

RMB

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Editada desde 1851)

v. 140 n. 10/12
outubro/dezembro 2020

FUNDADOR

Sabino Elói Pessoa

Tenente da Marinha – Conselheiro do Império

COLABORADOR BENEMÉRITO

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt

Vice-Almirante

R. Marít. Bras.	Rio de Janeiro	v. 140	n. 10/12	p. 1-320	out./dez. 2020
-----------------	----------------	--------	----------	----------	----------------

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

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

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

CDD — 359.00981 — 359.005

COMANDO DA MARINHA

Almirante de Esquadra *Ilques Barbosa Junior*

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Almirante de Esquadra *Marcos Silva Rodrigues*

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (RM1) *José Carlos Mathias*

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Corpo Editorial

Capitão de Mar e Guerra (Ref^o) *Carlos Marcello Ramos e Silva* (Editor)

Capitão de Mar e Guerra (RM1) *Miguel Augusto Brum Magaldi*

Jornalista *Deolinda Oliveira Monteiro*

Jornalista *Kelly Cristiane Ibrahim*

Assessoria Técnica

Capitão de Mar e Guerra (RM1-T) *Nelson Luiz Avidos Silva*

Diagramação

Designer Gráfica *Amanda Christina do Carmo Pacheco*

Designer Gráfica *Rebeca Pinheiro Gonçalves Baroni*

Assinatura/Distribuição

Suboficial-RM1-CN *Maurício Oliveira de Rezende*

Marinheiro-RC *André Oliveira Vidal*

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão de Corveta (T) *Ericson Castro de Santana*

Impressão / Tiragem

CMI – Serviços Editoriais Eireli ME / 7.400

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manuel nº 15 — Praça XV de Novembro — Centro — 20010-090 — Rio de Janeiro — RJ
☎ (21) 2104-5493 / 2104-5506 - R. 5493 ou 1496 / 2524-9460

A *REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA (RMB)* é uma publicação oficial da MARINHA DO BRASIL desde 1851, sendo editada trimestralmente pela DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. As opiniões emitidas em artigos são de exclusiva responsabilidade dos autores, não refletindo o pensamento oficial da MARINHA. As matérias publicadas podem ser reproduzidas, com a citação da fonte.

A Revista honra o compromisso assumido no “Programa” pelo seu fundador, Sabino Elói Pessoa:

“3º – Receberá artigos que versem sobre Marinha...”

5º – ... procurará difundir tudo quanto possa contribuir para o melhoramento e progresso da nossa Marinha de Guerra e Mercante; programar ideias tendentes a dar impulso à administração da Marinha e a suas delegações, segundo o melhor ponto de vista a que seja possível atingir...”

Ao longo de sua singradura, a *RMB* busca aperfeiçoar o “Programa” ao se atribuir a “Missão” de divulgar teses, ideias e conceitos que contribuam também para o aprimoramento da consciência marítima dos brasileiros. Como tal, está presente em universidades, bibliotecas públicas e privadas do País, entre outras instituições.

Empenha-se em trazer teoria e técnica aplicadas para solver questões que retardam o desenvolvimento social e material da Nação.

Divulga ensinamentos a respeito da ética e do trabalho, esclarecendo o que nos cabe realizar na Marinha e no País, respeitando conceitos e fundamentos filosóficos.

Mostra como a conquista da honra ocorre na formação militar, analisando a lógica do mercado vis-à-vis com nossa ambiência naval.

Atende plenamente à “índole da revista e, confiando no futuro, protestamos indiferença sobre política e prometemos não nos envolver em seus tão sedutores quanto perigosos enleios”.

Na internet:

<http://www.revistamaritima.com.br>

Contato e remessa de matéria:

E-mail: rmbmateria@marinha.mil.br

Intranet: dphdm-rmbmateria

8110-1496 (Retelma)

Assinatura e alteração de dados:

E-mail: rmbassinatura@marinha.mil.br

Intranet: dphdm-rmbassinatura

8110-5493 (Retelma)

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

BRASIL (R\$ 19,50 e R\$ 78,00) EXTERIOR (US\$ 13 e US\$ 52)

O pagamento da assinatura pode ser feito por desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R\$ 6,50, ou enviando nome, endereço, CPF, cópia do comprovante de depósito na conta corrente 13000048-0 agência 3915, do Banco Santander, em nome do Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro, CNPJ – 72.063.654/0011-47.

