefe da Esquadra, no Rio de Janeiro, que aperfeiçoava a estrutura inicialmente estabelecida nos NAS, incorporando pessoal técnico especializado nas áreas de Serviço Social, Direito, Psicologia e Psiquiatria, além da Assistência Religiosa. Na mesma época, registra-se a reativação do Abrigo do Marinheiro, revestido de uma linguagem empresarial na perspectiva de atuação do terceiro setor.

Nesse momento, inaugura-se uma nova fase da Assistência Social, iluminando o caminho para o estabelecimento do Sistema de Assistência Social da Marinha (SiASM), bem como de um modelo de gestão estratégico que, a partir do século 21, foi se aperfeiçoando e se consolidando.

ASSISTÊNCIA SOCIAL DA MARINHA DO BRASIL NO SÉCULO 21

O SiASM, hoje, composto por profissionais de Serviço Social, Psicologia e Direito, é formado em nível gerencial pela DASM e, em nível de execução, pelos Órgãos de Execução do Serviço de Assistência Social ao Pessoal da Marinha (OES), distribuídos em todo território nacional, atuando na prevenção e atendimento de demandas socioassistenciais que podem se constituir em ameaças ao pronto emprego da tropa (BRASIL, 2020a).

No contexto contemporâneo, o SiASM comporta a provisão de serviços, programas, pro-



Programa de Apoio Socioeconômico
Foto: Marinha do Brasil



Programa de Atuação do Assistente Social na Saúde
Foto: Marinha do Brasil

Atividade da Assistência Social a bordo do Navio Patrulha "Macau", no Comando do 3º Distrito Naval

jetos e benefícios sociais à Família Naval, público-alvo da Assistência Social composto por militares e servidores civis, ativos e veteranos, seus dependentes e pensionistas.

Nota-se que o intercâmbio entre o público e privado permanece alinhavando a Assistência Social destinada à Família Naval, só que sob



Usuário da Família Naval atendido pelo Programa Especial - Pessoa com deficiência (PAE)

Acompanhando as transformações sociais no contexto do Brasil independente, as políticas sociais foram se construindo, se reestruturando e se consolidando ao longo dos anos. Como argumentado, os contextos de conflitos instigaram o surgimento de ações socioassistenciais que foram sendo aperfeiçoadas, integrando tanto políticas institucionais estruturadas pela Força, quanto iniciativas do meio civil, que complementam e integram uma rede de apoio técnica, estratégica e consistente para cuidar da Família Naval, nosso maior patrimônio. ■

uma perspectiva estratégica, especialmente a partir da elaboração do Plano de Assistência Social da Marinha, em 2020, promovendo a unidade de direção e a integração das atividades socioassistenciais destinadas à promoção da qualidade de vida da Família Naval. Nesse sentido, o Abrigo do Marinheiro e o trabalho voluntário destinado à Família Naval passam a integrar um modelo complementar em uma rede integrada de apoio ao pessoal (BRASIL, 2020b).

A partir de objetivos estratégicos, a Assistência Social da Marinha ocorre, no contexto contemporâneo, sob três vertentes: prevenção, proteção social e assessoria técnica, contribuindo para operacionalidade da tropa e qualidade de vida da Família Naval.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O resgate histórico da Assistência Social nos 200 anos da Independência do Brasil possibilitou a identificação de marcos temporais que denotam a transição de um modelo assistencialista - viés caritativo impregnado nas primeiras ações assistenciais destinadas à Família Naval - para um modelo de gestão baseado em objetivos estratégicos alinhados a documentos estratégicos da Força, sem nunca descuidar da proteção de seu pessoal.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha. Normas sobre Assistência Social na Marinha do Brasil – DGPM-501. 7ª Rev. Rio de Janeiro: DGPM, 2020a.

_____. Diretoria de Assistência Social da Marinha. Plano de Assistência Social da Marinha - PASM. Rio de Janeiro: DASM, 2020b.

MARINHA DO BRASIL. Obra do Berço Completa 62 anos de Solidariedade. Revista Âncora Social, Brasília - Ano 1- nº 1, p.58, dezembro, 2008.

MINISTÉRIO DA MARINHA. Aviso nº 1454, de 15 de julho de 1946. Cria a Diretoria do Pessoal da Armada. Brasília, 1946.

_____. Decreto nº 32.742, de 07 de maio de 1953. Aprova o regulamento para Diretoria de Pessoal da Marinha. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-32742-7-maio-1953-330010-publicacao-original-1-pe.html>. Acesso em 30MAR 2021.

_____. Decreto nº 66.071, de 14 de janeiro de 1970. Aprova o regulamento para Diretoria de Assistência Social da Marinha. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-66071-14-janeiro-1970-407568-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 30 mar. 2021.

MOREIRA, Nadia Xavier; SOUZA, Nasciara Nascimento; SANTOS, Amanda Nascimento Lougon. Assistência Social na Marinha do Brasil: trajetória da proteção social à família naval. In: CELESTINO, Sabrina (org.). Políticas Públicas e Forças Militares. Rio de Janeiro: Gramma, 2019.

* Capitão de Corveta (T), Encarregada da Divisão de Planejamento e Gestão do Departamento de Assistência Social da DASM.

OS FUZILEIROS NAVAIS NO SEGUNDO REINADO

Esley Rodrigues de Jesus Teixeira *

É lugar comum na sociedade brasileira que o batismo de fogo do Corpo de Fuzileiros Navais foi a Batalha de Caiena. E por certo o foi. Foram trezentos militares que, recém chegados de Portugal, engajaram-se numa refrega contra as tropas napoleônicas na Guiana, retomando o perdido prestígio português e dando um largo poder de barganha no Congresso de Viena de 1815.

Deve-se ponderar, contudo, que a primeira vez em que tropas anfíbias brasileiras natas lutaram uma guerra ocorreria nas campanhas contra a tirania de Rosas, Aguirre e López. Nessas batalhas, não somente as perdas foram muito maiores, como ficaram claras sua vocação anfíbia e indissociabilidade do elemento naval, sua adaptabilidade para atuar ladeando outras tropas nacionais e internacionais, e sua capacidade de permanência. O período que se espraia de 1831 ao fim da Guerra do Paraguai é uma testemunha da evolução dos fuzileiros e do seu crescente papel como dissuasor estratégico.

O presente artigo tem por objetivo descrever o itinerário evolutivo da tropa anfíbia e expedicionária do Brasil no período do Segundo Reinado, particularmente na Guerra do Paraguai. Utilizar-se-á a pesquisa qualitativa (revisão bibliográfica e documental) como metodologia.

Como resultado apresentar-se-á que o período em questão representou uma forte quebra de paradigma da atuação dos fuzileiros navais, tendo evoluído consideravelmente como uma tropa anfíbia por excelência do Brasil.



PRELÚDIO

Juan Manuel Rosas, General do exército argentino, fora eleito em 1829 para assumir a presidência daquele país, restando como plenipotenciário até 1832. Uma série de desacordos políticos o levaria novamente à presidência em 1835, ocasião em que, governando com mão de ferro e com diversos mecanismos legislativos que aumentaram seu poder ao ponto de um cônsul romano, (Fragoso, 1956a; p. 24), tornou-se ditador, permanecendo no poder até 1852, quando, pela determinação de brasileiros, argentinos e uruguaios, refugiou-se na Inglaterra, vindo a falecer em 1877. Seu desejo de expandir a Argentina aos territórios outrora ocupados pelo Vice-Reinado do Prata envolveria atos de invasões à soberania de países limítrofes, expansão do poder militar argentino e instalação de caudilhos dele como lugar-tenentes.

Tropas da Marinha e Exército Brasileiro durante o cerco de Paysandú, 1865



O General Manuel Oribe⁽¹⁾, eleito presidente uruguaio em primeiro de março de 1835, seria um desses protegidos de Rosas, fato que, no desenrolar dos acontecimentos do mesmo ano⁽²⁾, seria uma forte ameaça à integridade territorial do Império do Brasil.

Os brasileiros tomaram partido na refrega após a assinatura do tratado de 1851. Esta carta previa a ajuda militar entre Brasil, Uruguai, Corrientes e Entre Rios contra a premeditada perfídia de Rosas (Marques, 1940; p. 22). A Armada Imperial seria despachada para a região contando dezesseis navios sob o comando de John Pascoe Grenfell, herói da independência. Após o assalto anfíbio a Montevideu e da Passagem de Tonelero, as tropas anfíbias juntar-se-iam às do General Urquiza, que obrigaram a renúncia de Oribe e desferiram grave golpe em Rosas. A campanha terminaria em 8 de fevereiro de 1852, com um total de oito mortos.

Neste mesmo ano, em 24 de novembro, novo regulamento seria publicado, batizando a tropa anfíbia de Batalhão Naval (que desde 1850 se chamava Corpo de Fuzileiros Navais, um dos dois corpos da Armada Imperial, o outro sendo o de Imperiais Marinheiros), cuja composição constava de “2.216 praças, distribuídas por oito companhias de infantaria e duas de artilharia”, além de 64 oficiais, todos do Corpo da Armada⁽³⁾. Como prenúncio da guerra contra Solano López, em 1853 o Embaixador brasileiro Pedro Leal seria expulso da cidade de Nossa Senhora de Assunção, por uma questão de limites questionados por aquela república. Prontamente, dezenove navios foram destacados para a área, saindo do Rio e subindo o Paraná. As questões de limites foram sanadas e nosso ministro voltou ao lugar de plenipotenciário dos negócios do Brasil no Paraguai.

A denominação da tropa anfíbia já constava ser Corpo de Fuzileiros Navais desde a Lei nº 1.587, de 3 de outubro de 1847, dando o efetivo de 1.870 praças. Segundo Ouro Preto (1981), contudo, a tropa anfíbia precisou passar por uma “transformação para melhor garantir-se a disciplina e a polícia a bordo e para efetuar desembarques, tomar e guarnecer fortalezas.” (p. 60)

Desde 1843, a preocupação brasileira no Sul forçaria a criação da Divisão Naval do Prata (Gama & Silva, 2018; p. 145). Em 1864, ela estaria sob o comando do Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa, Barão de Tamandaré, e contaria com 535 fuzileiros marinheiros como tropas orgânicas, além de 120 em pronto emprego, embarcados, prontos para o desembarque na região (Marques, 1940; p. 28)⁽⁴⁾. Seria esta mesma tropa que, em 22 de novembro, efetuará um assalto anfíbio, junto às tropas de Venâncio Flores, nas Vilas de Melo e Salto, estas vislumbradas como objetivos intermediários para a conquista de Paysandú. O ataque contou com quatrocentos fuzileiros oriundos das canhoneiras “Recife”, “Belmonte”, “Parnaíba”, “Araguari” e “Ivaí”, além de três peças de artilharia (Fragoso, 1956a; p. 169, 170). A 4 de dezembro, constituiriam a vanguarda das tropas de Mena Barreto sobre o Forte Sebastopol (Marques, 1940; p. 30).



Tomada de Sebastopol (1864), obra de Pedro Bruno, localizada no Salão Sebastopol, no prédio do Comando-Geral do CFN

Na refrega de Paysandu, contando com 380 militares comandados pelo Capitão de Fragata Salustiano Caetano dos Santos, baixariam 34 mortos e 116 feridos do Batalhão Naval, constituindo cerca de 70% das baixas da Marinha, e 16% das baixas totais brasileiras. Destaca-se que dos 1.500 mortos inimigos, oitocentos eram paraguaios, o que já demonstra o apoio das tropas guaranis aos

inimigos do Império. Destaca-se neste combate a atuação do 2º Sargento Francisco Borges de Souza, pertencente à 3ª Companhia de Fuzileiros Navais (Marques, 1940; p. 32). A bandeira imperial tremularia na Fortaleza de Sebastopol em 2 de janeiro de 1865 (Costa, 2005; p. 12).

GUERRA TOTAL

O ato de agressão partiria da república guarani em 23 de dezembro de 1864, com a ordem de invadir, por água⁽⁵⁾ e terra, o Mato Grosso (Fragoso, 1956a; p. 252), sem que possamos olvidar do sequestro do vapor “Marquês de Olinda”, a 12 de novembro. Com as informações a andar a cavalo naquela época, o golpe apenas chegou a São Cristóvão em março e, em abril, o Visconde de Tamandaré participava de sua intenção de subir o Rio Paraná com a esquadra à sua dispo-

sição (Marques, 1940; p. 35). Aos 25 do mês seguinte, às 15h (Fragoso, 1956b; p. 72), seu Chefe de Estado-Maior, Chefe-de-Divisão Barroso, afligiria o primeiro golpe ao ditador paraguaio, conquistando a cidade de Corrientes, tomada pelos paraguaios em 13 abril (Fragoso, 1956b; p. 22), com a participação de 120 fuzileiros navais, sob o comando do Coronel Guilherme Bruce, Comandante da 9ª Brigada do Exército Imperial (Marques, 1940; p. 37).

Um dos grandes desafios do Brasil foi a falta de pessoal que assombrava os Ministros de então, sobretudo para as lides da Marinha. Foi observado o aumento dos prêmios de alistamento, a compra de escravos e sua libertação em caso de alistamento.

Em Humaitá, quartel general de Solano López, estava reunida a maior parte de sua Força Naval ainda disponível (“Tacuary”, “Paraguay”, “Iguerey”, “Iporá”, “Marquês de Olinda”, “Jejuy”, “Salto Oriental”, “Pirabebé”, e seis chatas artilhadas), além de quinhentos homens, preparados para abordagens aos navios da Esquadra Brasileira, que se achavam a jusante de Corrientes (Fragoso, 1956b; p. 83). Por se tratar de uma guerra fluvial, a posse de pontos das margens dos rios garantia o controle de sua navegação, bem como sua negação por parte do inimigo. A forte base paraguaia existente em Riachuelo, “22 baterias de grosso calibre (...) a fuzilaria de mais de dois mil infantes e de numerosos esquadrões de cavalaria” (Marques, 1940; p. 39), oferecia uma grande ameaça aos esforços de avanço do Brasil.

A batalha decisiva tentada por López seria frustrada pelo denodo dos brasileiros no dia 11 de junho. A Batalha Naval do Riachuelo deu à Tríplice Aliança o controle de todo rio a jusante de Humaitá e permitiu o ataque ao Forte de Riachuelo. Dos 515 fuzileiros navais que tomaram parte da refrega, vinte foram mortos. Nessa grande batalha, permaneceram para a história os nomes do Guarda-Marinha Greenhalgh e do Imperial Marinheiro Marcílio Dias, mortos enquanto defendiam o pavilhão nacional na “Parnaíba”.

Longe de bater-se pelo cansaço, as operações continuariam com toda impulsão: aos 18 de junho foi tomado o porto de Vila de Mercedes e, em 10 de agosto, a Vila de Cuevas, contando os fuzileiros com o comando do Primeiro-Tenente João Gomes de Farias. O interregno dado à guerra fluvial para o recebimento dos navios encouraçados manteve os fuzileiros navais com funções de patrulha fluvial e reconhecimento,

quando se destaca o realizado por 73 fuzileiros no reconhecimento de Itapuã, sob as ordens do Barão de Porto Alegre (Marques, 1940; p. 42). Este mesmo tenente teria importante participação nas batalhas que se seguiriam (Curuzu, Curupaiti e Humaitá), sempre à frente das praças do Batalhão Naval.

Em abril de 1866, sob as ordens de Tamarandá e Herval (General Osório), deu-se a tomada de Passo da Pátria e de Itapirú. A atuação dos fuzileiros foi de grande valia para a destruição dos fortes e abertura de brechas no entrenchamento na praia, pois que ocuparam uma ilha, por dez dias, de onde tinham livre o setor de tiro para o apoio de fogo (Marques, 1956b; p. 44). Em maio, trinta praças ocuparam a Ilha Cerrito e estabeleceram uma base para a divisão naval. Ao fim de 1866, restavam 723 praças do Batalhão Naval embarcadas nos navios da esquadra. Destas, cerca de quinhentas construiriam a Estrada de Ferro do Chaco, também chamada de Afonso Celso (nome do Visconde do Ouro Preto, Ministro da Marinha de então), sob a supervisão do Tenente Luís de Paula Mascarenhas. Esta estrada foi muito importante na passagem dos suprimentos entre Porto Palmar e Porto Elisiário, distantes dois mil quilômetros um do outro em linha reta. As diferenças geográficas e obstáculos naturais, contudo, obrigaram a construção de cerca de nove mil quilômetros de linha férrea (Bielinski, 2008; p. 70). Porto Elisiário constituiu-se na base para o assalto à Fortaleza de Humaitá, em 1868. A construção durou pouco mais de um mês. Após a tomada desta praça, a guarnição guarani, oferecendo resistência aos da Tríplice Aliança, refugiou-se na Lagoa Vera com 1.327 homens. O Segundo-Tenente José Porfírio de Souza Lobo comandou as tropas de fuzileiros navais, marinheiros e artilheiros que desembarcaram e ofereceram brava resistência aos paraguaios por sete dias, obrigando-os à rendição em 4 de agosto.

O Batalhão Naval voltaria de suas operações no Prata em 29 de abril de 1871, permanecendo ainda 115 fuzileiros guarnecendo “os estabelecimentos da Marinha no Paraguai” (Marques, 1940; p. 51). Os demais 27 anos que se seguiram de sua existência como tropa do Império do Brasil não observaram a mesma intensidade: ativeram-se os combatentes anfíbios em eventos de garantia da lei e da ordem (no caso do Imposto do Vintém, por exemplo), e na guarda de instalações navais. A falta de combates à vista e a estabilidade regional alcançada fizeram reduzir o efetivo para novecentos militares, ca-



Estrada de Ferro do Chaco (Afonso Celso), construída para contribuir com a passagem de Humaitá

Obra de Lydia Ardente

Acervo: CFN

bendo aos que fossem escusados do serviço 108m² de terras.

CONCLUSÃO

O Segundo Reinado foi um período marcado pela necessidade imperiosa de se delimitar o Estado Nacional, bem como impedir novas separações territoriais, como ocorrido na ocasião da Cisplatina. Problemas internos e externos entrelaçaram-se para que um ambiente beligerante fosse criado. Em dúvidas, o grande momento das forças armadas atuando como um corpo uníssono foi a Guerra do Paraguai, e, antes, as campanhas que se desenrolaram por conta da ambição de caudilhos platinos.

Procurou-se mostrar, neste breve artigo, a transformação, nas palavras do Visconde do Ouro Preto, que foi gerada na formação do Batalhão Naval, criado para a manutenção da disciplina a bordo e para desembarques a viva força. Este Batalhão, em que pese seu pequeno efetivo quando comparado ao disponível na Força Terrestre, teve diversos períodos de glória, tendo sido deveras importante nas grandes batalhas navais, pois que guarnecia os canhões dos navios de nossa esquadra, além de servir de apoio aos desembarques efetivados pelo Exército Imperial. Mesmo assim, ficou clara a necessidade de aumento de efetivo deste corpo anfíbio, bem como de haver navios aptos ao transporte de tropas.

Quedaram em combate neste período 361 combatentes. ■

NOTAS

(1) Oribe era considerado um herói de guerra na Banda Oriental, por ter batido os brasileiros em Passo do Rosário durante as guerras de independência da antiga Província Cisplatina (Fragoso, 1956a; p. 17).

(2) Em 20 de setembro de 1835, a revolta regional conhecida como Guerra dos Farrapos seria iniciada. Os revoltosos da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul chegariam a proclamar a instalação de uma república (República de Piratini) que buscava reforços na República do Uruguai, chegando a firmar um acordo de aliança militar em 1841, com a cessão de quinhentos homens e duzentos cavalos para a causa do General Fructuoso Rivera que tentava assenhorear-se do Uruguai, enquanto este lhes prometia dois mil cavalos em apoio à luta dos farrapos contra o Rio de Janeiro (Fragoso, 1956a; p. 44).

(3) O mesmo regulamento publica o valor dos soldos dos militares. Cabe destacar as diárias recebidas por embarque nos navios (ou seja, fuzileiros embarcados receberiam diariamente \$100, o equivalente a R\$2,50) e ordenanças de admirantes e artilheiros (\$3000 por mês, ou R\$ 75,00).

(4) Além da Estação Naval do Prata, contava a Marinha com uma Força Naval da Província do Mato Grosso, composta por cinco barcas artilhadas e dezessete canoas (Brasil, 1853, Ap. 8).

(5) “vapores Tacuarí, Paraguari, Iguerey, Rio Blanco e Yrorá, escunas Independência e Aquidaban; patacho Rosário; lanchões Humaita e Cerra Leon” (Fragoso, 1956a; p. 254).

REFERÊNCIAS

- Brasil. Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha. Relatório do ano 1853, apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 2ª sessão da 9ª legislatura pelo Ministro José Maria da Silva Paranhos, o Visconde do Rio Branco.
- Bielinski, Alba Carneiro. Os Fuzileiros Navais na História do Brasil. Rio de Janeiro: Agência 2ª Comunicação, 2008.
- Costa, Almirante Carlos Augusto. Fuzileiros Navais: da praia de Caiena às ruas do Haiti. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2005.
- Fragoso, General Tasso. História da guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai - vol. 1 Rio de Janeiro: Gráfica Delta Ltda, 1956a.
- Fragoso, General Tasso. História da guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai - vol. 2 Rio de Janeiro: Gráfica Delta Ltda, 1956b.
- Gama, Edina L. C.; Silva, Jéssica de Freitas G. A atuação da Marinha Imperial no processo de consolidação do Estado Nacional (1824-1852). In Abreu, Guilherme Mattos et al.(org) Marinha do Brasil: Uma Síntese Histórica. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018.
- Marques, Anthero Jose. Livro Histórico do Corpo de Fuzileiros Navais. Duque de Caxias-RJ: Imprensa Naval, 1940
- Ouro Preto, Afonso Celso de Assis Figueiredo, Visconde de. A Marinha d'Outrora (subsídios para a História). 3ª ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981.

* Capitão de Corveta (FN), Encarregado do Museu do CFN



FUZILEIROS NAVAIS NO HAITI

A evacuação de não combatentes em 2004 e o destacamento de Segurança da Embaixada brasileira em Porto Príncipe

Stewart da Paixão Gomes *

No início de 2004, mais uma vez, o Haiti vivia uma crise interna que levou à deposição de seu Presidente, Jean Bertrand Aristide. As demonstrações de insatisfação com o governo vinham se intensificando desde 2002 e tiveram origem no norte do país, na cidade de Gonaives. Os rebeldes avançaram em direção à capital Porto Príncipe, eliminando toda a resistência governista, imposta pela Polícia Nacional Haitiana, e recrutando ex-militares que haviam sido dispensados, quando o próprio Aristide, em 1994, extinguiu as Forças Armadas Haitianas, medida polêmica e ilegal. Em 27 de fevereiro, esses rebeldes sitiaram a capital e pediram a renúncia do Presidente, sob a ameaça de invasão da cidade para destituí-lo, à força, e matá-lo. Aristide saiu do país no dia 29, apoiado pelo governo americano, em situação, até hoje, controversa, alegando um suposto sequestro, e obtendo asilo na República Centro Africana.

Essa instabilidade levou à intervenção multinacional no Haiti, em 2004, liderada por EUA e França, com apoio do Canadá e Chile. No mesmo dia em que Aristide deixou o país, o Conselho de Segurança das Nações Unidas autorizou essa intervenção, que foi seguida pela criação da Missão das Nações Unidas para a Estabilização do Haiti (MINUSTAH).

A MINUSTAH, aprovada durante a intervenção, foi estabelecida em 1º de junho daquele ano e perdurou até outubro de 2017, tendo o Brasil desempenhado papel de destaque, comandando o Componente Militar durante os treze anos da Missão e contribuindo com mais de 37 mil capacetes azuis⁽¹⁾, incluindo a presença marcante dos fuzileiros navais, organizados em um Grupamento Operativo, conhecido como os *Brazilian Marines* (BRAMAR).

Mas a participação da tropa anfíbia e expedicionária da Marinha do Brasil no Haiti teve início antes da criação da MINUSTAH. Em

28 de fevereiro daquele ano, fuzileiros navais, apoiados por aeronave C-130 da Força Aérea Brasileira (FAB), participaram da operação de evacuação dos brasileiros que se encontravam em situação de risco no país e estabeleceram um Destacamento de Segurança de Embaixada para a proteção da representação diplomática brasileira e das instalações em Porto Príncipe, situação mantida até os dias de hoje.

Essa operação, que em 2024 completará vinte anos, foi mais um marco da história do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), atestando o pronto emprego e a capacidade expedicionária dessa tropa profissional e demonstrando adaptabilidade às demandas do complexo mundo atual.

Este artigo rememora essa ação de evacuação de não combatentes, seguida da ativação do Destacamento de Segurança de Embaixadas no Haiti, que assegurou a permanência do Embaixador brasileiro no país nos meses cruciais que antecederam a criação da MINUSTAH, o que contribuiu para o estabelecimento do contingente brasileiro dessa Missão.

O INSTÁVEL HAITI

O Haiti está localizado entre o Mar do Caribe e o Atlântico, ocupando um terço da Ilha de Hispaniola, a qual divide com a República Dominicana. Com cerca de 28 mil quilômetros quadrados, seu território equivale ao estado de Alagoas, terceiro menor da Federação brasileira. A população estimada do Haiti é de cerca de 11,5 milhões de habitantes, quase quatro vezes a população de Alagoas. O país possui o pior Índice de Desenvolvimento Humano das Américas⁽²⁾, com 60% de sua população abaixo da linha de pobreza, segundo a UNICEF⁽³⁾.

Com uma história conturbada, foi uma das primeiras ilhas visitadas por Colombo, na des-

coberta do Novo Mundo, em 1492. À época, era ocupada por indígenas, que em poucos anos foram exterminados pelos espanhóis e suas doenças. Por essa razão, no final do século 17, quando a França recebeu da Espanha aquele território, o qual chamava de Saint-Domingue, trouxe escravos africanos para lidarem com as lavouras de cana-de-açúcar e café.

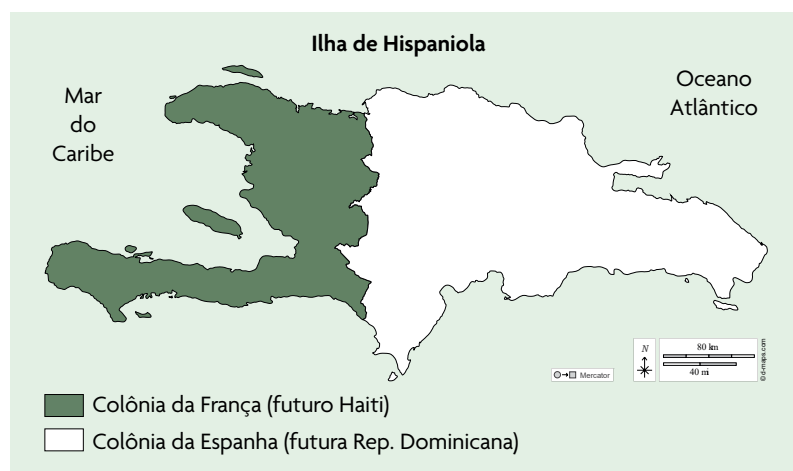
Escravos de diferentes etnias africanas e seus descendentes, nascidos naquela ilha, tornaram-se a principal origem do povo haitiano. Essa mescla de origens gerou fraturas na sociedade que não respeitaram as similitudes daqueles povos, separados em diferentes grupos, que recorriam a violência, frequentemente, mesmo na solução de conflitos internos.

Foi esse povo que no final do século 18, a despeito de suas diferenças, se levantou contra o governo colonial francês. Após treze anos de luta armada, em 1º de janeiro de 1804, em meio às Guerras Napoleônicas, o Haiti conquistou sua independência, tornando-se a primeira nação independente no continente americano, não reconhecida pelas principais potências da época. Depois disso, rivalidades internas tomaram conta do país. Em 1822, o governo haitiano tomou toda a ilha e a parte espanhola, hoje República Dominicana, foi anexada ao Haiti. Esta situação perdurou por cerca de 23 anos, quando os dominicanos, também pelas armas, conquistaram a independência de seus vizinhos haitianos.

O ambiente interno instável e violento do Haiti foi agravado pela pesada indenização cobrada pela França para reconhecer sua independência, em 1825. Nesses quase 220 anos que se seguiram à independência, por diversas vezes, forças militares estrangeiras se fizeram presentes para conter crises internas. Entre 1993 e 2000, cinco missões da ONU tentaram estabilizar o Haiti. Intervenções dos EUA foram também recorrentes, haja vista a proximidade geográfica entre os dois países e a grande colônia haitiana no território norte-americano⁽⁴⁾.

BRASIL E HAITI

O Brasil iniciou relações diplomáticas com o Haiti em 1928 e, desde 1950, mantém um representante brasileiro creditado junto àquele governo. A partir de 1982, iniciou uma maior aproximação, fruto do Acordo de Cooperação Técnica firmado entre os dois paí-



ses. Mas a participação brasileira na MINUSTAH foi, certamente, o principal marco da cooperação brasileira naquele país e a mais longeva operação expedicionária de nosso CFN.

No entanto, aquela não foi a primeira passagem de um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav) pela Ilha de Hispaniola. Em maio de 1965, com um Batalhão de Infantaria do Exército Brasileiro, a Força Armada Interamericana do Brasil (FAIBRAS), um GptOpFuzNav desembarcou na República Dominicana. A FAIBRAS integrou a Força Interamericana de Paz criada por resolução da Organização dos Estados Americanos (OEA) com o propósito de contribuir para a restauração da normalidade naquele país, que sofria as consequências de uma Guerra Civil. À época, navios da Esquadra e aeronaves da FAB também participaram das operações, prestando o apoio logístico à FAIBRAS.

A despeito das agruras nos campos político e social, do ponto de vista cultural o Haiti se apresenta vibrante, onde os contrastes se manifestam de maneira rica, como no Brasil. Os haitianos também são apaixonados pelo futebol e a Seleção Canarinho está entre as preferidas naquele país. Ademais, nosso sincretismo cultural e étnico guarda herança da mesma África onde se originou a população haitiana, proporcionando grande empatia entre nossos povos.

A CRISE HAITIANA DE 2004

No início de 2004, o Haiti vivia uma crise humanitária causada por revoltas internas contra a administração do Presidente Jean Bertrand Aristide. As primeiras manifestações começaram em 2002 e, no final de 2003, teve início uma série de assassinatos perpetrados por rebeldes. No início de 2004, insuflados pelas comemorações do bicentenário da independência, os rebeldes dominavam as cidades de Gonaives e Cap-Haitien. Em 26 de fevereiro, Porto Príncipe se encontrava sitiada e o líder rebelde Guy Philippe ameaçava entrar na cidade para depor o Presidente Aristide, que se recusava a deixar o país.

Nessa época, o comércio nas cidades estava interrompido e não havia combustíveis, essenciais para a produção de energia elétrica e para o transporte. Gangues de rua, muitas delas leais ao Presidente (chimères), montavam barricadas nas principais avenidas de Porto Príncipe e os saques e sequestros eram frequentes. A entrada de bens de consumo no país estava interrompida, com o porto da capital inoperante. Pouca

coisa ainda entrava por terra, através da fronteira com a República Dominicana. A falta de segurança havia interrompido os voos no aeroporto Toussaint Louverture e alguns países conseguiram realizar a retirada de seus cidadãos, que ali residiam, apenas por meio de aeronaves militares. Algumas representações diplomáticas deixaram o Haiti e outras trouxeram seus próprios agentes para implementarem ou reforçarem a proteção de seus diplomatas e a segurança de suas instalações. As comunicações locais foram interrompidas pela derrubada de antenas da rede de telefonia celular, bem como pela interrupção da produção de energia elétrica.

Estados Unidos, França e Canadá vinham manifestando sua preocupação com a situação do país e com a maneira que Aristide lidava com ela, pressionando por uma solução pacífica e sugerindo a renúncia do Presidente, considerado o pivô de tudo. Em janeiro de 2004, diversos países das Américas e Europa haviam se reunido em Ottawa para discutirem possíveis soluções para a crise, mas sem a presença de representantes do governo haitiano. A OEA também se envolveu no esforço de conciliação, no entanto nenhuma dessas iniciativas logrou soluções práticas para a crise, que terminou com a renúncia e exílio do Presidente Aristide, deixando o Haiti com um governo provisório e afundado em um mar de problemas sociais e econômicos, totalmente dependente da ajuda da comunidade internacional.

A EVACUAÇÃO DOS BRASILEIROS DO HAITI

A deterioração da situação no Haiti era acompanhada pelo governo brasileiro, através de seu Embaixador, Armando Vitor Boisson Cardoso, que estava naquele país desde março de 2001. Na manhã do dia 26 de fevereiro, foi autorizado pelo Presidente da República o emprego do poder militar brasileiro para, em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores (MRE), realizar uma operação de evacuação dos cidadãos nacionais que desejassem sair do Haiti, reforçar a segurança da Embaixada brasileira em Porto Príncipe e garantir a proteção dos seus funcionários. Naquele momento, tinha-se a previsão de saída de cerca de 28 brasileiros. Caso houvesse disponibilidade de espaço na aeronave, foi autorizado pelo MRE o embarque de cidadãos de outros países sul-americanos, que poderiam ser trazidos ao Brasil, caso desejassem.

Mediante a decisão presidencial, o Ministério da Defesa decidiu pelo emprego de meios e

peçoal da Marinha do Brasil e da FAB. Foram designados um GptOpFuzNav e uma aeronave C-130 (Hércules) para, a partir do Rio de Janeiro, realizarem o movimento até Porto Príncipe. Como havia a possibilidade da permanência do Embaixador no país, a depender da evolução da crise, também fazia parte da missão o transporte de itens críticos, como água, alimentos e combustível. O MRE também decidiu por enviar dois diplomatas, integrando a Missão.

O Comandante da Marinha atribuiu ao Comandante-Geral do CFN as ações de organizar, planejar e executar as tarefas afetas à Força, as quais foram realizadas pelo Comando do Material de Fuzileiros Navais (CMatFN), que enquadrava a Companhia de Polícia do Batalhão Naval (CiaPolBtlNav)⁽⁵⁾ – que possui as atribuições de, entre outras, realizar a segurança de instalações e a proteção de autoridades civis e militares. Em 2004, a Companhia guardava experiências similares da segurança das Embaixadas Brasileiras em Argel (Argélia) e Assunção (Paraguai). Nesta última, em 2000, a Companhia também havia participado da extração do Presidente Raúl Cubas, que solicitara asilo político no Brasil.

A Ordem de Movimento expedida pelo Comandante-Geral chegou ao CMatFN por volta das 13h de 26 de fevereiro, estabelecendo a chegada na Base Aérea do Galeão às 5h do dia seguinte, haja vista a decolagem ter sido prevista para as 8h de 27 de fevereiro. Assim, rapidamente foram reunidos pessoal e material necessários ao cumprimento da missão, atendendo às limitações de volume e peso da aeronave.

As experiências anteriores do CFN na atividade de segurança de Embaixadas levaram à sistematização do processo de ativação de novos destacamentos, por meio de norma específica do Comando-Geral do CFN. Foram convocados militares capacitados⁽⁶⁾ no Curso de Segurança de Embaixadas e concentrados os meios necessários a complementar o material de pronto emprego, mantido permanentemente segregado na CiaPolBtlNav.

Nas dezesseis horas disponíveis à prontificação do GptOpFuzNav, o CMatFN e suas unidades subordinadas, apoiados pela Força de Fuzileiros da Esquadra, reuniram todo o material necessário à permanência na área de operações por vinte dias: água, rações operacionais, armamentos, munições, equipamentos de comando e controle, material de saúde, barracas, coletes e capacetes balísticos, além de itens individuais. Dadas as limitações da capacidade de carga da aeronave para aquele tipo de missão, os veículos

que se fizessem necessários na área de operações ficariam a cargo da Embaixada. Um suprimento de fundos específico foi fornecido pela Diretoria de Finanças da Marinha, a fim de possibilitar aquisições de emergência.