SUMÁRIO

- 7 **NOSSA CAPA**
PLANO ESTRATÉGICO DA MARINHA (PEM 2040): O combate pelo mar no Brasil Marítimo do século XXI
Luciano Ponce Carvalho Judice – Capitão de Mar e Guerra
O Brasil Marítimo e o ambiente operacional. Ameaças e Conceito Estratégico Marítimo-Naval. Gestão Estratégica
- ★ ★ ★
- 31 **PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA DE 2020**
Concessão ao Contra-Almirante (Ref^º) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis no triênio 2017-2019: O ocaso e o renascer da Geopolítica – A força de uma “palavra”?
- 50 **DEFESA NACIONAL E BASE INDUSTRIAL DE DEFESA – Temas para reflexão – Parte II**
Marçílio Boavista da Cunha – Vice-Almirante (Ref^º-EN)
Washington Carlos de Campos Machado – Major-Brigadeiro do Ar (Ref^º)
Indústria de Defesa. Forças Armadas e diplomacia. Tecnologia e Segurança
- 77 **SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA AMAZÔNIA AZUL – A importância estratégica e o aprimoramento**
João Alberto de Araujo Lampert – Contra-Almirante
Edwaldo Costa – Primeiro-Tenente (RM2-T)
Soberania. Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul – SisGAAZ. Contribuição para o desenvolvimento econômico e tecnológico
- 81 **GLOBALIZAÇÃO, SEGURANÇA E DEFESA NO ATLÂNTICO SUL**
Antonio Ruy de Almeida Silva – Contra-Almirante (Ref^º)
Danilo Marcondes – Professor
Soberania. Direito do Mar. Diplomacia de Defesa. Operações de Paz. Zonas Econômicas. Segurança marítima
- 100 **SERENIDADE E FIRMEZA – A MB no combate à Covid-19 – Parte III**
Miguel Augusto Brum Magaldi – Capitão de Mar e Guerra (RM1)
Deolinda Oliveira Monteiro – Jornalista
Pandemia. Ações Sociais. Saúde Naval. DefNBQR. Medicina e Tecnologia
- 113 **HORATIO LORDE NELSON, O HERÓI POLÊMICO, SEGUNDO ALFRED THAYER MAHAN E SIR JOHN KNOX LAUGHTON – Parte VII: Os escândalos Emma Hamilton e Caracciolo**
Francisco Eduardo Alves de Almeida – Capitão de Mar e Guerra (RM1)
Biografia de Lorde Nelson. Sua carreira e percepções de autores sobre o almirante

- 128 **LAURINDO PITTA COMEMORA 110 ANOS DA CHEGADA AO BRASIL**
Deolinda Oliveira Monteiro – Jornalista
Rômulo Coelho Lisboa Bastos – Primeiro-Tenente (RM2-T)
O Programa de Reaparelhamento da Marinha do início do século XX. A DNOG.
Único navio brasileiro remanescente da Grande Guerra
- 135 **OS PRIMÓRDIOS DA OCUPAÇÃO DA BAÍA DO ALMIRANTADO, ANTÁRTICA**
Paulo E. A. S. Câmara – Professor
Carlos Valoussière C. Brandão – Historiador
Peter Convey – Biólogo
Kevin Roberts – Biólogo
Criação das Estações Antárticas. Geopolítica. Pesquisas científicas
- 142 **A TEORIA DO MODELO MENTAL NO PROCESSO DECISÓRIO DE HIROSHIMA E NAGASAKI**
Daniel Junior Silva da Costa – Capitão de Corveta
A origem da teoria e sua evolução. Segunda Guerra Mundial. Lançamento da bomba atômica. Tomada de decisão
- 162 **PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO: Desenvolvimento e soberania no “mar que nos pertence”**
Juliana Camara da Costa – Bacharela em Relações Internacionais
Thamires Titonelli Leonardo – Bacharela em Relações Internacionais
Alexandre Rocha Violante – Capitão de Mar e Guerra
Defesa Nacional. Gestão integrada e potencial marítimo. A coordenação pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
- 177 **A GUERRA QUE SE URBANIZOU**
Leonardo Barbosa Cabrita – Primeiro-Sargento (FN)
Conflito urbano. Violência. Crime organizado. Operações Especiais
- 189 **O LADO PITOESCO DA VIDA NAVAL**
- 193 **DOAÇÕES À DPHDM**
- 195 **CARTA DOS LEITORES**
- 202 **NECROLÓGIO**
- 208 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**
Seleção de matérias publicadas na *RMB* há um século. O que acontecia em nossa Marinha, no País e em outras partes do mundo
- 218 **REVISTA DE REVISTAS**
Sinopses de matérias selecionadas em mais de meia centena de publicações recebidas do Brasil e do exterior
- 224 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**
Coletânea de notícias mais significativas da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, e assuntos de interesse da comunidade marítima

NOSSA CAPA



PLANO ESTRATÉGICO DA MARINHA (PEM 2040): O Combate pelo Mar no Brasil Marítimo do século XXI

LUCIANO PONCE CARVALHO JUDICE*
Capitão de Mar e Guerra

SUMÁRIO

Introdução
Ambiente operacional do Brasil Marítimo
Choque de realidade: as ameaças e o Conceito Estratégico
Marítimo-Naval
O desafio da Gestão Estratégica
Considerações finais

* Encarregado da Divisão de Política e Planejamento Estratégico do Estado-Maior da Armada. Foi o primeiro colocado no Curso de Aperfeiçoamento em Eletrônica para Oficiais em 1997. Mestre em Estudos Marítimos pelo Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval (EGN), cuja dissertação inspirou o livro *A Defesa do Ouro Negro da Amazônia Azul*, de sua autoria, e obteve a primeira colocação no VII Concurso de Dissertações e Teses sobre Defesa Nacional (2016), promovido pelo Ministério da Defesa. Em 2018, obteve a distinção no Curso de Política e Estratégia Marítimas da EGN. Contribuiu na formulação de conceitos estratégico-doutrinários presentes no PEM 2040 e foi o coordenador e organizador do trabalho.