O GptOpFuzNav selecionado era composto por um capitão-tenente, três sargentos e doze cabos, incluindo pessoal egresso da Embaixada de Argel, com boas noções da língua francesa, elementos de operações especiais, um enfermeiro, motoristas experientes com conhecimento de mecânica de automóveis, eletricitista e especialistas em comunicações.

Em 27 de fevereiro, o C-130 da FAB decolou às 8h da Base Aérea do Galeão, no Rio de Janeiro, demandando Boa Vista-RR, onde faria uma parada técnica para reabastecimento e descanso de todos. Durante a viagem e em Boa Vista foram realizados briefings entre os fuzileiros, a tripulação e os integrantes do MRE, para nivelamento dos conhecimentos e coordenação final das ações em terra. Também foram passadas informações ao Embaixador no Haiti sobre itens que não poderiam ser embarcados e como o pessoal a ser evacuado deveria se portar, antes





A evacuação em
29 de fevereiro



do embarque, em termos de documentação a ser apresentada no posto de triagem.

Em face da confirmação da inoperância do aeródromo de Porto Príncipe, parcela da carga que estava sendo levada foi deixada em Boa Vista, permanecendo lá parte da água potável, alguns barris de combustível e, ainda, limitando o material individual de cada fuzileiro naval à sua mochila de assalto. Também em Boa Vista foram emitidos os passaportes de alguns militares. Esse aspecto era considerado fundamental pelo MRE, pois queria-se configurar a entrada no Haiti de maneira regular, a despeito de todos os serviços daquele governo estarem fechados, àquela época.

Ao meio-dia de 28 de fevereiro, a aeronave brasileira sobrevoava Porto Príncipe. Navios franceses e norte-americanos encontravam-se próximos à costa, aguardando autorização do Conselho de Segurança das Nações Unidas para iniciarem a intervenção. Após rápido sobrevoo da área do aeroporto, para descartar a presença ostensiva de elementos adversos que pudessem oferecer riscos à aeronave, foi realizado um pouso táctico, com entrada pela cabeceira 10. Percorrendo menos de um terço da pista, o C-130 demandou à área de embarque e desembarque de cargas, posicionando-se na direção da pista, pronto para a decolagem.

Após a parada da aeronave, parcela do GptOpFuzNav, a Unidade Tarefa (UT) de Segurança, assumiu posição de maneira a garantir a

proteção da aeronave e da tripulação. A UT de Evacuação estabeleceu contato com o Embaixador no interior do aeroporto. Nesse momento, com a certeza de poder contar com os fuzileiros navais para garantirem sua segurança, o Embaixador decidiu permanecer no Haiti e manter a representação brasileira aberta. Assim, parcela da tropa deu início ao desembarque de todo o material, o que permitiria a autossustentação do GptOpFuzNav por vinte dias.

O Embaixador Armando Cardoso havia conseguido reunir os brasileiros que desejavam ser repatriados em local próximo à Embaixada e transportá-los até o aeroporto. Ali, a UT de Evacuação realizou a triagem, transmitiu as orientações para o voo e equipou os civis com coletes e capacetes balísticos, para que, tão logo o desembarque do material fosse encerrado, todos pudessem ser acomodados no interior da aeronave. As ações em solo levaram cerca de trinta minutos, com a aeronave permanecendo, todo o tempo, com os motores girando, pronta para uma decolagem de emergência.

Com todos os evacuados a bordo, a aeronave da FAB retornou ao Brasil, deixando no Haiti os dezesseis fuzileiros navais que passaram a compor o Destacamento de Segurança da Embaixada brasileira em Porto Príncipe. Esse grupo estabeleceu seu Posto de Comando na Chancelaria do Brasil. Além da área da Chancelaria, o Destacamento mantinha segurança ininterrupta na residência do Embaixador, se envolvendo em todas as atividades que pudessem representar riscos. Além disso, o Destacamento também acompanhava as manutenções de meios e instalações, bem como realizava a inspeção de fornecedores e de todo o material recebido, diariamente. Reconhecimentos de itinerários e dos locais onde o Embaixador estaria presente, também faziam parte da rotina.

Os vinte dias iniciais, previstos para a permanência do Destacamento, foram ampliados por solicitação do Embaixador, haja vista a falta de estrutura da Polícia Haitiana, que não conseguia evitar a onda de crimes na capital, mesmo com a presença da *Multinational Interim Force* (MIF) que atuava em todo o país, tentando desarmar as forças rebeldes. Além disso, o Brasil iniciara as tratativas para integrar a Força de Paz da ONU a ser criada no Haiti, o que levou o Embaixador a perceber a importância de ter militares junto à Embaixada, para auxiliar nos contatos com a MIF e com os elementos avançados das Nações Unidas, empenhados na implantação da MINUSTAH.



Chegada do ressuprimento em 19 de março

Assim, em 19 de março de 2004, as aeronaves que trouxeram o ressuprimento para o Destacamento de Fuzileiros Navais, trouxeram também pessoal das três Forças Singulares e do Ministério da Defesa, para realizarem o primeiro reconhecimento brasileiro do Haiti, a fim de permitir o planejamento detalhado para envio da Brigada brasileira que comporia a MINUSTAH. A partir de então, o Destacamento, além de manter o esforço principal nas atividades de segurança e proteção, iniciou ações de reconhecimento e coordenação para a chegada da Força de Paz brasileira.

CONCLUSÃO

Depois da Operação de Evacuação de Não Combatentes, realizada em 2004, os fuzileiros navais não mais deixaram o Haiti. Eles estiveram presentes na Embaixada e participaram dos 26 contingentes brasileiros que contribuíram com a construção da estabilidade e da melhoria nas condições de segurança da população haitiana, durante os treze anos da MINUSTAH. Ainda hoje, permanecem juntos à representação diplomática brasileira, garantindo a integridade do Embaixador e permitindo a cooperação brasileira com aquele país.

A experiência adquirida naquela operação, onde a prontidão foi testada de maneira rigoro-



Comitiva MD para RECON em 19 de março

sa, haja vista o curto tempo entre o acionamento da missão e a partida para a área de operações, serviu como embasamento para o aprimoramento de normas internas da Marinha e para o aperfeiçoamento dos cursos de capacitação de pessoal. Ademais, esse importante episódio da história do CFN demonstrou, mais uma vez, a prontidão e a capacidade expedicionária dos fuzileiros navais, sempre comprometidos com os interesses do Brasil, dentro e fora do País. ■

NOTAS

(1) Assim são conhecidos os militares das diferentes nações empregados nas operações de paz sob a égide da Organização das Nações Unidas.

(2) De acordo com o relatório 2021/2022 do *United Nations Development Programme* (<https://hdr.undp.org/data-center/country-insights#/ranks>)

(3) *Country Office Annual Report 2022 – Haiti* (<https://www.unicef.org/media/135966/file/Haiti-2022-COAR.pdf>)

(4) Mais de 1,7 milhão, de acordo com os dados coletados no censo de 2021 pelo *United States Census Bureau*, se considerados os nascidos no Haiti e os que reportaram ancestralidade haitiana (<https://data.census.gov/table?q=B04006:%20PEOPLE%20REPORTING%20ANCESTRY&g=010XX00US&tid=ACSDTIY2021.B04006> e <https://data.census.gov/table?q=B05006:+PLACE+OF+BIRTH+FOR+THE+FOREIGN-BORN+POPULATION+IN+THE+UNITED+STATES&tid=ACSDTIY2021.B05006>).

(5) Subunidade criada em 1948 e vocacionada para, entre outras, realizar ações de segurança de instalações e proteção de autoridades civis e militares. Desde 1995, ao receber a tarefa de estabelecer a segurança da Embaixada Brasileira em Argel, a Companhia iniciou curso específico para a capacitação de Fuzileiros Navais designados para tais missões. Depois do Destacamento na Argélia, criado em 1996, foram criados o do Paraguai em 1997 (ativo), o do Haiti em 2004 (ativo), o da Bolívia em 2005 (ativo) e o da Líbia em 2013.

(6) O CFN realiza processo de seleção de pessoal voluntário, que leva em conta atributos morais, profissionais e físicos, postos a prova durante curso de capacitação específico, onde são apresentados conhecimentos técnicos necessários ao desempenho das atividades de Segurança de Embaixadas. O pessoal capacitado integra banco de dados que permite o envio de rendições dos Destacamentos de Segurança, bem como a ativação de novos Destacamentos. No ano anterior ao seu desdobramento, o militar selecionado para rendição dos Destacamentos de Segurança de Embaixadas passa por reciclagens e desempenha tarefas similares na CiaPolBtlNav, até a data de sua movimentação para a Embaixada.

* Contra-Almirante (FN), comandou, como Capitão-Tenente (FN), o GptOpFuzNav que realizou a Operação de Evacuação de Não Combatentes em FEV2004, e, de DEZ2016 a MAI2017, como Capitão de Mar e Guerra (FN), comandou o 25º GptOpFuzNav-Haiti, nucleado no 3ºBtlInfFuzNav, Batalhão Paissandu.



A FRAGATA "INDEPENDÊNCIA" NA OPERAÇÃO LÍBANO XVII

André Felipe Rosa França de Carvalho*

A UNIFIL – *United Nations Interim Forces in Lebanon* (Força Interina das Nações Unidas no Líbano) é uma missão de paz estabelecida em 1978, por meio das resoluções 425 e 426 da ONU. Em outubro de 2006, de forma complementar à missão, foi criada a Força Tarefa Marítima (FTM) da UNIFIL, cuja missão era apoiar a *LAF-Navy* (Marinha do Líbano) no monitoramento das águas territoriais do país, ao longo de suas 110 milhas náuticas de costa, garantindo a segurança marítima da área. Foi a primeira e única Força Tarefa Marítima que já compôs uma força de paz.

No ano de 2011, o Brasil recebeu um convite para integrar a FTM-UNIFIL. Aceito o convite, um Almirante brasileiro assumiu seu comando, que permaneceu com o Brasil até o início do ano de 2021. Essa força, desde sua criação,

teve participação dos seguintes países, além do Brasil: Alemanha, Bangladesh, Bélgica, Bulgária, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Indonésia, Itália, Noruega, Países Baixos, Suécia e Turquia. Já foram interrogados cerca de 113.800 navios, acarretando a inspeção de 16.200 pela Marinha do Líbano.

OS PRECEDENTES DA OPERAÇÃO LÍBANO XVII DA FRAGATA "INDEPENDÊNCIA" (F44)

Minha aproximação à UNIFIL se inicia no dia 21 de janeiro de 2020, com a assunção de comando da Fragata "Independência". Servindo nos conveses das Fragatas Classe "Niterói" (FCN) desde os primeiros postos da carreira, nada mais recompensador profissionalmente para um oficial de Marinha que ser o comandante de um navio dessa classe.

Os preparativos para a operação seguiam a todo vapor, até que foi tomada a decisão de alto nível de que a F44 seria o último navio brasileiro a compor a FTM. O Brasil encerraria sua participação na UNIFIL em 2020. A decisão acarretou diversas ações. Uma delas foi que, de forma a dividir o período entre a Corveta “Barroso” (V34), que estava em Beirute, e a F44, a comissão atrasaria a partida do Brasil em 45 dias, dividindo o período restante do ano entre ambos os navios. Ganhávamos mais um tempo para nos prepararmos.

DO RIO DE JANEIRO A BEIRUTE

Manhã de um domingo, 8 de março de 2020. A Fragata “Independência” e seus 202 tripulantes embarcados partiam na missão que, provavelmente, seria a mais inesquecível de suas vidas. O navio desatracou da Base Naval do Rio de Janeiro, demandando a saída da Baía de Guanabara, em direção ao Porto de Natal para uma parada logística.

A travessia foi repleta de exercícios visando à preparação final da tripulação. Nosso Chefe, o Comandante do 1º Esquadrão de Escolta, coordenava os exercícios a bordo, verificando a prontidão da F44. Ao mesmo tempo, minhas preocupações aumentavam ao assistir às notícias de que um vírus denominado Coronavírus se espalhava pelo mundo.

A atracação no Porto de Natal ocorreu em uma bela manhã. Seria um período curto de tempo, fundamental para o abastecimento final do navio. Gêneros, sobressalentes e combustível nos esperavam no cais para embarcar. Alguns pequenos reparos também precisavam ser executados para dar mais confiabilidade aos nossos sistemas. Assim foi feito. Passados dois dias, o navio estava pronto para cruzar o Atlântico.

Após a desatracação de Natal, durante os diversos adestramentos que conduzíamos a bordo, recebemos uma informação vinda do Brasil: o mundo já estava em *lockdown* devido à COVID-19. No entanto, uma consequência que nós não previmos ocorreu: os países não mais recebiam estrangeiros, já que portos e aeroportos estavam fechados. Com o Porto de Funchal, na Ilha da Madeira, não foi diferente. Nenhum navio poderia atracar na ilha por um período indeterminado. Tínhamos de buscar um porto alternativo.

Alguns dias depois foi obtida autorização para atracar nas Ilhas Canárias. Prosseguíamos em nossa navegação com a certeza de um porto seguro para nos receber.

Na data prevista, adentramos o canal de acesso ao Porto de Las Palmas. A visão que tivemos da cidade era desoladora. Ruas vazias, comércio fechado, deserto total. Apenas poucos funcionários trabalhando no porto. Ninguém estava autorizado a descer do navio. Permanecemos dois dias ali atracados. Uma dura realidade que seria apenas o início de uma longa jornada que não tínhamos ideia de como terminaria.

Deixamos o porto conforme planejado e iniciamos nossa navegação em direção ao Mar Mediterrâneo, onde tínhamos a previsão de novo reabastecimento, na Ilha de Creta, na Grécia. Informado pelas autoridades gregas que o porto estava fora de operação em função das restrições imputadas pela pandemia, refizemos nossa cinemática.

Planejamos nossa viagem sem paradas até Beirute. Deveria ser realizada uma perna de quatorze dias, de forma a cumprir as exigências sanitárias do Líbano em função da pandemia. A intenção era de que, no momento da atracação, a tripulação já tivesse cumprido o período de quarentena, garantindo que ninguém estava contaminado pelo vírus. O tempo planejado para a travessia de Las Palmas até Beirute, aproximadamente nove dias, foi estendido para quatorze. Uma redução da velocidade de avanço resolveria essa demanda.

Após uma viagem repleta de exercícios operativos, atracamos em Beirute no dia 14 de abril. Fomos recepcionados pelo Comandante da Força Tarefa Marítima, o hoje Vice-Almirante Sérgio Renato Berna Salgueirinho, e seu



Chegada da Fragata
“Independência” a Beirute

Estado-Maior. Realizados os trâmites iniciais de imigração, recebemos a informação de que o Comando da UNIFIL, após estudo do caso da F44, decidiu que os tripulantes deveriam cumprir mais quatorze dias de quarentena a bordo. Dessa forma, os preparativos para assumir as tarefas da Corveta “Barroso” seriam realizados cumprindo mais uma quarentena, em condições extremamente controladas. No dia 20 de abril, já com as letras UN pintadas no convés, símbolo de um meio em operação para a ONU, a Fragata “Independência” assumiu a função de Navio Capitânia da FTM-UNIFIL.



Navios da FTM-UNIFIL no mar

A MISSÃO

Cumprido o *Handover*, que é a assunção das funções ligadas à operação, a F44 passou a executar patrulhas programadas. A área marítima de operações da UNIFIL consiste em uma porção localizada ao longo da costa do Líbano, se estendendo do litoral até a distância aproximada de 50 MN⁽¹⁾. Durante a Operação Líbano XVII, operamos com navios das Marinhas da Alemanha, Grécia, Turquia, Indonésia e Bangladesh.

Nossa tarefa era patrulhar uma área marítima do Líbano de forma a mitigar a entrada de materiais não autorizados no país, indicando navios para a inspeção da *LAF-Navy*, além de contribuir para o adestramento dessa Marinha

e para a vigilância aérea. No período noturno, normalmente realizávamos exercícios com os navios da Marinha do Líbano, de forma a prepará-los para, no futuro, executar as tarefas da FTM. Era possível observar o crescimento paulatino do nível dos exercícios realizados, o que representava um ganho para a segurança marítima da região.

Outra tarefa de grande importância era o acompanhamento de aeronaves que sobrevoavam a área marítima libanesa. A Marinha do Brasil recebeu diversos elogios nos quase dez anos que participou da missão em função do desempenho dos sistemas radar dos navios. Po-



Cerimônia de *Handover*

díamos dizer que nada cruzava aquele espaço aéreo sem ser detectado por um navio brasileiro. Era um motivo de muito orgulho para nós.

A EXPLOSÃO

4 de agosto de 2020. A Fragata “Independência”, atracada no Porto de Beirute, preparava-se para desatracar e iniciar mais uma patrulha. O Detalhe Especial para o Mar (DEM), que dá a prontidão necessária para a desatracação, foi atendido prontamente pela tripulação. O Imediato informou ao Comandante: “Navio pronto para o mar”. Após a desatracação, a “Independência” cruzou com o navio da Marinha de Bangladesh. A BNS “Bijoy” retornava ao porto para o merecido descanso da tripulação após mais uma patrulha. Como de costume entre Marinhas, ambos os navios se cumprimentaram com os toques de apito previstos no cerimonial. Um aceno gentil entre os Comandantes, cada um de seu passadiço, encerrava a passagem a curta distância entre os navios. Era o início de um longo dia.

A F44 dirigiu-se para sua zona de patrulha, na mesma latitude do Porto de Beirute. Permanecemos durante todo o dia navegando nessa área, sempre com o porto no visual, a uma distância de 8 MN. Às 17h45, horário local do Líbano, o Oficial de Quarto no passadiço informou que era visível uma fumaça negra volumosa na direção do Porto de Beirute, aparentemente um incêndio. Não era possível, naquele momento, saber do que se tratava.