INTRODUÇÃO

Em março de 2019, a Subchefia de Estratégia do Estado-Maior da Armada recebeu uma tarefa de relevo: elaborar a nova versão do Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040) até 10 de junho de 2019¹, a partir dos Objetivos Navais e das diretrizes estabelecidas na Política Naval, documento de alto nível que a Marinha do Brasil (MB) acabara de publicar.

Numa primeira reunião convocada pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, nosso decisor estratégico, as linhas centrais do Plano foram sendo esboçadas. Em termos de estilo, por ser destinado à sociedade brasileira, deveria observar a simplicidade, a objetividade, ter uma linguagem aberta ao público e uma diagramação moderna e atrativa. Outra premissa formulada que nos é cara, posto que o Brasil começou pelo mar e sem ele não terá sua realização plena, é que se deveria imprimir uma destacada visão maritimista no Plano, traduzida em consagrados e renovados conceitos que aludem ao Brasil marítimo do século XXI – o que foi buscado desde o primeiro capítulo do documento produzido.

É fato que as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), com suas riquezas, impõem a necessidade de ampliar o entendimento da importância da defesa de interesses marítimos no pensamento estratégico brasileiro. Assim, como forma de orientação das Ações Estratégicas Navais formuladas no Plano em comento, para a consecução dos Objetivos Navais, foi dedicado

um capítulo ao Conceito Estratégico Marítimo-Naval, que forneceu, ainda, elementos para a atualização da Doutrina Militar Naval, do Planejamento de Forças e dos Planos Setoriais decorrentes. Nesse capítulo, fomos orientados a ir além das clássicas Tarefas Básicas do Poder Naval de Controle de Áreas marítimas (CAM) e Negação do Uso do Mar (NUM)² – herdadas de conceituação presente em artigo do Almirante Turner, de 1974, então presidente do estadunidense Naval War College – e que buscássemos novos conceitos que dessem conta do amplo espectro de ameaças que assolam nossos interesses marítimos.

Analisando a Concepção Estratégica da Marinha³, documento interno com poder orientador previsto na Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha, verificamos que, em síntese, do pensamento à ação, tal concepção remetia à clássica dicotomia de opções entre o CAM e a NUM. Partimos então para outras fontes e estudos desenvolvidos em nossa Escola de Guerra Naval, e o esforço de conceituação estratégica autóctone era iniciado – homenageando os célebres estrategistas marítimos que prepararam a base para o que produzimos.

Os conceitos estratégicos militares orientaram, assim, os capítulos destinados à perspectiva estratégica da Administração Pública, de maior concretude, apresentados nos capítulos 4 e 5 do PEM 2040 – dedicados ao Mapa Estratégico da Marinha e à apresentação das Ações Estratégicas Navais, culminando com os Programas Estratégicos decorrentes.

¹ A primeira versão foi concluída no prazo inicialmente estipulado, mas, em função de valiosas contribuições e da relevância estratégica do Plano, ele passou por novos aprimoramentos e foi finalmente publicado em 10 de setembro de 2020.

² O comandante da Marinha, como veremos, ressaltou a necessidade do “poder de criação”.

³ Documento que foi substituído pela Política Naval.



Entorno estratégico brasileiro

AMBIENTE OPERACIONAL DO BRASIL MARÍTIMO

Seguindo orientação prévia, as linhas do capítulo inicial buscaram contextualizar o ambiente operacional marítimo no qual o Brasil se insere, porta de entrada para oportunidades e ameaças aos interesses nacionais, ressaltando conceitos novos e rediscutindo-os, como a Amazônia Azul; o Poder Marítimo, suas funções e fatores; e a oceanopolítica, geopolítica orientada pelos espaços marítimos.

Inicialmente, apontamos que as trocas mundiais são feitas predominantemente por vias marítimas, que proporcionam mais de 90% do nosso comércio exterior, sem descurar dos 60 mil km de águas interiores navegáveis. A despeito desse fato, e de o Brasil ter começado e garantido os seus limites geográficos atuais pelo mar, muitos acreditam ser nosso País de índole continental, principalmente agrícola, aos que assiste relativa razão.

Nessa ótica, há 40 anos o Almirante Caminha⁴ alinhava o Brasil entre os países

com grandes interesses continentais, ao lado, por exemplo, da Rússia e da França. Tal fator explicaria nosso baixo interesse marítimo e, por extensão de raciocínio, o fraco engajamento da sociedade no desenvolvimento de seu potencial nas “longitudes salgadas”, com reflexos, por exemplo, em nossa insuficiente frota mercante nacional. As disputas e o confisco de bens, insumos médicos, arresto de aeronaves e navios, envolvendo potências consideradas amigas na crise pandêmica provocada pela Covid-19, ilustram bem a necessidade de uma Armação Nacional.

Contudo, além de recorrermos às nossas origens marítimas – País-continente graças às empreitadas náuticas portuguesas, inspiradas no Infante Dom Henrique e na Escola de Sagres, que repercutiram, inclusive, via esforço principal de nossa Marinha de Guerra, na manutenção da integridade territorial do imenso Brasil –, vale salientar que a realidade do País evoluiu, aumentando o peso específico do mar na vida da Nação.