Passados alguns minutos, às 18h04, o navio sofreu um forte abalo, uma espécie de impacto sobre a estrutura, um choque no costado. O Oficial de Quarto do passadiço informou que nada havia sido avistado. Logo em seguida observou que havia algo estranho na direção de Beirute, uma espécie de bola de fogo ou algo parecido. Avistando Beirute do passadiço, tivemos certeza de que algo sério tinha acabado de ocorrer e mudaria drasticamente a operação. Era o início de uma nova fase na vida dos tripulantes da F44.

CONSEQUÊNCIAS

O navio buscava informações nos noticiários locais. As primeiras que chegaram eram de que um incêndio iniciado em um dos armazéns do Porto havia desencadeado uma grande explosão. Havia muitos feridos. Toda a área distante até 5 km do porto foi afetada. Um dos maiores hospitais de Beirute também foi atingido. Não



Visita do Force Commander



Apoio à BNS "Bijoy"

era possível fazer contato com os apoios em terra de forma a obter maiores informações.

A F44 navegava segura. No entanto, nossos companheiros do navio da Marinha de Bangladesh não tiveram a mesma sorte. Atracado, com a tripulação livre para deslocar-se no porto, o navio foi atingido em cheio. Atracado a menos de 500 m do epicentro da explosão, vários tripulantes estavam feridos.

O porto estava isolado, ninguém podia entrar ou sair. Sua única opção foi solicitar ajuda ao navio brasileiro no mar. No dia seguinte, de forma a apoiar os companheiros de Bangladesh, enviamos nossa lancha com apoio médico para a tripulação da BNS “Bijoy”. Tentamos amenizar os problemas causados pelo grave acidente.

A explosão foi causada por uma grande quantidade de nitrato de amônio que, armazenado em condições não adequadas, explodira como consequência de um incêndio. As estruturas portuárias foram bastante danificadas: armazéns destruídos, carros inutilizados, embarcações naufragadas.

O porto para um navio é um local de fundamental importância, já que nele é realizado o apoio logístico necessário à continuação de sua viagem ou operação. O Porto de Beirute era o principal porto da Operação UNIFIL para o navio brasileiro. O porto estava interditado por um tempo indeterminado. O que fazer com a F44?

Porto de Beirute após explosão



Estava prevista uma atracação na Turquia, no Porto de Mersin, no final do mês de agosto. Ainda faltava tempo para tal. No entanto, a solução adotada foi antecipar a estadia nesse porto de forma a cobrir o período que o Porto de Beirute ficaria indisponível.

Na estadia em Mersin, foi possível realizar o abastecimento. As limitações impostas pela COVID-19 permaneciam e não fomos autorizados a deixar o navio. Permanecemos três dias trabalhando a bordo, preparando o navio para a continuação da operação. Após a desatracação, a F44 iniciou mais uma patrulha na área de operações. Aguardávamos a prontificação do Porto de Beirute para novamente ter autorização para lá atracar. Com a reabertura do porto, a F44 atracou em 20 de agosto. O porto possuía ainda uma série de danos que ainda causavam deficiências logísticas.

A COVID-19 ATINGE A FRAGATA “INDEPENDÊNCIA”

A pandemia estava sob controle no Líbano quando ali chegamos em abril. Estabelecido o *lockdown* no país, os acessos estavam fechados por ar, terra e mar. O aeroporto, principal acesso, permaneceu fechado até 4 de julho e, a partir desse momento, o número de contaminados pelo vírus começou a aumentar paulatinamente.

O ligeiro aumento do número de casos positivos de COVID-19 no Líbano nessa mesma época fez com que a UNIFIL determinasse que as tropas permanecessem em suas bases. Não estava autorizado o deslocamento para as cidades. Novas instruções sobre o chamado *leave*, que são as férias de militares, foram emitidas. Proibidas desde março, as férias estavam autorizadas. Rígidos protocolos sanitários deviam ser cumpridos, com quarentenas antes do regresso

à missão. Aos poucos, a tripulação da F44 foi se adaptando às regras.

No entanto, um fato que não estava previsto em nenhum planejamento, aumentou exponencialmente a disseminação do vírus: a explosão no porto. A população teve de ir às ruas para apoiar a reconstrução de Beirute. O contato entre os indivíduos fez com que o número de casos aumentasse exponencialmente.

No mês seguinte, em setembro, realizamos o importante período de reparo do navio, fundamental para o prosseguimento da missão. Estava prevista a vinda de equipes do Brasil para a manutenção. Protocolos contra a COVID-19 foram cumpridos, com realização de testes PCR e quarentena. Iniciado o reparo, o navio permaneceu atracado em Beirute e o Comandante deixou o navio para um período de descanso.

Reparo do navio em andamento, tripulantes de férias em locais diversos, chegada de material a bordo, empresas locais fazendo consertos e férias do Comandante. Conjunto de fatos que viriam a facilitar a entrada do vírus na F44. No final do mês de setembro, tivemos o primeiro caso positivo de tripulante, justamente nosso enfermeiro.

A UNIFIL possuía uma estrutura já preparada para cuidar dos *peacekeepers* (militares da missão) contaminados. A base da ONU, localizada na cidade de Nakoura, no sul do Líbano, estava pronta para receber em alojamentos devidamente preparados o pessoal que necessitasse de isolamento por contaminação pela COVID-19 ou de atenção médica. O apoio hospitalar também estava disponível. Apoiado pela UNIFIL, o enfermeiro foi encaminhado ao isolamento na base, assim como os contactantes.

O Comandante, que estava de férias no Líbano com um grupo de oficiais, acompanhava a situação atentamente. Os devidos contatos estavam sendo feitos com o Brasil e com as autoridades da UNIFIL. A situação se resolvia da forma apropriada.

No dia seguinte, mais uma surpresa: o teste PCR de um dos oficiais que estava com o Comandante em um hotel em Beirute teve resultado positivo. Na condição de contactante, o Comandante teve seu resultado positivo confirmado. Os demais oficiais do grupo também foram diagnosticados como positivos para COVID-19. Todos foram transferidos para a base da ONU. Ali permaneceriam por quatorze dias.

Ao mesmo tempo, o vírus se espalhou pelo navio. Sendo um ambiente fechado, a transmissão era facilitada. Iniciava-se um período bastante difícil para a F44. Não fosse a força e

determinação dos tripulantes, a situação poderia ter sido bem mais complicada. Os militares, à medida que tinham seus diagnósticos confirmados, eram encaminhados e alojados na base de Nakoura. A situação nos permitiu constatar o quanto contagioso era o vírus. A bordo, mais militares apresentavam sintomas típicos da doença. Feito o teste PCR, confirmava-se a contaminação e eram encaminhados para a base da UNIFIL.

A cada dia, tínhamos de planejar duas coisas: a data do término do reparo do navio, que continuava em andamento, e qual dia a Fragata “Independência” retornaria ao mar. Uma condição obrigatória era termos 75% da tripulação apta a operar o navio. Como dizíamos a bordo já há algum tempo, cada dia era um dia. Tínhamos de viver uma etapa por vez.

A UNIFIL aguardava o pronto do Comandante, com seu retorno ao navio, para confirmação da data da nova patrulha, essencial ao cumprimento da missão.

A FRAGATA “INDEPENDÊNCIA” DE VOLTA AO MAR

Contando com todo o apoio vindo do Brasil, do Comandante da FTM-UNIFIL e de seu Estado-Maior, realizamos um planejamento metódico da prontificação do navio e o retorno da tripulação após os quatorze dias de isolamento. Retornamos ao mar exatamente na data prevista, 30 de outubro. Uma vitória da forte e aguerrida tripulação da F44.

Com o navio melhor que nunca e com o brilho nos olhos de cada tripulante, cumprimos mais uma patrulha em águas libanesas. Interrogação de navios mercantes, condução de exercícios no mar com a *LAF-Navy*, acompanhamento de contatos aéreos na área de operações. Assim voltaram a ser nossos dias. Faltavam



Despedida da F44



Cerimônia de
Outchop

apenas mais três patrulhas, cerca de trinta dias. Nossa missão estava chegando ao final.

O REGRESSO AO BRASIL

A data do *Outchop*, quando o meio deixa de fazer parte da UNIFIL, foi marcante para cada um que esteve embarcado na Fragata “Independência”. Com discursos do representante da UNIFIL, do Comandante da FTM e do Comandante da F44, o último navio da Marinha do Brasil deixava a Força-Tarefa. No dia seguinte, desatracaríamos pela última vez do Porto de Beirute. A tripulação, já com as medalhas da ONU em seus uniformes, olhava para trás e tinha a certeza de uma missão cumprida ao longo de 23 patrulhas que totalizaram 160 dias de mar, cumpridos ao longo de sete meses em águas libanesas.

Após longos dias de trânsito para retorno ao Brasil, com um apito longo após a passagem da primeira espia no cabeço⁽²⁾ do píer, atracamos na Base Naval do Rio de Janeiro, nosso porto sede, em 26 de dezembro. Era o fim de uma missão inesquecível.

Com o brado da Fragata “Independência”, que ecoava diariamente nos convéses do navio por meio de cada tripulante, encerramos aqui a jornada pela Comissão Líbano XVII:

“A Independência de Todos Depende de Cada Um.” ■

NOTAS

(1) MN: Milha Náutica (1 MN = 1,852 km)

(2) Cabeço – peça de ferro destinada a receber voltas de cabo para fixação de uma embarcação

* Capitão de Mar e Guerra, Comandante da F44 na Operação Líbano XVII

40 anos de contribuição da **FORÇA AÉREA BRASILEIRA** **NAS MISSÕES DO PROANTAR**

Primeiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Transporte da FAB*

Antártica, um dos lugares mais remotos e inóspitos do planeta, tem sido objeto de estudo e pesquisa científica devido à sua importância para o entendimento das mudanças climáticas e da biodiversidade.

Desde 1982, a Força Aérea Brasileira (FAB), em conjunto com a Marinha do Brasil (MB), desempenha um papel crucial nessas missões, utilizando as aeronaves C-130 Hércules e KC-390 Millennium do Primeiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Transporte (1º/1º GT), Esquadrão Gordo, para apoiar a logística e o transporte de pessoal e materiais para a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF). A seguir exploraremos a história e a relevância dessa participação ao longo de suas quatro décadas de operação.

O PROGRAMA ANTÁRTICO BRASILEIRO

O Brasil é signatário do Tratado da Antártica, acordo internacional que estabelece a região da Antártica como zona dedicada à pesquisa científica e à cooperação pacífica entre os países.

O Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR) foi criado em 1982 com o objetivo de auxiliar o Brasil no cumprimento de suas obrigações no âmbito deste Tratado, além de promover o avanço do conhecimento científico e a capacitação de pesquisadores brasileiros.

O programa é coordenado pela MB e conta com a participação de diversos ministérios, possui duas estações de apoio no Brasil e uma base de pesquisa na Antártica, a Estação Antártica Comandante Ferraz.

O C-130 HÉRCULES: O PRECURSOR DA MISSÃO

O C-130 Hércules, fabricado pela Lockheed Martin desde 1954, foi adquirido pelo Brasil e entrou em operação no ano de 1965. É uma aeronave militar de transporte tático que tem sido parte integrante das mais diversas operações da FAB, tais como missões de combate a incêndio em voo, busca e salvamento, reabastecimento em voo, missões de ajuda humanitária, dentre muitas outras, com relevante importância para



C-130 pousando na Antártica
Foto: Força Aérea Brasileira / Sgt Rezende



Lançamento de carga na Antártica – a carga sai no momento exato para chegar com precisão na Estação brasileira Comandante Ferraz

Fotos: Força Aérea Brasileira / Sgt Rezende

a sociedade brasileira e mundial. Sua versatilidade e capacidade de operar em condições extremas o tornaram a escolha perfeita para as missões antárticas.

A Força Aérea chilena, que já operava com a aeronave na região Antártica, ministrou o treinamento das equipagens⁽¹⁾ brasileiras, transmitindo o conhecimento necessário para que a primeira tripulação lograsse êxito em pousar na pista da estação chilena Teniente Rodolfo Marsh Martin, em 23 de agosto de 1983. Tal acontecimento evidenciou a confiabilidade e adaptabilidade do Hércules para operar em ambientes hostis e climas adversos.

Ao longo das quatro décadas de participação nas missões antárticas, a aeronave passou por diversas modernizações e adaptações, para garantir a segurança e a eficiência das operações em ambiente tão desafiador.

Essas atualizações abrangeram desde sistemas de navegação até equipamentos de comunicação e sistemas de suporte à tripulação e permitiram que o C-130 Hércules se mantivesse como uma aeronave confiável e capaz de enfrentar as

condições extremas da Antártica, contribuindo para o sucesso das missões e para a segurança das equipes envolvidas.

A EVOLUÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DA FAB NAS MISSÕES ANTÁRTICAS

A participação da Força Aérea Brasileira nas missões antárticas remonta a 1982, quando o Major Engenheiro Norberto Antonio Ferrari integrou a Primeira Expedição Brasileira à Antártica a bordo do Navio de Apoio Oceanográfico “Barão de Teffé”, com a incumbência de levantar os dados do aeródromo da Base Teniente Marsh para a futura utilização do transporte aéreo na região.

Já em 1983, após a primeira expedição e primeiro pouso na localidade, o País iniciou o projeto e desenvolvimento de sua primeira base de pesquisa na região, a Estação Antártica Comandante Ferraz, inaugurada em 6 de fevereiro de 1984.

Em 1992, ocorreu o primeiro lançamento de carga na EACF, realizado pelo C-130 FAB2467.

A carga pesava 120kg e fazia parte de um projeto para ressuprimento aéreo de material, que viria a abrir novas portas e capacidades de transporte para aquela localidade.

Devido a um incêndio, em 25 de fevereiro em 2012, a estação precisou ser reconstruída, tendo sido reinaugurada em 15 de janeiro de 2020, contando com uma estrutura duas vezes maior que a anterior e com superior eficiência energética.

O 1º/1º GT realiza, anualmente, dez missões em apoio ao PROANTAR. Durante as missões de verão, a FAB transporta pessoal, equipamentos e suprimentos, pousando na base antártica chilena Eduardo Frei. Essas missões são de suma importância para a troca dos integrantes da base de pesquisa, o que permite que os cientistas realizem estudos significativos.

Já nas missões de inverno, são realizados os lançamentos aéreos diretamente na Estação Comandante Ferraz pelo método CDS (*Container Delivery System*), o que possibilita o ressuprimento de víveres, medicamentos e correspondência, já que, durante esse período, a Baía do Almirantado, local onde encontra-se a EACF, fica congelada, impossibilitando que os navios da Marinha acessem a estação.

Com essas missões, a FAB tem desempenhado um papel fundamental no transporte de suprimentos, equipamentos e pesquisadores para a estação, bem como na realização de evacuações médicas quando necessário.

DESAFIOS E IMPACTO

As missões antárticas apresentam uma série de desafios únicos, desde condições climáticas extremamente severas até a necessidade de planejamento logístico meticuloso.

Ainda antes da decolagem do aeroporto de Punta Arenas, localidade de apoio no Chile para a travessia até o continente antártico, é feita uma avaliação criteriosa das condições meteorológicas da região, para que seja determinada a “janela”, ou seja, o período em que as condições para pouso ou lançamento são boas. Vale ressaltar que essas condições podem mudar rapidamente, cabendo à tripulação a análise de prosseguir na missão ou retornar durante o voo de rota para a região.

Já durante o pouso na pista de apoio chilena, a tripulação pode se deparar com fortes ventos, que empurram a aeronave para fora da pista, que possui apenas 39 metros de largura e 1.292 metros de comprimento. Tal condição exige muita habilidade dos pilotos, já que a aeronave



Suprimentos como medicamentos, equipamentos e mantimentos são levados, periodicamente, à Estação Antártica Comandante Ferraz

Foto: Força Aérea Brasileira / Sgt Müller Marin

C-130 possui quarenta metros de envergadura (distância de uma ponta a outra da asa).

Após o pouso na localidade, é a vez dos *flight engineers* de manter os sistemas aquecidos e funcionando, já que as temperaturas extremas podem causar congelamento da aeronave.

A zona de lançamento na EACF é restrita e tem dimensões reduzidas, demandando boa precisão das equipagens, adquiridas através de muito treinamento. Além disso, encontra-se em região montanhosa, forçando as aeronaves a operarem no seu limite. Apesar de todos esses desafios, a extensa experiência adquirida pela Unidade ao longo desses quarenta anos de operações resultou numa sólida doutrina de operação e em tripulações bem preparadas para o cumprimento da missão.

Além de seu papel prático nas missões, a participação da FAB nas atividades antárticas tem um impacto simbólico e diplomático significativo. Mostra o compromisso do Brasil com a pesquisa científica, a cooperação internacional e a preservação do meio ambiente, bem como fortalece as relações diplomáticas com outros países que também conduzem pesquisas na região.

O KC-390 MILLENNIUM: UMA ERA DE NOVAS POSSIBILIDADES

O KC-390 Millennium, cuja primeira unidade foi entregue pela EMBRAER em 2019, foi



Em 2022, o KC-390 Millennium realizou seu primeiro lançamento de cargas na Antártica
Fotos: Força Aérea Brasileira / Sgt Müller Marin

projetado para substituir a aeronave C-130, que encontra-se em processo de desativação no Brasil, sendo um vetor multimissão com tecnologia inovadora, maior alcance, velocidade e capacidade de transporte.

Em 2022, o 1º/1º GT recebeu sua primeira aeronave KC-390 e, no mesmo ano, realizou seu primeiro lançamento aéreo com o novo vetor na Estação Comandante Ferraz.

Sua tecnologia embarcada de ponta aumentou sobremaneira a precisão dos lançamentos aéreos, proporcionando maior segurança para as tripulações e para a operação.

CONCLUSÃO

A participação da Força Aérea Brasileira nas missões antárticas desde 1982 representa um marco significativo na história da pesquisa científica e da exploração da região. Suas aeronaves desafiadoras e versáteis têm desempenhado um papel fundamental no transporte de pessoal e materiais essenciais para as bases de pesquisa, possibilitando avanços científicos e aprofundando nosso entendimento da Antártica e de suas implicações globais.

A continuação desse compromisso não apenas fortalecerá a posição do Brasil na comunidade científica internacional, mas também contribuirá para o progresso científico e a preservação desse ecossistema único para as futuras gerações. ■



NOTA

(1) Equipagem: Tripulação de uma aeronave

REFERÊNCIAS

Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica. Opusculo Gelo e Fogo;

Agência Força Aérea. Revista Aerovisão nº237 – Ano 40.

Livro Histórico do Primeiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Transporte.

FAB celebra 40 anos de apoio ao Programa Antártico Brasileiro. Agência Força Aérea. Disponível em: <https://www.fab.mil.br/noticias/imprime/41384/PROANTAR-FAB-celebra-40-anos-de-apoio-ao-Programa-Antartico-Brasileiro>. Acesso em: 23/08/2023.

* Conhecido como Esquadrão Gordo, é a Organização Militar da FAB responsável pelo apoio ao PROANTAR



Alberto Santos Dumont

SESQUICENTENÁRIO DO NASCIMENTO DO “PAI DA AVIAÇÃO”

Fernando Antonio B. F. de Athayde Bohrer*

Alberto Santos Dumont deu ao Brasil a primazia da Aeronáutica. O “Mito de Dédalo e Ícaro”; o Padre Bartolomeu de Gusmão, o “Padre Voador”; os irmãos franceses Montgolfier; e Augusto Severo com seu dirigível “Pax”; além dos livros de Jules Verne fizeram crescer a sua admiração pelos engenhos que voavam, no final do século 19 e início do século 20, os balões. Tal interesse orientou seus estudos e trabalhos em direção ao seu aperfeiçoamento. O domínio da dirigibilidade, os prêmios recebidos em Paris, o voo do “mais pesado que o ar”, 14 Bis, e suas “Libélulas” fizeram de Santos Dumont o inventor do avião, a despeito de outros reivindicarem tal feito.

Podemos dizer, sem erro, que foi o brasileiro mais importante do século passado. Tal afirmativa é confirmada com as inúmeras homenagens que lhe foram prestadas pela filatelia mundial, na forma de emissões de selos postais, blocos e folhinhas filatélicas, e os carimbos comemorativos alusivos à sua pessoa e aos seus feitos.

No ano em que se comemora o sesquicentário do seu nascimento (1873 – 2023), o presente artigo não tem o propósito de esmiuçar a história de tão insigne brasileiro mas, sim, mostrar aos leitores como ele foi homenageado no mundo inteiro por meio da Filatelia, exaltando seu nome e os seus feitos que contribuíram para a evolução da aeronáutica na face da Terra.



AS ORIGENS

Alberto Santos Dumont nasceu em 20 de julho de 1873, na Fazenda Cabangú, hoje cidade de Santos Dumont, em Minas Gerais, filho de funcionário público, posteriormente um próspero fazendeiro, Henrique Dumont, e de Francisca Santos.

Morando no interior de São Paulo, em uma imensa fazenda de plantação de café, próximo à cidade de Ribeirão Preto, seu pai construiu uma ferrovia própria, com cerca de 100 km, para escoar sua produção, onde circulavam os modernos maquinários da época, como as locomotivas Baldwin, que o menino Alberto operava, já em tenra idade.

Na leitura das obras do escritor francês Jules Verne, desenvolveu sua imaginação e sua criatividade. E foi nesse ambiente que Alberto Santos Dumont se interessou pela mecânica.



Locomotiva Baldwin



Jules Verne

A VIDA EM PARIS

Santos Dumont, depois de cursar na Universidade do Rio de Janeiro, foi emancipado pelo pai e viajou para Paris a fim de continuar seus estudos, voltados, então, para os engenhos aeronáuticos. Na Cidade-Luz residiu na *Avenue des Champs-Élysées*.



Àquela época, estavam em grande voga, na Europa, os novos meios de transporte, as carruagens sem cavalos, triciclos e balões.



A DIRIGIBILIDADE DOS BALÕES

Alberto Santos Dumont, entretanto, ficou admirado de não ver um único balão dirigido pelo homem. Ascendiam do chão e iam ao sabor dos ventos reinantes. Não existiam em Paris balões dirigíveis. Iniciou, então, suas experiências na dirigibilidade de tais engenhos, culminando com o triunfo do Jardim Zoológico, em setembro de 1898, quando elevou-se ao ar em um engenho singular, o Dirigível nº 1.

Durante os anos de 1889 e 1900, Santos Dumont realizou inúmeros ensaios com seus balões dirigíveis (nº 1, 2, 3 e 4).

Em julho de 1901, conquistou fama mundial. Contornou a “Tour Eiffel” com seu Balão Dirigível nº 5. O problema da dirigibilidade dos balões estava resolvido. Permitiu ao homem, pela primeira vez, navegar de modo prático no ar, orientando o veículo aéreo em qualquer direção, percorrendo itinerário pré-estabelecido e regressando ao ponto de partida.

Em 19 de outubro de 1901, a bordo de seu Balão Dirigível nº 6, Santos Dumont percorreu um circuito pré-estabelecido, incluindo a circum-navegação da “Tour Eiffel”, dentro de um prazo estipulado de trinta minutos, conquistando o Prêmio “*Deutsch de la Meurthe*”.



Prêmio "*Deutsch de la Meurthe*"

O MAIS PESADO QUE O AR: O 14 BIS

Alberto Santos Dumont estava meio século adiante do seu tempo. Previu um mundo novo, unido por linhas aéreas. Previu a possibilidade e vantagens da Guerra Aérea.

Em 23 de outubro de 1906, nos “Champs de Bagatelle”, em Paris, Santos Dumont deu a primeira demonstração pública de voo, em um engenho “mais pesado que o ar”, o 14 Bis. Aparelho biplano, de dez metros de comprimento e doze metros de envergadura, com 160 quilos de peso, acionado por um motor “Levasseur” de 24hp.



Correspondência obliterada com carimbo da Condor Lufthansa do Serviço Aéreo Transoceânico. A previsão de Santos Dumont se efetivando: “um mundo novo unido por linhas aéreas”



AS LIBÉLULAS

Santos Dumont observava muito a natureza e os seres que tinham o dom de voar. Dentre esses seres, as libélulas chamavam-lhe a atenção. Baseado em suas observações, e nelas inspirado, criou os primeiros monoplanos bem-sucedidos, construídos de bambus e seda japonesa. Batizou-os de *Libélulas*.

No ano de 1907, na sua segunda Libélula, batizada de *Demoiselle*, bateu um recorde, ao alcançar 95 km/h, em voo, em um percurso de oito quilômetros.

Pilotando vários modelos do *Demoiselle* continuou voando até 1910, quando encerrou suas atividades como piloto de aviões.



O CREPÚSCULO DE UM GÊNIO

Sempre que podia, Santos Dumont retornava ao Brasil e a Petrópolis, onde passava seu tempo na bela residência, a “Encantada”.

Como Nobel, Alberto Santos Dumont acreditava que suas invenções haviam de tornar tão terrível a guerra que os homens não pensariam mais nela. Essa convicção sofreu um duro golpe ao ser declarada a Grande Guerra (1914-1918).

O aeronauta isolou-se em sua residência, nos arredores de Paris, em grande depressão,

atribuindo a si, inclusive, a responsabilidade pelo conflito.

Regressando ao Brasil, em 1928, um avião do Sindicato Condor, que tinha ido ao encontro do navio em que viajava, caiu no mar, morrendo seus tripulantes. Esse evento o marcou muito. Sua depressão continuava, fruto das imagens que ainda guardava dos horrores da Grande Guerra da qual sua invenção participara. Em 1932, pôe fim à sua vida, vida essa toda dedicada à invenção de engenhos que pudessem voar.



Folhinha filatélica do Reino Unido, Armistício da Grande Guerra

HOMENAGENS A ALBERTO SANTOS DUMONT:

1. "Pai da Aviação" e Herói Nacional

Pela Lei nº 165, de 5 de dezembro de 1947, foi-lhe conferido o posto de Tenente-Brigadeiro do Ar e, pela Lei nº 3636, de 22 de setembro de 1959, o Posto de Marechal do Ar, passando a constar, permanentemente, do Almanaque de Oficiais da Aeronáutica, em posição de destaque.

Tem o título honorífico de "Pai da Aviação" e foi, também, incluído na galeria dos Heróis Nacionais, estando perpetuado no Panteão dos Heróis Nacionais, em Brasília.



2. Primazia Aeronáutica Brasileira

Homenagem dos Correios aos brasileiros que contribuíram para que o Brasil tivesse a Primazia Aeronáutica Mundial, com as realizações de Augusto Severo, Bartolomeu de Gusmão e, principalmente, Santos Dumont, com emissões de selos postais em 1929 e 1933/34.



3. Semana da Asa

A ideia de se realizar uma semana destinada a homenagear as obras de Santos Dumont, além de contribuir para o incentivo da Mentalidade Aeronáutica nacional, nasceu em agosto de 1935, por iniciativa do Touring Club do Brasil. Dentro desse contexto, seria instituído, no dia 23 de outubro, data do aniversário do primeiro voo do “mais pesado que o ar”, o Dia da Aviação. Tal iniciativa se perpetuou, sendo comemorada anualmente, a partir daí. Com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, 23 de outubro passou a ser comemorado o “Dia do Aviador”, em substituição ao então “Dia da Aviação”.



4. Centenário do Nascimento de Santos Dumont

No ano de 1973, foi comemorado o centenário do nascimento do “Pai da Aviação”, com as principais cerimônias realizadas na Academia da Força Aérea (AFA) em Pirassununga e na Embaixada do Brasil na França, em Paris, com a emissão de selos postais.

5. Centenário do Primeiro Voo do 14 Bis

“Missão Centenário” foi o nome dado à Missão Espacial da qual participou o Tenente-Coronel Aviador Marcos César Pontes, a bordo da espaçonave russa “Soyuz”, em voo à Estação Espacial Internacional, em razão do ano de sua realização coincidir com o centenário do voo do 14 Bis.



6. Homenagens de Países Estrangeiros com Emissões Filatélicas

Diversos países emitiram selos postais em homenagem a Santos Dumont, como França, Espanha, Argentina, Uruguai, Bolívia, Paraguai, Hungria, República do Gabão, Cuba, Romênia, Rwanda, Guiné-Bissau, Zaire, São Tomé e Príncipe, Ilhas Cook do Norte (Penrhyn), Suriname, Equador, Ilhas Maldivas, Micronésia, República Islâmica de Comores.



França



Bolívia



Espanha



Uruguai

7. Sesquicentenário do Nascimento de Santos Dumont

O mês de julho de 2023 foi repleto de homenagens a Santos Dumont, em extensa programação elaborada pelo Comando da Aeronáutica, Academia Brasileira de Letras (ABL), Clube Naval, Correios, dentre outras organizações. O Comando da Aeronáutica emitiu selo personalizado e carimbo comemorativo alusivos à data, assim como os Correios o fizeram com uma bela Folhinha Filatélica.



PALAVRAS FINAIS

Com as importantes homenagens prestadas a Alberto Santos Dumont no mês de julho de 2023, ano de seu sesquicentenário de nascimento, o Brasil reverencia um de seus mais importantes heróis nacionais, o “Pai da Aviação”, brasileira e mundial, e deixo neste artigo as homenagens do Clube Naval e as minhas próprias a esse insigne cidadão brasileiro. ■

* Capitão de Mar e Guerra (Refº)

MARINHA DO BRASIL: RUMO A 2040



Marcelo de Oliveira Predes *

Este artigo é uma síntese do trabalho produzido pelo vencedor do Concurso Almirante Jaceguay 2023. A versão completa está disponível na Biblioteca do Clube Naval.

Os assuntos do mar historicamente estiveram atrelados aos rumos do Brasil, cujo extenso litoral, bem como as vias interiores, abrigam uma inestimável fonte de recursos naturais e de biodiversidade. Paralelamente, o modal marítimo e fluvial possui grande importância estratégica no comércio exterior brasileiro, envolvendo aproximadamente 90% destas transações, e na navegação de cabotagem. A preservação deste patrimônio pressupõe a existência de um Poder Naval adequadamente estruturado, capaz de atuar na defesa da soberania e dos interesses nacionais, particularmente no entorno estratégico do Atlântico Sul.

Tal estruturação envolve um esforço de longo prazo, condicionado por diretrizes estabelecidas desde a esfera governamental, que são sucessivamente derivadas nos escalões subse-

quentes. As orientações para o planejamento estratégico da Marinha do Brasil (MB) são consubstanciadas na Política Naval, documento que traça os rumos necessários para que a instituição alcance a visão de futuro estabelecida. Neste contexto é concebido o planejamento de alto nível da Força, consolidado no Plano Estratégico da Marinha (PEM). O PEM é um documento dinâmico, devendo ser periodicamente atualizado conforme as mudanças observadas no cenário geopolítico, os documentos condicionantes, bem como outros fatores que afetem o planejamento de alto nível da MB. Assim sendo, este artigo apresenta noções de aprimoramento do Plano Estratégico em vigor, considerando conceitos, eventos e também mudanças significativas observadas nos cenários nacional e internacional.



Desenho da projeção da primeira
Fragata Classe "Tamandaré"
Fonte: Marinha do Brasil

EVENTOS DO ÚLTIMO BIÊNIO

No curto período transcorrido desde a elaboração do PEM 2040, é possível identificar certos acontecimentos marcantes, com o potencial de afetar o direcionamento estratégico da Força Naval. Primeiramente, a invasão da Ucrânia pelas tropas russas, iniciada em fevereiro de 2022, pode ser interpretada como um evento com impactos econômicos e políticos em praticamente todo o globo, interferindo até mesmo no entorno estratégico brasileiro. Sob a ótica militar, destaca-se o emprego de modernos equipamentos por ambas as frentes. As forças ucranianas valem-se especialmente de recursos fornecidos pela coalizão da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), que incluem o bem-sucedido drone Bayraktar TB2, de origem turca. Enquanto isso, a Rússia vem testando uma série de novos armamentos, cabendo ressaltar a utilização de mísseis hipersônicos, que essencialmente anulam as capacidades de defesa anti-aérea adversária. A validação destes artefatos no campo de batalha logicamente impacta as concepções estratégicas de guerra elaboradas daqui em diante.

Mesmo obtendo um domínio incontestável sobre as regiões marítimas controladas, é interessante notar que a esquadra russa é alvo de constantes operações de desgaste promovidas pelas forças ucranianas, resultando em baixas significativas, como o Navio de Desembarque “Saratov” e o poderoso Cruzador “Moskva”. De acordo com fontes ucranianas, esta última unidade teria sido alvejada por seus mísseis antinavio Neptune disparados por lançadores em terra, com auxílio de drones Bayraktar, utilizados “(...) como distração para o sistema de defesa de “Moskva” ou para localizar sua posição e facilitar o trabalho do Neptune que assim seguiria com o sistema de radar desligado (...)” (MEIER, 2022). Veículos não tripulados, incluindo versões pequenas e baratas, podem ser empregados em missões de combate diversas, substituindo custosos modelos de combate tradicionais, que ainda demandam a existência de pessoal devidamente qualificado para sua operação. Diante de tais possibilidades, a atualização do PEM poderia incluir a necessidade do desenvolvimento nacional, e não apenas da obtenção, de sistemas de veículos não tripulados de forma geral, em parceria com organizações públicas e privadas.

Passando para o entorno estratégico brasileiro, especificamente a porção sul do continente

americano, certos acontecimentos transpareceram a intensificação do alinhamento estratégico entre Argentina e China. Um dos pontos de destaque diz respeito à adesão da Argentina ao *Belt and Road*, uma grande estratégia do país asiático que envolve uma série de investimentos, principalmente nos setores de infraestrutura e transporte, em diferentes regiões da Europa, Ásia, África e América, estabelecendo uma grande rede que ampliará a influência política, econômica e cultural da República da China. Embora o conteúdo do acordo envolva suporte financeiro e investimentos oriundos de Pequim, a proximidade cada vez maior dos dois governos, sem dúvida, materializa a projeção da influência chinesa naquela região do Atlântico Sul. Atualmente, o Exército de Libertação Popular (ELP) já administra uma base de comunicações espaciais na província argentina de Neuquén, através de um acordo prévio ao *Belt and Road*, cujas cláusulas são interpretadas por certos analistas como uma violação à soberania local. O próximo passo seria justamente a instalação de uma base em Ushuaia, igualmente controlada pelo ELP. Os crescentes laços diplomáticos entre os países, somados ao apoio chinês na reivindicação histórica das Malvinas, podem ser decisivos para um eventual aval do governo argentino.

A concretização destas ações poderia ameaçar seriamente as conquistas do Brasil em torno do protagonismo na região do Atlântico Sul, diante da instalação de uma potência militar tão significativa em seu próprio entorno marítimo. Aparentemente, a solução para tal questão estaria justamente no exercício dessa natural liderança, intensificando-se as relações com o país vizinho em todas as esferas. Neste sentido, o Brasil poderia empreender esforços na reafirmação de sua posição no Mercosul e no desenvolvimento de parcerias estratégicas no setor de defesa, auxiliando no restabelecimento das degradadas capacidades militares argentinas. No âmbito do Plano Estratégico, é sugerida a menção ao estreitamento de laços com os países do continente sul-americano, por meio da intensificação de operações navais conjuntas e da construção de novas parcerias estratégicas no setor de defesa.

No âmbito das questões domésticas, cabe destaque a seleção do estaleiro Jurong Aracruz como vencedor do processo de seleção de consórcio para a construção do novo navio de apoio antártico brasileiro, em 2021. Este estaleiro é controlado pela empresa Sembcorp, sedia-



Patrulha Naval

Foto: Marinha do Brasil



Aeronaves UH 15 - Super Cougar (ESQUADRÃO HU-2) – Esta versão realiza missões de Combate SAR (C-SAR), Busca e Salvamento (SAR), apoio às Operações Anfíbias e Operações Especiais.