Sobreveio, portanto, no início do século, a ideia-força da Amazônia Azul,

4 CAMINHA, 1980.



Fragata *Constituição* operando na Zona Econômica Exclusiva

proposta pela Marinha do Brasil – conceito político-estratégico que corresponde a uma região prismática de 5,7 milhões de km² de superfície da costa brasileira –, a qual fornece atualmente insumos que correspondem a quase metade da oferta de energia interna nacional⁵, algo em torno de 4 milhões de barris de óleo equivalente⁶ por dia de produção.

Dessa forma, nos coube reavivar no PEM 2040 esse conceito oceanopolítico, complementar e de relevância comparável à Amazônia Verde. Nesse processo, a Amazônia Azul sofreu uma extensão de sentido importante, incorporando uma vertente doce, posto que as hidrovias penetrantes no território nacional foram nela integradas. Assim, o conceito passou a apresentar capilaridade pelo território nacional, ligando regiões como a Amazônia Verde e o Pantanal, por meio de portentosas bacias hidrográficas, que reforçam a maritimidade e o pendor náutico do Brasil.

De outro lado, no que tange à vertente salgada da Amazônia Azul, vale sublinhar aqui um exemplo de vulnerabilidade: são extraídos cerca de um terço do petróleo nacional de um único campo marítimo no Polígono do Pré-Sal, área estratégica definida na Lei nº 12.351/10. Como sequer existem estoques estratégicos de insumos combustíveis em terra, o fluxo contínuo dessa seiva energética proveniente do mar deve ser garantido, o que pressupõe uma segurança marítima de amplo espectro. Dessa forma, rememoremos efeitos de greves e locautes de caminhoneiros, ou o que aconteceu em novembro de 2020 no fornecimento elétrico do Estado do Amapá, para imaginarmos o que uma interrupção num sistema *offshore* de alta produtividade pode provocar no funcionamento do Brasil.

Sem tais recursos, a mobilidade nacional e a atividade industrial, dependentes respectivamente do petróleo e do gás

5 Consulte-se o Relatório síntese do Balanço Energético Nacional 2019, ponderando-o com os percentuais de óleo e gás extraídos de campos marítimos fornecidos nos boletins mensalmente emitidos pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Disponível em: https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-479/topico-521/Relato%CC%81rio%20Si%CC%8Intese%20BEN%202020-ab%202019_Final.pdf. Acesso em: 17 nov. 2019.

6 Nessa medida, considera-se equivalente calórico de produção de gás, convertido em barris de petróleo. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/arquivos/publicacoes/boletins-anp/producao/2020-08-boletim.pdf>. Acesso em: 17 nov. 2020.

natural *offshore*, ou seja, extraídos no mar, ficariam seriamente afetadas, bem como divisas deixariam de ser auferidas. Portanto, infraestruturas críticas marítimas relacionadas a essa produção representam um triplo imperativo estratégico nacional: pela sua essencialidade à nossa sobrevivência, à nossa prosperidade e por representar uma vulnerabilidade estratégica nacional, como evidencia o PEM 2040.

Arcabouço teórico estruturante do Poder Marítimo: funções e fatores

Em face da importância do mar para a sobrevivência e prosperidade do Brasil, sentimos a necessidade de revisar, no PEM 2040, o conceito de Poder Marítimo – proposto inicialmente pelo estrategista estadunidense Mahan⁷, a partir de uma palavra de origem teutônica e outra de origem latina, formando a expressão *Sea Power*⁸. Mahan estava preocupado com a formulação de uma Política Marítima eficaz e um Poder Marítimo atuante, antevendo uma relação de causa e efeito entre esse poder e a grandeza nacional dos Estados Unidos da América (EUA), tendo o Reino Unido

como paradigma, o que cabe trazeremos para o nosso tempo e contexto.

Partimos, portanto, do conceito descrito na atual Doutrina Militar Naval (DMN), inspirado na lavra do Almirante Flores⁹:

O Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional¹⁰, resultante da **integração dos recursos de que dispõe a Nação** para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instru-

mento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os objetivos nacionais. (BRASIL, 2017, p.1-1, grifo nosso)

Apresentamos no PEM 2040, ainda, um infográfico contendo os elementos

Uma interação sinérgica dos elementos ativos do Poder Marítimo contribuiria para o uso dos mares e das águas interiores, como instrumento de desenvolvimento e de defesa dos interesses nacionais

previstos em doutrina que constituem essa expressão dual de poder¹¹, sendo oportuna aqui, após breve discussão, uma proposta de atualização conceitual, na linha da argumentação tecida no nosso Plano em tela. Ao lermos a primeira frase do conceito supra, entendemos que a expressão grifada “integração de recursos de que dispõe a Nação” cabe às forças vivas do Poder Marítimo, ou seja, aos elementos

7 MAHAN, 1892.

8 Segundo o célebre autor, *Sea* seria mais representativa que *Maritime*, na língua inglesa (ALMEIDA, 2015).

9 Coautor e organizador do livro *Panorama do Poder Marítimo* (FLORES, 1972). Essa conceituação foi entronizada na primeira edição da publicação *Doutrina Básica da Marinha* (BRASIL, 1979), cuja redação permanece, com pequenos ajustes, no conceito doutrinário ainda em vigor.

10 Poder Nacional é a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os Objetivos Nacionais, em conformidade com a vontade nacional. Manifesta-se em cinco expressões: a política, a econômica, a psicossocial, a militar e a científico-tecnológica.

11 BRASIL, 2020a, p. 21.

ELEMENTOS DO PODER MARÍTIMO:



ativos que o constituem. Recorrendo ao Almirante Flores: “Os elementos do Poder Marítimo precisam ser concebidos, preparados e operados em função de dois sistemas de coordenação”¹².

O primeiro sistema de coordenação corresponderia à dimensão vertical, posto que tais elementos pertencem a diversas expressões de Poder Nacional. Por exemplo: Marinha de Guerra e Poder Militar; Marinha Mercante e Poder Econômico etc. A segunda dimensão de coordenação seria a horizontal, orientada para o mar, como denominador comum, bem como as vias navegáveis. Em realidade, conforme sustentou o Almirante Flores, não existiria prevalência de nenhum elemento dessa expressão de poder sobre os outros, devendo ser concebido um “equilíbrio de conjunto”, com interdependência harmônica entre eles. Esta segunda coordenação deve ser suprida pela Política Marítima

Nacional, com “objetivos marítimos” associáveis basicamente ao desenvolvimento e à defesa do Brasil.

Por conseguinte, tal fato evidencia a necessidade de Políticas Setoriais congruentes no que concerne aos recursos e interesses que a Nação detém nos espaços marítimos e nas águas interiores. Isso impõe a necessidade de alinhamento estratégico dessas políticas, balizadas por diretrizes emanadas pela Política Marítima Nacional.

Dessa forma, uma interação sinérgica dos elementos ativos constituintes do Poder Marítimo contribuiria para o uso eficaz e integrado dos mares e das águas interiores, como instrumento de desenvolvimento e de defesa dos interesses nacionais.

Essa necessidade de coordenação de Políticas Setoriais e harmonização de expectativas e ações de atores marítimos – e agentes com potencial de impactar esse

12 FLORES, 1972, p. 91.

ambiente –, à luz da Política Marítima Nacional, ficou evidenciada e foi enfatizada como ponto-chave do capítulo inicial do PEM 2040, apontando para o robustecimento da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm)¹³:

Tal integração demanda sinergia dos atores que compõem esse poder, cabendo o desenvolvimento de fóruns colegiados de alto nível governamental, como a Cirm, que preveem a contribuição de membros da sociedade marítima.

Ademais, a necessidade de interação sinérgica nos sugere explicitá-la no conceito de Poder Marítimo. Acresce-mos que as atividades de produção de conhecimento de caráter científico-tecnológico nos espaços marítimos e fluviais induzem futuros aproveitamentos econômicos em prol do desenvolvimento nacional. Em uma visão prospectiva de poder, é importante pensar, além dos recursos, também nos interesses que a Nação detém para a efetivação do Poder Marítimo. Nesse sentido, as áreas maríti-

mas – como a Elevação do Rio Grande, que compõe geomorfologicamente a Plataforma Continental brasileira – representam um patrimônio a ser estudado e aproveitado, o que pressupõe a sua adequada proteção.

Assim sendo, podemos manter a base conceitual consagrada na doutrina¹⁴, enriquecida pelas análises elaboradas no PEM 2040, e oportunamente propor o seguinte refinamento no conceito, com os trechos inovados grafados em negrito¹⁵: O Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional, resultante da **interação sinérgica e harmônica de seus elementos constituintes, com vistas à integração dos recursos e à composição de interesses que detém a Nação** para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os objetivos nacionais.

Enfim, a partir do arcabouço doutrinário do Poder Marítimo ora apresentado, de



NPo *Almirante Maximiano* e NApOC *Ary Rongel* em operação de apoio à Estação Antártica brasileira

13 A Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm), criada pelo Decreto nº 74.557, de 12 de setembro de 1974, tem a finalidade de coordenar os assuntos relativos à consecução da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM).

14 Posto que toda doutrina reflete uma teorização aplicada num determinado tempo e lugar (TILL, 2013).

15 Argumentação desenvolvida inicialmente a partir da contribuição do autor no trabalho em grupo da disciplina Processo de Tomada de Decisão (PTD), do Curso de Política e Estratégia Marítimas, ano de 2019.

forma simplificada, depreendemos que a integração de seus elementos constituintes é um fator crítico para que tal expressão de poder se efetive.

Outra inovação conceitual presente no PEM 2040 correspondeu à dedução de funções desempenhadas e fatores condicionantes de um Poder Marítimo, em aplicação analógica da publicação *Fundamentos do Poder Nacional*¹⁶, da Escola Superior de Guerra (ESG). Um segundo aporte teórico contribuinte para a evidenciação das funções do Poder Marítimo consistiu nos atributos do mar, visualizado pelo estrategista marítimo contemporâneo Geoffrey Till¹⁷.