Foto: Marinha do Brasil



Estaleiro de construção na Base de Submarinos na Ilha da Madeira

Foto: Marinha do Brasil

da em Singapura, e seu projeto toma como base o navio RV “Investigator”, já empregado em atividades de pesquisas oceanográficas e capaz de operar no continente antártico. Particularmente, este programa chama a atenção ao ser baseado em uma empresa do sudeste asiático, simbolizando uma espécie de ruptura do padrão de alianças com grupos europeus historicamente verificado na MB para os seus programas de construção. Trata-se de uma diversificação de parceiros comerciais interessante, pois possibilita a ampliação das parcerias estratégicas do País. Deve-se considerar que a consolidação de alianças heterogêneas, por meio de contratos comerciais ou acordos, dilui a questão da dependência excessiva de um único aliado em determinados setores, especialmente naqueles em que o País ainda não atingiu um adequado domínio tecnológico. Ao mesmo tempo, esta linha contribui para o estreitamento de laços com nações diversas, ampliando as possibilidades de troca de conhecimentos e o acesso a novas tecnologias. Entende-se que a opção pela pluralidade de alianças estratégicas, fundamentada inclusive em lições históricas da Esquadra Brasileira, poderia adequadamente estar contemplada no PEM.

OUTRAS QUESTÕES RELEVANTES

Além dos aspectos citados, foram identificados outros elementos igualmente relevantes no processo de aprimoramento do PEM 2040. O primeiro destes envolve a Gestão do Ciclo de Vida (GCV), tema atualmente em destaque no nível estratégico do Ministério da Defesa (MD) e, conseqüentemente, na própria MB. A importância deste tema no gerenciamento dos Sistemas de Defesa (SD) em todo o mundo estimulou a busca pelo aperfeiçoamento do conteúdo existente no PEM. O Manual de Boas Práticas para a GCVSD (MD-40-M-01) contém orientações para introdução de práticas de GCV pelas Forças Singulares. O documento enumera uma série de áreas de conhecimento de interesse, tais como: gestão de configuração, engenharia de sistemas, custo do ciclo de vida, manutenção e apoio logístico integrado (BRASIL, 2019). Em síntese, pode-se afirmar que a GCV decorre da integração harmoniosa entre diferentes disciplinas.

A GCV e seus numerosos processos demandam a inter-relação de diferentes atores, dotados de competências específicas, que no caso da MB correspondem às Organizações Militares

(OM) distribuídas pelos diferentes setores. A estruturação da concepção de suporte para um novo meio a ser produzido pela Força demanda, por exemplo, a integração de informações sobre: especificações do projeto, infraestrutura de apoio e armazenagem disponível e necessária em bases navais, estaleiros e depósitos, provisão de sobressalentes, requisitos operativos oriundos dos setores operativos distintos, lotação de bordo e capacitação necessária aos operadores e mantenedores do novo sistema. Neste caso, é perceptível que o esforço de suportabilidade ao meio pode envolver a integração de diferentes setores da MB em níveis similares, variando conforme as especificidades do meio em questão. Conclui-se que a responsabilização pela implementação de processos tão abrangentes está alinhada com as atribuições do próprio Estado-Maior da Força.

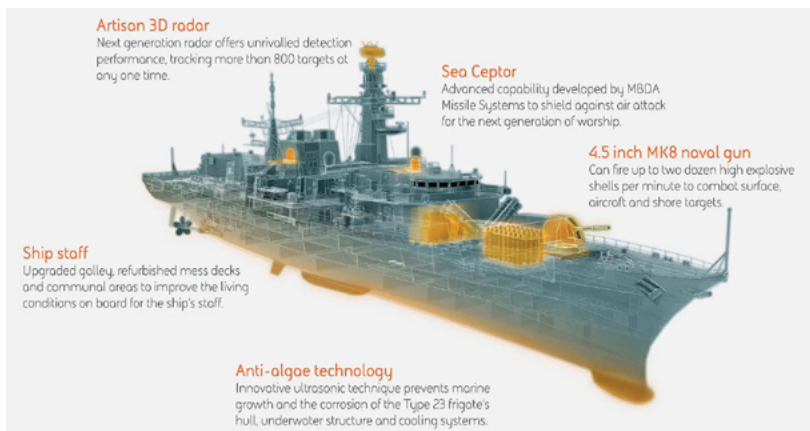
A otimização de processos também pode ser considerada uma questão de especial importância na atual conjuntura da MB, em um cenário de constantes limitações orçamentárias e de redução gradual do efetivo. A Marinha desenvolve uma gama de processos diversificada, que envolvem desde temas comuns a empresas privadas ou demais órgãos públicos, como a gestão de recursos ou de pessoas, até assuntos mais específicos, a exemplo das atividades de manutenção dos meios ou a realização de exercícios operativos. Dessa forma, a otimização dos processos demanda em um primeiro momento o mapeamento de processos e principais atividades atribuídas às OM da MB, o que logicamente não se trata de uma tarefa simples. Com base nestes dados, pode ser efetuada uma análise dos processos internos, na qual são identificados eventuais fatores que afetem o seu desempenho. Considerando uma breve descrição sobre a gestão de processos, é suficiente afirmar que suas análises são focadas na obtenção de processos otimizados para a organização.

Ao se debruçar sobre os processos e atividades, por exemplo, podem ser identificadas algumas redundantes sendo conduzidas por diferentes OM, o que pode ensejar a realocação de certas tarefas. Como consequência mais simples, algumas OM podem sofrer alterações em suas atribuições, desencadeando atualizações de suas estruturas internas. Em casos mais extremos, a Alta Administração pode decidir pela criação e extinção de suas organizações. Como exemplo, a criação do Centro de Projetos de Sistemas Navais possibilitou que a MB centralizasse as atividades de projetos de engenharia

para submarinos e navios de superfície, promovendo assim uma maior economicidade e flexibilidade dos processos de gestão. De fato, a alteração do próprio organograma da MB seria a consequência mais profunda da otimização de processos. Em outros casos, é mais oportuna a realocação de atribuições entre OM existentes. A busca pela melhoria nos processos de gestão já está inserida no PEM, porém suas diretrizes não abordam a necessidade de otimização dos processos internos de forma ampla, o que incluiria a necessidade de revisão da estrutura organizacional da MB.

Outro tema diz respeito à importância da construção naval militar no Brasil. Ao longo dos anos, a indústria nacional foi responsável por produzir navios de diferentes categorias, possibilitando que engenheiros brasileiros recebessem valiosos conhecimentos sobre projeto e construção de novas embarcações, mediante programas de aquisição firmados com estaleiros estrangeiros, como foi o caso das Fragatas Classe “Niterói” (FCN) e dos Submarinos Classe “Tupi”. Embora fosse notório o esforço em propagar este *know-how* após o término de construção desses navios, é inevitável que a capacidade de se produzir tais embarcações se perca com o passar do tempo, caso não haja novas demandas em um longo horizonte.

A manutenção do conhecimento técnico e da cadeia produtiva para a indústria militar naval está vinculada à existência de um modelo que corresponda a uma carteira de pedidos contínua a longo prazo. As principais unidades da Esquadra, em tempos de paz, geralmente mantêm um quantitativo aproximadamente constante e são substituídas após décadas em operação, como é o caso das FCN, que em breve darão lugar à Classe “Tamandaré”. Essa é a tendência das principais plataformas, justamente pelo elevado custo geral ao longo do ciclo de vida. A solução, portanto, reside em uma classe de navios menores, operada em maior quantidade pela Força e com menores custos envolvidos. Os navios-patrolha de quinhentas toneladas não apenas atendem a tais requisitos, como também possuem características adequadas à proteção da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) brasileira, capazes de atuar em missões variadas, tais como inspeção naval, busca e salvamento (SAR), inspeção antipirataria e na defesa de plataformas marítimas. Em face dos fatores elencados, é sugerido que a questão da importância de se estruturar a indústria naval militar no País esteja contemplada no PEM.



LIFEX da Fragata HMS "Westminster"

Fonte: <https://www.navylookout.com/progress-on-extending-the-life-of-the-royal-navys-type-23-frigates/>

A última questão aqui abordada diz respeito à estratégia de se estender a vida útil dos meios navais já existentes, uma opção que não é recente, porém cada vez mais adotada por diferentes marinhas. Deve-se considerar que uma plataforma adequadamente mantida ao longo de sua vida útil pode permanecer ainda muitos anos em operação caso os seus diversos sistemas sejam adequadamente atualizados. Desse modo, não é incomum que os vasos de guerra e outros meios, como aeronaves e viaturas de combate, ultrapassem o período operacional especificado em projeto, excedendo-o em anos ou até mesmo décadas. A própria MB traz alguns destes casos em suas unidades, como é o caso das suas atuais fragatas. Para ampliação do período de vida útil originalmente previsto faz-se necessário proceder uma revitalização denominada modernização de extensão da vida útil, ou *LIFe EXtension* (LIFEX).

Muitas marinhas atualmente gerenciam programas de LIFEX para seus navios, contribuindo para que as forças mantenham um adequado quantitativo de unidades em suas frotas. A marinha britânica contratou a empresa Babcock para conduzir o programa de extensão da vida útil das fragatas *Type 23* (figura acima), comissionadas a partir da década de 90, com o objetivo de estender a vida útil desta classe de navios para além dos trinta anos originalmente previstos. No mesmo sentido, o governo canadense está promovendo um programa de LIFEX para as suas Fragatas Classe "Halifax", através de um esforço altamente complexo e colaborativo entre o Departamento de Defesa Nacional do Canadá, a marinha canadense e mais de trinta empresas da indústria de construção naval do país.

Tratando-se de programas geridos por marinhas bem estruturadas, constata-se que a decisão de estender o tempo de serviço dos navios pode ser motivada pela busca de uma relação entre custo e efetividade ótima, e não necessariamente pela pura escassez de recursos. Conforme os exemplos apresentados, os programas de LIFEX acabam por envolver parcerias com diferentes empresas, o que neste caso representaria um estímulo para fortalecimento da Base Industrial de Defesa (BID) nacional. Tamanha relevância justificaria a inclusão da extensão de vida útil

dos meios como mais uma ferramenta para a consecução da capacidade operacional plena, uma das estratégias atualmente presentes no Plano Estratégico.

CONCLUSÃO

Para a defesa da soberania e dos interesses do Brasil no mar, torna-se imprescindível a preparação do Poder Naval do País, cujo planejamento está fundamentado no PEM. Os apontamentos ora listados sintetizam algumas propostas para aperfeiçoamento deste documento, que é caracterizado pelo seu conteúdo dinâmico e cuja atualização envolve um esforço contínuo, desenvolvido através de temáticas distintas. A complexidade desta tarefa condiz com a importância do planejamento para a defesa da soberania e dos interesses da nação através do mar. ■

REFERÊNCIAS

- BRASIL, Ministério da Defesa. (2019). Manual de boas práticas para a gestão do ciclo de vida de sistemas de defesa – MD-40-M-01 . 1. ed.
- BRASIL. Marinha do Brasil. (2020). Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040).
- Carmona, R. (Jul-Set de 2022). A guerra na Ucrânia: uma análise geopolítica. CEBRI-Revista.
- Jones, J. V. (2006). *Integrated Logistics Support Handbook*. McGraw-Hill.
- Meier, R. (15 de Novembro de 2022). Fonte: Airway: <https://www.airway.com.br/drone-bayraktar-teria-sido-responsavel-por-afundar-o-cruzador-russo-moskva/>
- Veneu, L. (2022). Relações estratégicas Argentina x China: Malvinas e Belt and Road - Boletim 157. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval.

* Capitão de Corveta (EN)

Das extraordinárias paisagens dos

Lençóis Maranhenses

à histórica e moderna São Luís

Rosa Nair Medeiros*

Em meio a imensas dunas de areia fina e branca, encontram-se incríveis lagoas de águas cristalinas, cenários que fazem do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses um lugar de beleza ímpar no planeta. Além desse destino arrebatador, situado no litoral oriental do Maranhão, essa jornada abrange as principais atrações da capital do estado, São Luís, dotada de um rico patrimônio histórico e cultural.

Para acessar a primeira destinação, viajamos até São Luís, onde pernoitamos. No dia seguinte, partimos cedo em direção à cidade de Barreirinhas, uma das três principais bases para desbravar a região dos Lençóis – as outras opções são Atins, vilarejo localizado entre o mar e as dunas, e o município de Santo Amaro. Após percorrermos cerca de 270 quilômetros, alcançamos Barreirinhas, que apresenta ótima infraestrutura, dispondo de várias pousadas, restaurantes, agências de turismo e comércio diversificado.

Feito o reconhecimento da cidade, iniciamos a jornada com o Circuito da Lagoa Bonita, um dos

mais concorridos. O trajeto compreendeu a travessia de balsa do Rio Preguiças e, na sequência, 15 quilômetros em meio a dunas e córregos – o transporte oferecido pelas agências de turismo é realizado em veículo 4x4, geralmente com cabine traseira aberta (estilo jardineira). Completado o trecho de carro, subimos uma duna de 30 metros de altura, que nos conduziu às magníficas piscinas naturais, especialmente



O espetáculo do pôr do sol, no Circuito da Lagoa Bonita





Um recorte do Rio Preguiças, a partir das dunas em Vassouras

a estonteante Lagoa Bonita, emoldurada pelas “montanhas” de areia branca e fininha. Como optamos pelo passeio à tarde, acompanhamos o belíssimo pôr do sol, que foi tingindo, lentamente, o céu com seus matizes.

O melhor período para visitar o Parque Nacional é de maio a meados de setembro, quando as lagoas estão cheias. As chuvas, que ocorrem no primeiro semestre, elevam o nível do lençol freático, aumentando o volume das lagoas perenes e fazendo surgir inúmeras temporárias. Realizamos essa viagem no mês de agosto, quando as piscinas naturais estavam ainda em seu esplendor.

ATRAÇÕES AO LONGO DO RIO PREGUIÇAS

Destinamos o segundo dia ao Circuito Vassouras, Mandacaru e Caburé. Embarcamos em uma lancha no cais de Barreirinhas e navegamos pelas águas tranquilas do Rio Preguiças, observando diferentes paisagens distribuídas pelas margens – mangue, dunas, palmeiras. A primeira parada foi no povoado de Vassouras, onde as belas lagoas são guarnecidas por dunas de areia dourada – o lugar integra a Área de Proteção Ambiental dos Pequenos Lençóis, situada fora do Parque Nacional.

Retornando à embarcação, navegamos rumo a Mandacaru, cujo farol (com 35 metros de altura) se distingue no horizonte.

No vilarejo, há boas lojinhas de artesanato e quiosques para fazer um lanche e provar os deliciosos

Buriti, uma das frutas da região



O Farol Preguiças, uma das atrações em Mandacaru



Lojinhas de artesanato e sorveterias, em Mandacaru

sorvetes de frutas nativas (buriti, caju, bacuri, jaca, cupuaçu). Depois da agradável pausa, continuamos em direção a Caburé, povoado de pescadores, localizado em uma faixa que separa o Rio Preguiças do Oceano Atlântico, propiciando ao visitante experimentar as águas do rio e do mar. Caburé conta com restaurantes, que servem saborosos pratos à base de camarão ou peixe. Alguns disponibilizam redes para os clientes relaxarem, enquanto desfrutavam da paisagem.

Os veículos levam os visitantes ao topo de algumas dunas



OS ENCANTOS DA RÚSTICA ATINS

A próxima incursão nos levou a Atins, vilarejo pertencente ao município de Barreirinhas, situado na foz do Rio Preguiças, entre o Parque Nacional e o mar. Os passeios organizados, após a travessia de balsa do Rio Preguiças, desbravam uma estrada de terra e areia, em veículo 4x4. O tour revela esplêndidas paisagens, entre elas a bela praia do povoado, praticamente intocada, e a formidável Lagoa da Capivara. O roteiro encerra com o almoço no Canto dos Lençóis (lugar conhecido como Canto do Atins), onde os restaurantes servem deliciosos camarões na brasa.

Quem opta por ficar alguns dias no povoado (acessado também por embarcação) terá a oportunidade de explorar outras lagoas (a Tropical e a das Sete Mulheres), usufruir mais a praia e navegar pelo rio para assistir ao espetáculo da revoada dos guarás (pássaros vermelhos). Atins destaca-se ainda junto aos adeptos de *kitesurfe*, esporte praticado na região, principalmente, no período de agosto a dezembro.

ROTEIROS A PARTIR DE SANTO AMARO

Localizado às portas do Parque Nacional, Santo Amaro possibilita ao público alcançar a pé algumas lagoas. Como são profundas e

A partir de Santo Amaro, alcançam-se cenários paradisíacos do Parque Nacional



A rústica e bela praia em Atins

maiores nessa área do Parque, elas demoram mais a secar, tornando o município um ótimo destino para quem viaja depois de setembro. Embora pequeno e rústico, Santo Amaro possui boa infraestrutura, dispondo de pousadas, restaurantes, mercadinhos e agências de turismo.

Um dos famosos circuitos é o da Lagoa das Emendadas, que conduz a lindas piscinas naturais de águas cristalinas (cujos tons oscilam entre o azul-turquesa e o esmeralda), guarnecidas por imensas dunas. Os passeios organizados transportam os visitantes em veículo 4x4 até o local autorizado para carro; o roteiro prossegue com uma caminhada de aproximadamente quatro horas (incluindo a ida e a volta), o que requer certo preparo físico. Mas o percurso é amenizado com aprazíveis paradas para banho.

Como estabelecemos base em Barreirinhas, contratamos um tour que nos levou a Santo Amaro (distante cerca de 90 quilômetros) para explorar outros recantos do Parque Nacional. Entre as lagoas, conhecemos a da Gaiivota, a das



Uma das ruazinhas da tranquila Santo Amaro

Andorinhas (facilmente acessadas) e a extensa e deslumbrante Lagoa da Betânia (um curso de rio interrompido pelas dunas). Durante o trajeto, pudemos apreciar a diversidade de paisagens em meio ao campo de dunas (cujas formas remetem à imagem de um grande lençol amarfanhado).