Assim, partindo desses dois referenciais, bem como do exame da Política Naval, vislumbramos a interdependência de quatro grandes funções inerentes ao Poder Marítimo Nacional, que conformam uma manifestação dual de poder: Defesa Marítima e Ribeirinha, Intercomunicação, Pesquisa Marinha e Exploração¹⁸. As duas primeiras, Defesa e Intercomunicação, demandam a formação de Marinhas de Guerra e de Comércio – que devem se apoiar mutuamente, como antevia Mahan – compatíveis com a segurança e o desenvolvimento do Brasil.

Completando essa taxonomia marítima, de meados do século XX para cá despontaram as contemporâneas funções de Pesquisa Marinha, de base científica, o que promoveu a utilização do mar como fonte de recursos, assumindo valor intrínseco, desconsiderado pelos estrategistas clássicos, como Corbett¹⁹. Esse valor, ao ser apropriado economicamente, corresponde à função de Exploração Marítima.

Ao fim deste ponto, cumpre reforçar a motivação para tal conceituação, contida no PEM 2040: a Exploração no mar, atividade altamente rentável na Amazônia



Navio Oceanográfico *Antares* em apoio ao Programa Nacional de Boias (PNBOIA)

16 BRASIL, 2019.

17 Mar como meio de comunicação, de intercâmbio, de domínio e fonte de recursos. Tal conceituação encontra correspondente nas funções positivas do mar propostas por Couteau-Bégarie.

18 Expressão empregada para a extração com aproveitamento econômico de recursos naturais (BRASIL, 2020a, p.15).

19 Lembremos que Corbett considerou, no seu tempo, que o único objeto da Guerra Naval era o Comando do Mar. Como o autor argumentara, a pesca tinha pouca relevância estratégica em sua época, importando precipuamente no mar o direito de passagem (CORBETT, 1911).

Azul, não vem contribuindo para a sua própria defesa/segurança. Registramos oportunamente, como reflexão: as parcelas dos *royalties* de petróleo *offshore* destinados à MB, na área estratégica do Pré-Sal, foram suprimidas²⁰ – antes eram contingenciadas em sucessivos exercícios financeiros, evidenciando nova desatenção com um imperativo de segurança marítima da própria atividade –, ao contrário senso das perspectivas da alta produtividade nessa área, que foram confirmadas, paradoxo estratégico que merece nossa reflexão.

Com relação aos fatores, elementos que potencializam ou degradam o Poder Marítimo conforme a sua presença, alguns descritos no PEM 2040, cabe discorrer brevemente sobre um elemento imaterial, a mentalidade marítima, dependente do “caráter do povo e do governo”, como dizia Mahan. No Plano em comento, tal conceito foi definido como:

O grau de conscientização da sociedade e dos decisores governamentais sobre a importância do Poder Marítimo e de seus elementos constituintes para a vida da Nação, **bem como o sentimento de pertencimento dos homens e mulheres do mar à comunidade marítima brasileira, cuja interação sinérgica favorece a ampliação desse Poder em prol dos interesses nacionais.** (BRASIL, 2020a, p.15, grifo nosso)

Pela importância desse fator, nosso decisor estratégico empregou-o para nominar um Programa Estratégico da Marinha preexistente²¹, de forma a atuar na conscientização da sociedade em três níveis de inserção: no primeiro, ações

de comunicação estratégica para alertar a sociedade brasileira de que o Brasil começou pelo mar e com ele deve buscar sua realização plena. Num segundo nível, prevê uma forte atuação sobre os atores governamentais com o intuito de promover um pensamento estratégico marítimo autóctone, fomentador de políticas públicas assertivas relacionadas ao mar. No terceiro, enfoca o principal elemento e núcleo maduro do Poder Marítimo, os homens e mulheres que têm suas vidas diretamente relacionadas ao mar.

A industrialização da Amazônia Azul

Relembramos, ainda, no PEM 2040, que o regime jurídico dos oceanos vigente foi definido na Terceira Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDMIII), ocorrida na Jamaica, em 1982 – amplamente aceita pela comunidade internacional e, mesmo de forma consuetudinária, pelos poucos Estados ainda não signatários. Numa discussão que buscou contemplar o interesse de grandes potências e nações em desenvolvimento, como o Brasil, dois princípios basilares coexistem naquele diploma de Direito Internacional: a Liberdade de Navegação e a Soberania Permanente sobre Recursos Naturais.

Basicamente, os grandes atores internacionais ensejavam a liberdade de navegação, propugnada desde Hugo Grotius (1583-1645), para, além da finalidade intercomunicadora dos oceanos, proceder à instrumentalização político-militar dos espaços marítimos do globo, pela mobilidade que eles proporcionam para suas forças. Ao seu turno, os países

20 Vide Lei nº 12.351/10, que institui o regime de partilha na área estratégica do Pré-Sal, definida por poligonal na própria Lei, e suprimiu a previsão de *royalties* destinados à MB, que permaneceram contingenciados e decrescentes em outras áreas de produção, pelo fenômeno da depleção ou esgotamento.