A ENCANTADORA LAGOA AZUL

Reservamos o final da estadia nos Lençóis Maranhenses para explorar o desejado Circuito da Lagoa Azul. Partimos cedo em veículo 4x4 e, como de costume, atravessamos o Rio Preguiças de balsa, percorrendo, em seguida, uma trilha de areia de 12 quilômetros. Concluído o trecho de carro, realizamos uma curta caminhada para acessar as belas piscinas naturais, destacando-se a do Peixe, Preguiça e, claro, a idílica Lagoa Azul, circundada por dunas de areia branquinha.

Retornando a Barreirinhas, saboreamos um pouco mais da culinária local, como o famoso arroz de cuxá, servido com peixe ou frutos do mar. A denominação do prato deve-se ao molho, elaborado com gergelim, camarão seco, pimentão, azeite, vinagreira (uma planta da região), entre outros ingredientes. Depois da deliciosa pausa, destinamos um tempinho para adquirir mais alguns souvenirs, especialmente artigos feitos de palha de buriti - material utilizado na fabricação de diversos produtos, como sandálias, chapéus, toalhas e acessórios.

Após essa breve imersão na extraordinária região dos Lençóis Maranhenses, regressamos à capital, para desbravar as atrações naturais e históricas da cidade.



Artigos elaborados com a palha de buriti

A HISTÓRICA E MODERNA SÃO LUÍS

Situada na Ilha Upaon-Açu (palavra indígena que significa ilha grande), São Luís conserva mais de quatro séculos de história. Fundada por franceses em 1612, foi ocupada por holandeses em 1641 e retomada pelos portugueses em 1644. À herança europeia, soma-se o legado indígena e africano, presentes no seu rico patrimônio cultural.

Para otimizar o tempo, há boas opções de city tour, que fornecem um panorama do setor moderno e do Centro Histórico. Os passeios costumam iniciar pela Avenida Litorânea, proporcionando excelentes vistas da orla e algumas paradas em pontos turísticos, entre eles o Espigão Costeiro da Ponta d'Areia, estrutura que abriga o letreiro "Ilha do Amor" - como também é conhecida São Luís. O roteiro prossegue, então, para o Centro Histórico, dotado de um grandioso conjunto arquitetônico, declarado Patrimônio Mundial, pela Unesco.



A magnífica Lagoa Azul



No Centro Histórico, destacam-se as edificações adornadas com azulejos

No setor antigo, começamos a incursão pelo magnífico Palácio dos Leões (sede do governo estadual), que disponibiliza visitas guiadas, possibilitando conhecer o requintado mobiliário, as obras de arte e peças decorativas (provenientes da França, nos séculos 18 e 19). A partir da edificação, obtém-se belos ângulos da cidade e acessa-se outro imponente edifício, o vizinho Palácio La Ravardière (sede da Prefeitura), cuja origem remonta ao século 17.

Continuamos o passeio em direção à charmosa Praça dos Poetas (criada em homenagem aos escritores maranhenses), que dispõe de um mirante com vistas para o setor antigo. A uma curta distância, situam-se a Igreja da Sé (a Catedral), símbolo da arte barroca, e o Museu de Arte Sacra (anexo ao templo), cujo acervo reúne peças e paramentos dos séculos 17, 18 e 19. Nas proximidades, encontra-se a elegante Praça Benedito Leite, rodeada de belíssimos palacetes.



O imponente Palácio dos Leões



Um recorte da orla de São Luís

Ao flunar pelas ruas de paralelepípedos da cidade antiga, desvelamos inúmeras edificações encantadoras. Entre as charmosas vias, destacam-se a rua Portugal, endereço de prédios adornados com preciosos azulejos, e a do Giz, ornada com uma escadaria de 35 degraus e lindos casarões. O Centro Histórico também abriga ótimos museus, não dispensando visita o Museu Histórico e Artístico do Maranhão, que reúne pinturas, esculturas, azulejaria, mobiliário e peças de decoração do século 19. Outro espaço bastante procurado é o Museu Casa de Nhozinho, onde estão expostas peças regionais, itens indígenas e obras do artista Nhozinho (Antônio Bruno Pinto Nogueira) – presépios, personagens do cotidiano e embarcações confeccionadas com palha de buriti.

Os passeios organizados costumam concluir o roteiro no Mercado (ou Casa) das Tulhas, um bom lugar para adquirir produtos típicos, como a Tiquira (destilado de cor roxa-azulada, feito de mandioca), doces de frutas nativas e peças de artesanato.

Realizado o reconhecimento do Centro Histórico, dedicamos o dia seguinte a algumas das praias da cidade, entre elas a da Ponta d'Areia, a de São Marcos e a do Calhau. Ao longo da orla, distribuem-se quiosques, bares e restaurantes.

Encerramos essa fascinante jornada, levando na bagagem das lembranças as exuberantes paisagens dos Lençóis Maranhenses e as imagens do encantador patrimônio arquitetônico e histórico da capital. Além desses belíssimos destinos, o hospitaleiro e cativante Maranhão requer novas viagens, pois há muito ainda a ser desbravado nos seus distinhos rincões. ■

(fotos da autora)

* Capitão de Fragata (T)

O QUE FOI O PROJETO

TAA ADSUMUS NA AMAZÔNIA ORIENTAL



Robson Clair da Silva*

O Projeto “Terapia Assistida por Animais (TAA) ADSUMUS” da Marinha do Brasil, na Amazônia Oriental, tinha o propósito de contribuir para a saúde e qualidade de vida dos dependentes da Família Naval que foram diagnosticados com Transtorno do Espectro do Autismo (TEA) e com outras necessidades especiais que certamente poderiam se beneficiar da cinoterapia.

A cinoterapia é a aplicação de cães para fins terapêuticos ou educacionais, e tem se mostrado extremamente eficiente pois os cães conseguem estabelecer uma ótima ponte entre os pacientes e os profissionais de saúde que conduzem o trabalho, auxiliando no estímulo dos órgãos sensoriais, sentidos cinestésicos e sistema límbico. Tal afirmativa já encontra respaldo em sérios estudos na área de saúde mental, o que torna inequívoco o fato de que a companhia do canino nos transmite sensações tanto de conforto quanto de segurança.

Estar em contato com o cão possibilita a liberação da endorfina e serotonina, que servem como analgésicos, provocam sensação de relaxamento, reforçando a imunidade e proporcionando sensação de prazer. As pesquisas ratificam que o convívio com os animais é fonte de saúde porque acionam gatilhos que despertam sentimentos tais como carinho, atenção e lealdade, aperfeiçoam a capacidade de concentração e estimulam o uso da linguagem verbal na comunicação com os cachorros e, em ato contínuo, com outros seres humanos.

Autores como Bergamo (2005) e Amorim (2004) afirmam que a aplicação de cães como

coterapeutas em centros de saúde teve início em 1792, no Retiro York, quando pacientes com doenças mentais puderam receber tratamentos naqueles centros, dando origem à chamada Terapia Facilitada por Cães (TFC), que posteriormente foi denominada de cinoterapia, que é a modalidade de terapia com animais, onde o cão atua como instrumento estimulador e reabilitador holístico do indivíduo a ser atendido.

Bergamo (2005) citou o primeiro estudo científico sobre cinoterapia, que foi publicado na década de 60. Nos anos 80, outros estudos comprovaram a eficácia da citada técnica com o objetivo de beneficiar a coordenação motora, habilidades cognitivas e socioemocionais, diminuição da ansiedade e, conseqüentemente, melhorar a qualidade de vida dos pacientes. Bergamo ainda afirma que a cinoterapia possibilitou que as crianças ficassem mais dispostas, focadas e mais relaxadas nas atividades em que o cão esteve presente.

Com base nas experiências mencionadas, iniciou-se em 2017 no 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas (2ºBtlOpRib) o Projeto “TAA ADSUMUS” na Amazônia Oriental, por meio de um Acordo Técnico formalizado entre a Universidade Federal Rural da Amazônia (UFRA) e o Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN).

Para a implementação do Projeto tomou-se por base os registros feitos, ainda em 2016, no Anuário Estatístico da Marinha, publicado pela Diretoria de Administração da Marinha (DAdM), que apontou, no ano de 2005, mais de 1.300 atendimentos na atividade assistencial

e, em 2015, um salto relevante nesse número, chegando a mais de 8.000 procedimentos, indicando a elevação na demanda de pacientes. Em 2017, na área do Com4ºDN, existia cerca de sessenta dependentes de militares cadastrados no Programa de Atendimento Especial (PAE) e, de acordo com o relatório do Núcleo de Assistência Social (NAS) da região, desse total, a maioria era de crianças, com necessidades psicológicas e neurológicas especiais.

Diante desta perspectiva, foi planejada a implantação do Projeto com três cães da raça labrador do canil do 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas, os quais foram devidamente adestrados e capacitados para atividades e intervenções em processos terapêuticos, sendo utilizados, inicialmente, no tratamento de pessoas com Transtorno do Espectro do Autismo (TEA).

O Objetivo Geral do Projeto "Terapia Assistida por Animais *ADSUMUS*" era oferecer, por meio da cinoterapia, o auxílio terapêutico aos militares e seus dependentes, na área do Com4ºDN, portadores de necessidades especiais, principalmente crianças, com a busca do aprimoramento, da reabilitação e contribuindo

do para a qualidade de vida, dentro do enfoque científico para a realização de atividades lúdicas que estimulassem o equilíbrio, a fala, a expressão de sentimentos, a imaginação e o autoconhecimento, utilizando o cão como um mediador de todo o processo.

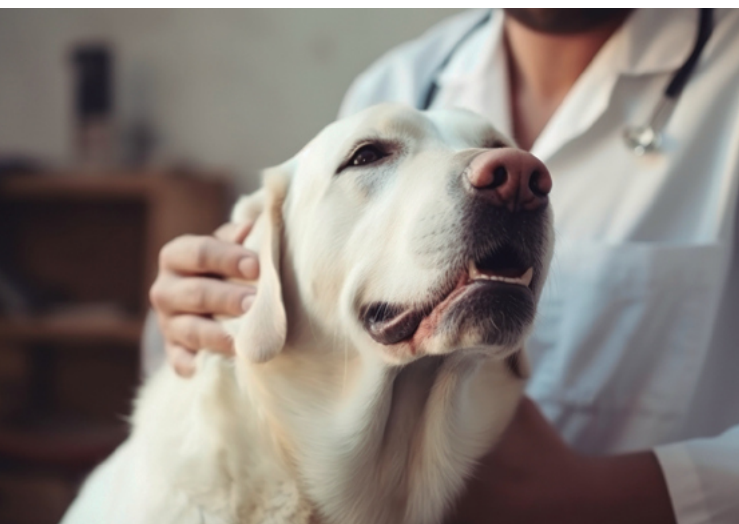
Os Objetivos Específicos traçados foram: aplicar a cinoterapia como recurso alternativo no tratamento de pessoas com necessidades especiais; possibilitar ao paciente uma complementação aos tratamentos alopáticos por meio do contato com o animal e a expressão de afetividade; utilizar o cão como mediador do processo de reabilitação; estimular a interação de crianças com os animais, promovendo um laço de amizade entre o ser humano e o animal; melhorar o estímulo moral e tátil e promover o bem-estar físico das crianças; e controlar, acompanhar, avaliar e aperfeiçoar continuamente todo o processo.

Os Recursos Humanos para ativação do Projeto foram: Força de Trabalho (FT) composta em quase toda a sua totalidade por militares da Reserva não Remunerada (RM2) do 2ºBtlOpRib e Organizações Militares (OM) da área do Com4ºDN. Inicialmente, contou com



**Equipamentos produzidos
pela equipe de carpinteiros
do 2ºBtlOpRib**

Foto: Marinha do Brasil



oficiais RM2 com formação em Psicologia, Pedagogia, Fisioterapia, Medicina e Medicina Veterinária, além de três marinheiros RM2.

Cabe ressaltar que a impecável liderança do Comandante do 4º Distrito Naval, combinada com a parceria e total apoio do Diretor do Hospital Naval de Belém, em 2017, foram imprescindíveis e decisivas para a ativação da faina.

No que tange aos usuários do Projeto, de um modo geral, buscou-se estimular a autoestima, o autocontrole e o estreitamento do relacionamento social, evidenciado por meio do contato físico e verbal. Nessa esfera, concorreu para o avanço no tocante a parte didático-pedagógica, utilizando-se do cão para induzir o grau de motivação com foco no desenvolvimento do aprendizado, na linguagem e na promoção do autoconhecimento nas áreas física, emocional e mental dos pacientes atendidos. Além dos enfoques citados, procurava-se melhorar nos usuários o alcance de movimentos, por meio do ganho de força e resistência muscular, como também um melhor equilíbrio e aumento da mobilidade.

A direção do Projeto foi transferida, no final de 2017, do 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas para a Diretoria Regional das Voluntárias Cisne Branco – Belém/PA, que o acolheu totalmente, aperfeiçoou toda a sua dinâmica e fez com que ele avançasse de forma significativa e consistente.

Para as avaliações dos resultados alcançados, foram planejadas reuniões bimestrais com os membros da Força de Trabalho que compunham o Projeto, com registro em atas dos principais tópicos abordados, além da confecção de questionários para avaliação dos procedimentos efetivados, de forma a mensu-

rar as metas e objetivos atingidos mitigando, dessa maneira, possíveis erros e aplicando as devidas correções.

O Brasil computou, pela primeira vez na história, computando a população de portadores do Transtorno do Espectro do Autismo (TEA) no CENSO do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2022, cumprindo a Lei nº 13.861/2019, que prevê a inclusão de dados específicos sobre autismo, o que se traduzirá em ferramenta imprescindível para a elaboração de políticas públicas voltadas para essa parcela importante e crescente em nosso solo pátrio, e que possui demandas a serem atendidas, especialmente nas áreas de saúde e educação. ■

REFERÊNCIAS

- AMORIM, L.J. et all. Valorizando a vida e a cidadania através da Terapia Facilitada por Cães. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL – SOCIEDADE INCLUSIVA, 3, 2004, Belo Horizonte. Anais... Belo Horizonte: PUCMG, 2004. p. 01.
- BERGAMO, Guiliana. O doutor é animal. Veja, São Paulo, 30 nov. 2005. Saúde, p. 66 – 68.
- TEIXEIRA, Jerônimo. Amigos até que a morte nos separe. Veja, São Paulo, 24 jan. 2007. Especial. Disponível em: < http://veja.abril.com.br/240107/p_068.html>. Acesso em: 10 jun. 2007.
- VENTUROLI, Thereza. Por que amamos os animais: Dez mil anos de amizade. Veja, São Paulo, 24 nov. 2004. Especial. Disponível em: < http://veja.abril.com.br/241104/p_114a.html>. Acesso em: 10 jun. 2007.
- FERREIRA, J. M. (2012). A Cinoterapia na APAE/SG: um estudo orientado pela teoria bioecológica do desenvolvimento humano. *Conhecimento & Diversidade*, 7, 98-108.
- 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas realiza palestra no Rotary Clube de São Paulo. *Marinha do Brasil*, 2017. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/noticias/20btloprib-realiza-palestra-no-rotary-club-de-sao-paulo>>. Acesso em: 23ago2022.
- 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas participará do Simpósio Internacional de Terapia Assistida por Animais. *Marinha do Brasil*, 2017. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/noticias/20btloprib-participara-do-simposio-internacional-de-terapia-assistida-por-animais>>. Acesso em: 23ago2022.
- Comandante Geral do Corpo de Bombeiros do Estado do Pará visita o 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas. *Marinha do Brasil*, 2017. Disponível em: < <https://www.marinha.mil.br/noticias/comandante-geral-do-cbmpa-visita-o-2o-batalhao-de-operacoes-ribeirinhas>>. Acesso em: 23ago2022.
- Universidade Federal Rural da Amazônia assina convênio de Cooperação Técnica com o Comando do Quarto Distrito Naval da Marinha do Brasil. *Universidade Federal Rural da Amazônia*. Disponível em: < https://novo.ufra.edu.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1365:ufr-a-assina-convenio-de-cooperacao-tecnica-com-o-quarto-distrito-naval-da-marinha-do-brasil&catid=17&Itemid=121>. Acesso em: 23ago2022.

* Capitão de Mar e Guerra (RM1-FN)



MARINHA CELEBRA SEMANA DA PÁTRIA COM PROGRAMAÇÃO CÍVICO-CULTURAL

Eventos contemplaram 44 cidades, nas cinco regiões do País

Centro de Comunicação Social da Marinha

Para celebrar a Semana da Pátria em 2023, a Marinha do Brasil (MB) promoveu uma série de eventos, de norte a sul do País. Além do tradicional desfile cívico-militar do 7 de Setembro, em 44 cidades, a Força Naval preparou diversas ações culturais e cívico-militares gratuitas para a população participar e estreitar os laços com a instituição. No Rio de Janeiro (RJ), os militares desfilaram na Avenida Presidente Vargas. Já em Brasília (DF), um dos destaques foi a “Expo Forças Armadas 2023”, de 7 até 10 de setembro. A exposição, inédita, foi montada no canteiro central da Esplanada dos Ministérios e também contou com estandes do Exército Brasileiro (EB) e da Força Aérea Brasileira (FAB), além de um museu das Forças Armadas.

Quem estava na capital federal pôde conhecer de perto diversos equipamentos da MB, como carros de combate, armamentos, aeronaves, além de interagir com os militares que estavam à disposição para tirar dúvidas e prestar informações sobre o material exposto e sobre as atividades das Forças Armadas. A mostra uniu tradição e inovação, com espaços multimídia e simuladores, e com conhecimentos sobre a atuação, história, formas de ingresso e programas estratégicos da Marinha.