21 Denominava-se “Segurança da Navegação”.



Exploração de petróleo na Amazônia Azul

e desenvolvimento visavam prioritariamente garantir os recursos existentes nas massas líquidas costeiras, o que justificou a criação de Zonas Econômicas Exclusivas (ZEE), e na extensão de seu solo submerso, as denominadas Plataformas Continentais (PC).

Paralelamente, nem bem a CNUDM III entrara em vigor²², autores, como Kearsley, identificaram um fenômeno denominado “territorialização do mar”²³, configurado por algumas medidas sutis e outras nem tanto. Nesse fenômeno, Estados buscam projetar poder sobre espaços marítimos e exercer direitos colateralmente à CNUDM III – destacamos que essa Convenção assegurou apenas 12 milhas náuticas²⁴ de Mar Territorial (MT) a partir da linha de base da costa e das porções insulares dos

Estados que defrontam os oceanos. Demos exemplos desse fenômeno no PEM 2040, como a oposição da bandeira da Federação Russa no subsolo marítimo do Ártico em 2007, a cerca de 4 mil metros de profundidade²⁵, um marco simbólico. Outro mais recente: implementação de infraestruturas, inclusive militares, em formações de recifes em regiões sob disputa no Mar do Sul da China pelo Estado que empresta o nome àquele espaço marítimo, como no caso das Ilhas Spratly²⁶.

Entendido esse fenômeno conflituoso e partindo da premissa de que o interesse brasileiro sobre os mares não tem nenhuma pretensão territorial, além do que está previsto na CNUDM III²⁷, convinha apresentar no PEM um conceito mais relacionado ao seu aproveitamento econômico.

22 Pelo parágrafo 1º do Artigo 308 da referida Convenção, esta entraria em vigor após 12 meses do sexagésimo depósito do instrumento de adesão ou ratificação de Estado-Membro da Organização das Nações Unidas (ONU), o que ocorreu em 16 de novembro de 1994.

23 KEARSLEY, 1992.

24 Uma milha náutica corresponde a 1.852 metros.

25 Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/reporterbbc/story/2007/08/070802_russia_articorg.shtml. Acesso em: 30 dez. 2019.

26 Disponível em: <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/china-installs-rocket-launchers-on-disputed-south-china-sea-island-report/articleshow/58712212.cms>. Acesso em: 30 dez. 2019.

27 Faixa de mar territorial de 12 milhas náuticas a partir das linhas de bases da costa.

Nesse sentido, recentemente havia sido proposto o conceito de “infraestruturação do mar”²⁸. Embora inovador e representativo, não vai ao ponto de sintetizar expressivamente nossa realidade marítima. Uma infraestrutura não é um fim em si mesma, mas um meio para que se desenvolva uma atividade precípua ao País. Dessa forma, informamos, no PEM 2040, o fenômeno da industrialização da Amazônia Azul. Como ilustração inequívoca desse fenômeno, as plataformas *offshore* – denominadas pela Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) de Unidades Estacionárias de Produção (UEP) – são plantas industriais marítimas, não só de cunho extrativo, mas também realizam algum beneficiamento ao operacionalizar uma separação inicial de resíduos e hidrocarbonetos, para posterior refino. Cada unidade instalada no Pré-Sal custa em torno de 4 bilhões de dólares de Capex²⁹, sendo que três quartos desse valor são empregados nas estruturas submersas, o que o senso comum não percebe. O processo industrial é iniciado no leito submarino, mencionando-se que bombas multifásicas volumétricas são capazes de transportar, em dutos e por longas distâncias, petróleo, gás natural, água e até detritos sólidos extraídos dos poços³⁰ para as plataformas da superfície, por intermédio de *risers*³¹.

Note-se que o Brasil está na vanguarda desse fenômeno, haja vista que nenhum

outro país é tão marítimo dependente de tais insumos energéticos³², o que demanda uma atividade produtiva permanente, em escala industrial. A região estratégica do Pré-Sal é emblemática por evidenciar tal fenômeno, ao representar mais de dois terços da produção brasileira, sendo que os boletins mensais mais recentes da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) dão conta que os campos marítimos brasileiros produziram 96,9% do petróleo e 85,5% do gás natural em agosto de 2020³³.

Releva fechar esta seção com um breve contraste entre os dois conceitos. As manobras enquadradas como “territorialização do mar” são defendidas mais por assegurar a exploração de recursos marítimos do que como elementos de projeção de poder a partir de posições marítimas³⁴. De qualquer forma, destacamos a conotação conflitiva desse conceito. Alternativamente, a “industrialização da Amazônia Azul” não padece dessa conotação, posto que corresponde a direito previsto na Lei do Mar, a CNUDM III, e é útil para evidenciar a necessidade defensiva dos interesses marítimos do Brasil. Assim, tal fenômeno, ao lado da demanda por uma defesa em profundidade do território nacional, reforça a necessidade de desenvolvimento de uma estratégia de “atacado”³⁵ em face de eventuais “atacantes” e ameaças que pairam na arena internacional.

28 WEDIN, 2015.

29 *Capital Expenditure* (FIRJAN, 2018).

30 MORAIS, 2013.

31 Um *riser* é uma tubulação de aço de alta resistência que liga uma estrutura de produção *offshore* flutuante, ou uma plataforma de perfuração, a um sistema submarino para fins produtivos.