Acompanhada da família, a Bancária Cláudia Alves destacou que o evento foi uma oportunidade única. “Viemos conferir tudo que está a nossa disposição, principalmente para as crianças é incrível curtir esse momento. Eu acho im-

portante que, em uma data como a de hoje, a minha família tenha a oportunidade de ver de perto tudo que as Forças Armadas têm para proteger o nosso País”, disse.

Milhares de pessoas que vieram de todas as partes do Brasil também acompanharam o tradicional desfile cívico-militar de 7 de Setembro, ponto alto da Semana da Pátria em Brasília. O desfile contou com a presença tradicional das Forças Armadas, em terra e no ar, das Forças Auxiliares e de escolas do Distrito Federal.

A Farmacêutica Helaine Moraes veio com a família, do interior do Pará, para ver o desfile em Brasília, pela primeira vez. “É um momento cívico que a gente sempre gosta de ver, e hoje é uma emoção acompanhar aqui da capital do País, em um momento para festejar nossa independência”, comentou.

Além da exposição e do desfile na Esplanada dos Ministérios, a capital do País contou com outros eventos. O primeiro deles foi a “Exposição da Independência”, que aconteceu de 1º a 3 de setembro, no estacionamento do Parque Ana Lúcia, no Parque da Cidade “Dona Sarah Kubitschek”. A MB coordenou a atividade e apresentou, em seu estande, diversas viaturas como o Carro Lagarta Anfíbio, a Viatura Blindada Especial sobre Rodas “Piranha”, a Viatura Blindada Especial “Astros” e a mais recente aquisição da Força Naval, o Veículo Tático Leve - “JLTV”,



Viaturas blindadas do Corpo de Fuzileiros Navais também participaram do desfile

Foto: Marinha do Brasil

além do *SnowMobile*, veículo utilizado na Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF).

Os visitantes puderam conhecer viaturas blindadas, uma lancha de inspeção naval blindada e armamentos como o obuseiro *Light Gun*, o míssil Mistral, roupas e equipamentos de mergulho, maquetes de importantes navios da Marinha, como a Fragata Classe “Tamandaré”, e também da EACF, onde trabalham militares e pesquisadores civis que atuam no continente gelado.

No local, também foi possível interagir com simuladores de paraquedas, de periscópio (sensor para visualização da superfície em submarinos) e de passadiço (ponte de comando de um navio). Também fizeram parte da “Exposição da Independência”, veículos e equipamentos operativos do EB, da FAB e das Forças Auxiliares e de Segurança. Além da mostra com os equipamentos, o público assistiu apresentações da Banda de Música do Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília (GptFNB) e da Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN).

Outro importante evento que fez parte da programação da Semana da Pátria foi a Cerimônia de Substituição da Bandeira Nacional, na Praça dos Três Poderes, no dia 3 de setembro. Além da troca do pavilhão, o evento contou com a participação de uma Guarda de Honra, um pelotão de marinheiros e dois pelotões de fuzileiros navais, além da Banda de Música do GptFNB.



Expo Forças Armadas 2023 ofereceu atrações para toda a família

Foto: Marinha do Brasil



Adultos e crianças puderam conhecer, por dentro, alguns dos meios operativos da MB

Foto: Marinha do Brasil

Para o aeronauta Eduardo Carceroni, foi um momento de lembrar do pai, que era fuzileiro naval da Marinha e, também, de homenageá-lo, ensinando o civismo para seus filhos. “Foi maravilhoso! Para mim, foi extremamente nostálgico e importante, por conta do conceito de civismo. Sou filho de militar. Meu pai foi um comandante fuzileiro naval, serviu com muita honra à Marinha, então, sempre que possível, trago minha família para prestigiar, tentando transmitir o patriotismo para os nossos filhos”, relatou.

EXTENSA PROGRAMAÇÃO POR TODO O PAÍS

A programação da Marinha para a Semana da Pátria estendeu-se pelas cinco regiões brasileiras. Além dos desfiles cívico-militares, a Força Naval organizou diversos outros eventos. Entre eles, ocorreram visitas públicas a navios, em localidades como Belém (PA), Maceió (AL), Salvador (BA), Fortaleza (CE), Cabedelo (PB), Vitória (ES) e São Luís (MA); apresentações de bandas de música do CFN em Belo Horizonte (MG) e em Natal (RN); além de desfiles navais no Porto Geral, em Corumbá (MS); no Lago Paranoá, em Brasília; e nas orlas de Santos (SP) e Manaus (AM).

Os eventos da Semana da Pátria, que neste ano foram orientados pelos conceitos de “Democracia, Soberania e União”, tiveram o propósito de resgatar os valores cívicos da sociedade brasileira e exaltar o sentimento de patriotismo, reforçando a identidade nacional e a constru-

ção de uma nação unida e soberana. Concomitantemente, a Marinha promove a campanha “Brasileiros rumo ao mar”, incentivando a sociedade a reconhecer a importância do mar e das hidrovias, as riquezas nelas contidas, e a sua contribuição para o desenvolvimento econômico e científico do País. ■



Cerimônia de substituição da Bandeira foi realizada na Praça dos Três Poderes, em Brasília

Foto: Marinha do Brasil



Parada Naval inédita em Corumbá foi uma das atrações desse 7 de Setembro

Foto: Marinha do Brasil

52º SALÃO DE BELAS ARTES DO CLUBE NAVAL

Em 15 de setembro foram realizadas a premiação e a abertura do já tradicional Salão de Belas Artes do Clube Naval, que teve sua primeira edição em 1970 – portanto, há mais de meio século.

O Salão Nobre, com sua imponente decoração, foi o ambiente ideal para receber as 249 obras, de 149 artistas, oriundos de cinco Unidades da Federação – Distrito Federal, Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo –, incluindo uma categoria especial de pinturas, patrocinada pela Confederação de

Felinos do Brasil, instituição fundada em 2002, que foi homenageada pela Empresa Correios com o lançamento de selo personalizado e carimbo comemorativo.

As 233 pinturas e dezesseis esculturas expostas, expressando a emoção e o pensamento de seus criadores, servirão para promover o aprimoramento cultural dos sócios e dos visitantes atraídos pela beleza arquitetônica e pelo simbolismo histórico do centenário prédio da nossa Sede Central, contribuindo, assim, para elevar o conceito da Marinha junto à sociedade brasileira.



**PRÊMIO MELHOR OBRA NA
CATEGORIA ESPECIAL DE FELINOS**
"Simba o Curioso"
Artista: Ricardo Garcia



**PRÊMIO AQUISIÇÃO
(Categoria Pintura)**
"Barrinha com nuvens"
Artista: Vania Azamor



**MEDALHA DE OURO
(Categoria Escultura)**
"Tucano"
Artista: Isabel Loureiro



Após a cerimônia de premiação, foi realizada a abertura do Salão. Na foto, o Presidente do Clube, Almirante Prado Maia, o Diretor do Departamento Cultural, Almirante Elkfury, a Presidente da Academia Brasileira de Belas Artes, Sra. Vera Gonzalez, e o Presidente da Comissão Julgadora, Comandante Hugo Bernardi.



Lançamento do selo personalizado e do carimbo comemorativo em homenagem à Confederação de Felinos do Brasil (CFB). Acima, juntamente com o Presidente e o Diretor do Departamento Cultural do Clube, a partir da esquerda: a Presidente Fundadora da CFB, Sra. Sylvia Roriz, a Superintendente Estadual dos Correios do RJ, Sra. Clarissa Mazzon, a Sra. Vera e o Presidente da CFB, Sr. Ney Fernando de Mello Neves Filho.



Durante o evento, foram distribuídos exemplares da obra "Arte e Poesia", que reúne quadros, prêmios e registros fotográficos da artista plástica e poetisa Siberia Sperle, expositora habitual nos salões de arte do Clube Naval. Na foto, a jovem Maria Fernanda, artista participante desta edição, exhibe o seu exemplar.



A Marinha na Academia Brasileira de Letras: o Almirante Jaceguay

Gilberto Rodrigues Machado*

Estava a pesquisar sobre a ligação da Marinha com a Academia Brasileira de Letras (ABL), a propósito de informação que dava conta da participação do eminente escritor e fundador da ABL, Joaquim Maria Machado de Assis, na Comissão que elaborou o Dicionário Marítimo Brasileiro. Foi quando tomei conhecimento de um fato que me deixou entusiasmado: a Marinha teve, no passado, um de seus mais destacados membros que fez parte do seletivo grupo de intelectuais da “Casa de Machado de Assis”.

Suficiente motivo que me inspirou a escrever este pequeno artigo sobre assunto que, provavelmente, se mantém desconhecido até de pessoas ilustradas deste País. E o propósito é mostrar que a Marinha do Brasil sempre dedicou apreço pela cultura em geral e pela arte literária, em particular. E nós, homens do mar, nos sentimos gratificados por sabermos que, nos anais da Academia Brasileira de Letras, está registrado o nome desse brilhante “Homem do Mar”. É, com efeito, gesto de reconhecimento da ABL dos méritos e do talento literário de Arthur Silveira da Motta, o Almirante Jaceguay, a par das suas excelsas virtudes como oficial de Marinha, além do seu notável saber na arte da historiografia.

Nascido em São Paulo, em 26 de maio de 1843, com quinze anos incompletos prestou exames para a Academia de Marinha (equivalente à atual Escola Naval). Aprovado, tem Praça de Aspirante em

4 de março de 1859, sendo promovido a guarda-marinha em 30 de novembro de 1860. Mas a conclusão do curso somente ocorreu no final de 1862, após longa Viagem de Instrução iniciada no princípio daquele ano. A 2 de dezembro recebia a sua promoção a segundo-tenente. Neste posto, foi incumbido de lecionar Hidrografia aos guardas-Marinha, embarcados na Corveta “Ypiranga” e, com a autorização dos seus superiores, incluiu no currículo a matéria de História Naval.

Promovido a primeiro-tenente, por merecimento, a 28 de novembro de 1863, Silveira da Motta embarca na Corveta “Beberibe” para cumprir missão no Rio da Prata, sob o comando do Almirante Tamandaré. O então Tenente Silveira da Motta solicita e obtém transferência para a Canhoneira “Mearim” a fim de efetuar o bloqueio de fortificação no Rio Uruguai, em Salto e em Paissandu, ação que termina com a rendição da primeira e, cerca de dois meses após, da segunda. Tempos depois exerceu as funções de Secretário e Ajudante de Ordens do Almirante Tamandaré. Mesmo com a substituição desse Chefe Naval, à frente do Teatro de Operações, pelo Marquês de Caxias, permaneceu exercendo aquela função. Viajou ao Rio de Janeiro para cumprir missão sigilosa recebida de Caxias, finda a qual, em 24 de maio de 1867, assumiu o comando do Encouraçado “Barroso”, já no posto de capitão-tenente e, empreendendo a sua primeira ação na Guerra do Paraguai, transpôs o passo de Curupaiti, em 15 de agosto de 1867.

Também foi responsável pela indômita passagem da fortaleza de Humaitá, sendo o primeiro a realizá-la no comando do citado Encouraçado “Barroso”, em 19 de fevereiro de 1868, vencendo a resistência paraguaia, pois essa fortificação era considerada inexpugnável. Mas, graças à bravura, obstinação, aplicação tática e destre-



za nas manobras do Tenente Silveira da Motta foi aberto o caminho, junto com Encouraçado “Bahia” e o Monitor “Alagoas”, para os demais navios da Esquadra Brasileira, consolidando a vitória dos países da Tríplíce Aliança, composta por Brasil, Argentina e Uruguai, na guerra contra o Paraguai.

A propósito de tão retumbante feito, o Comandante do Encouraçado “Barroso” recebeu homenagem do poeta José Bonifácio, “o Moço”, na forma de poema intitulado: “*Primus Inter pares*”, do qual transcrevemos a primeira quadra:

*“Foste o primeiro, sim! Ali teu vultu
A muralha de ferro ergueu fremente!
Já não tarda o porvir, as trevas fogem:
Serás entre os barões – ‘Barão da Frente!’”*

E, uma vez que citamos um trecho do poema em louvor do futuro Barão de Jaceguay, entendemos como oportuno o momento para articular o ser marinheiro, em essência, com o talento literário em Arthur Silveira da Motta, a aproximá-lo da Academia Brasileira de Letras.

Para tanto, faz-se necessário mencionar que esse oficial de Marinha é autor de, pelo menos, oito livros, publicados a partir de 1888, que tratam desde temas como navegação a vapor entre o Brasil e a Europa até o derradeiro, editado em 1906, que aborda questões de Organização Naval, passando por assuntos ligados à carreira naval, como “*De Aspirante a Almirante, 1860 a 1902 – Minha fé de Ofício Documentada*” - Coletânea composta por cinco tomos - (1902). Faz abordagem política, em que critica a Monarquia, sobre a questão da escravatura, em “*O Dever do Momento – Carta dirigida a Joaquim Nabuco*” (1897). O tema da Historiografia é tratado em “*Ensaio Histórico sobre a Gênese e o Desenvolvimento da Armada Brasileira*”, em coautoria com Vidal de Oliveira (1903).

Mas o processo de escolha do futuro integrante da ABL começa com a defesa do nome de Arthur Silveira da Motta feita por Joaquim Nabuco. Dizia este que a Academia deveria contar entre seus membros não somente os representantes do fazer literário nacional, mas acolher, também, aqueles que representassem “toda a vida mental brasileira”. Eis o pensamento de Nabuco, expresso em carta enviada a Machado de Assis, nos seguintes termos: “A minha teoria já disse, devemos fazer entrar para a Academia as superioridades do País (...)”. Machado de Assis não discorda da teoria exposta por Nabuco. E, finalmente, após resistir aos reiterados ape-

los de Nabuco, Silveira da Motta decide pleitear a vaga de Teixeira de Melo, concorrendo com Virgílio Várzea e Paulo Barreto. E ganhou a eleição, em 28 de setembro de 1907, obtendo doze votos contra um, dado a Paulo Barreto. Estavam presentes à sessão treze acadêmicos. Recebeu-o na ABL o Acadêmico Afonso Arinos, em 9 de novembro do mesmo ano. E dentre as suas intervenções está manifestação favorável à admissão da mulher na Academia Brasileira de Letras, que fez na sessão realizada em 14 de outubro de 1911. Mas somente em 1976 Rachel de Queiroz foi eleita, sendo assim a primeira mulher a ser admitida na ABL.

Ainda a respeito da carreira naval de Arthur Silveira da Motta, retomando o relato feito a partir da sua decisiva participação na Guerra do Paraguai, deve ser acrescentado que, ao final desse conflito (1870), contava ele 26 anos, no posto de capitão de mar e guerra, e foi nomeado para o comando da Fragata “Niterói”. Partiu em Viagem de Instrução, de longa duração, pela costa norte do Brasil, conduzindo guardas-marinha e oficiais.

E não podemos deixar de citar fato relevante que une o destino de Silveira da Motta com a criação do Clube Naval. Em 1871, foi eleita a Diretoria do recém-criado “Club da Marinha” (o atual Clube Naval), que o escolheu como Presidente. Mas com a nomeação para Adido Naval na Europa, a fim de realizar estudos sobre a forma como os países europeus faziam a sua Organização Naval, o então Vice-Presidente, Capitão-Tenente Luiz Felipe de Saldanha da Gama, assume a presidência do *Club da Marinha*. Ao retornar da comissão na Europa, recebeu o comando de esquadra comissionada para fazer o levantamento do estuário do Rio da Prata.

Em 1878, recebeu a promoção de Chefe de Divisão, sendo nomeado “Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário” em missão especial à China. Por ocasião de sua promoção ao posto de Chefe de Esquadra (corresponde ao de Almirante de Esquadra), em 1882, recebeu o título de Barão de Jaceguay.

Em 1887, pediu reforma, mas não se desligou da Marinha, ao exercer o cargo de Diretor da Biblioteca, do Museu e Arquivo da Marinha, e de redator da Revista Marítima Brasileira. Foi nomeado, em 1900, Diretor da Escola Naval. Faleceu em 6 de junho de 1914, na cidade do Rio de Janeiro. ■

* Capitão de Fragata (Ref^o), membro do Círculo Literário, Grupo de Interesse do Clube Naval

2º SALÃO ITINERANTE “NAVEGA BRASIL”



No dia 10 de julho foi lançado, a bordo do Navio-Escola “Brasil”, o 2º Salão Itinerante “Navega Brasil”. Resultado de uma parceria entre a Academia Brasileira de Belas Artes (ABBA), o Clube Naval e o Navio-Escola, a iniciativa visa divulgar as belezas do Brasil e a arte dos talentosos acadêmicos que doam obras por eles produzidas para serem ofertadas a instituições nos países visitados pelo navio ao redor do mundo, durante a XXXVII Viagem de Instrução de Guardas-Marinha.

No lançamento da exposição, além dos artistas participantes e do Comandante do navio, Capitão de Mar e Guerra Caio Germano Cardoso, estiveram presentes o Comandante em Chefe da Esquadra, Vice-Almirante Edgar Luiz Siqueira Barbosa, o Comandante da Força de Superfície, Contra-Almirante Rudicley Cantarim, o Chefe do Estado-Maior da Esquadra,

Contra-Almirante Antonio Braz de Souza, o Diretor do Departamento Cultural do Clube Naval, Contra-Almirante (Refº-FN) José Henrique Salvi Elkfury, e a Presidente da Academia Brasileira de Belas Artes, Vera Gonzalez.

Para encerrar o evento, os acadêmicos foram convidados a participar do Cerimonial à Bandeira Nacional, realizado no convoo do Navio-Escola, ao pôr do sol. ■



Fotos: Jornal DRI

17 DE JULHO



FORÇA DE SUBMARINOS 109 ANOS

23 DE AGOSTO





Saúde Naval®



Saúde não é apenas a ausência de doenças.

Cuide bem da mente e do corpo, acesse o app do Saúde Naval e fique a um clique de distância das novidades.

- Registre seus remédios e receba avisos sobre o horário de tomá-los
- Controle e tenha um histórico dos índices de glicemia e da pressão arterial
- E muito mais



Baixe o aplicativo do Saúde Naval na App Store, na Play Store ou em <https://link.saudenaval.com.br/app/>