32 Países como a Noruega tiveram grande dependência econômica do petróleo do Mar do Norte, mas ocorre que tais reservas estão se esvaindo pelo fenômeno natural da depleção, pelo esgotamento a partir de décadas de exploração.

33 Disponível em: <http://www.anp.gov.br/arquivos/publicacoes/boletins-anp/producao/2020-08-bole-tim.pdf>. Acesso em: 17 nov. 2020.

34 Até porque as grandes potências dispõem de forças navais com mobilidade e alcance suficientes para ameaçar todos os continentes.

35 Estratégia propugnada inicialmente por MOURA (2014).

CHOQUE DE REALIDADE: AS AMEAÇAS E O CONCEITO ESTRATÉGICO MARÍTIMO- NAVAL

Antes de elaborarmos um Conceito Estratégico Marítimo-Naval e esboçarmos uma estratégia do “atacado”, em face do amplo espectro de ameaças ao Brasil que transpassam o ambiente operacional marítimo, foi necessário apresentar, sob orientação do nosso decisor estratégico, um capítulo dedicado a tal tema.

Para tal, como mensagem preliminar, com todo respeito à visão idealista das Relações Internacionais, cabe acentuarmos a necessidade de desenvolver uma visão realista defensiva para o País, para nos prepararmos adequadamente contra ameaças e desafios de toda ordem que nos assolam. Essa visão deve prevalecer sobre um unilateral “pacifismo” sem respaldo histórico, que pode entorpecer o Brasil em termos de questões geopolíticas e estratégicas importantes e deixar órfã uma

Política de Defesa compatível com a nossa estatura internacional.

Muitos de nós brasileiros consideram que estamos num *corner* do mundo distanciado das grandes potências e, se não fazemos mal a ninguém, podemos dormir com a “porta da casa” destrancada. Ledo engano, pois a História não favorece os incautos. Pela nossa pujança produtiva, se suprimos uma determinada potência “A” de insumos estratégicos, os ativos e meios relacionados podem passar a ser considerados objetivos militares pela potência “B”, adversária de “A”, por contribuírem para seu eventual “esforço de guerra” – interpretação plausível, inclusive à luz de dispositivos limitantes do conflitos armados dispostos nas Convenções de Genebra e Protocolos Adicionais.

Essa lógica axadrezada das Relações Internacionais³⁶ explica, por exemplo, por que o Brasil “pacifista” e de espírito desarmado do final da primeira metade do século XX teve seus navios mercantes torpedeados quando irrompeu a Segunda



Navio-Patrolha Oceânico *Apa* na Operação Obangame Express no Golfo da Guiné

36 Crédito para Joseph Nye, que aduziu que o “amigo de seu inimigo” tende a se tornar também seu “inimigo”.

Guerra Mundial (2ª GM) e valiosos homens do mar encontraram jazigo perpétuo no fundo do Atlântico Sul.

É digno de nota um relato de um oficial radiotelegrafista da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro³⁷ em evento ocorrido no período da 2ª GM (1939-1945). O navio em que ele servia aproximava-se do Rio de Janeiro, e foi determinado pelo Comandante da embarcação que enviasse mensagem rádio para chamada de praticagem. O jovem oficial alertou seu comandante que o navio ainda se encontrava em área sob risco de interceptação por submarinos alemães. Mesmo assim, o comandante reiterou a ordem, e a mensagem indiscreta foi passada. Em pouco tempo, emergiu um *U-Boat* alemão pela proa do navio mercante, o qual determinou, em português, por megafone, que se baixasse uma baleeira e que o Comandante e o oficial de radiotelegrafia fossem embarcados no submarino, portando os livros de bordo.

A bordo do *U-Boat* alemão, os dois oficiais mercantes brasileiros foram surpreendidos pela fluência em português do Comandante do submarino alemão – este havia sido convocado por ser Comandante de um navio mercante da Companhia Hamburg Sud, com larga experiência nos mares do Atlântico Sul, tendo navegado por anos na rota Hamburgo-Rio de Janeiro-Buenos Aires. Depois de uma rápida, mas cordial, conversa e da curiosidade demonstrada sobre as notícias da cidade do Rio de Janeiro, o Comandante alemão perguntou sobre o estado das baleeiras do navio mercante brasileiro – motorização inoperante, como ele supunha – e concedeu meia hora para que a tripulação bra-

sileira se afastasse a remo com destino ao Rio de Janeiro. O tempo de abandono foi cumprido e a vida dos nossos marítimos foi preservada nesse caso, mas a missão do submarino alemão foi cumprida à risca, tendo torpedeado e afundado nosso navio mercante. A simpatia pela nossa terra não impediu que virássemos alvo no Atlântico Sul, transformado em palco irrestrito de guerra.

Hoje, poderíamos associar os esforços dos “Soldados da Borracha” naquele conflito aos “Marinheiros do Petróleo”, estes últimos bem mais expostos em labor permanente nas planícies salgadas da Amazônia Azul. Fazendo agora uma alegoria com o tabuleiro do jogo de damas, em que somente as casas negras interessam, a geopolítica da energia é implacável com regiões que alcançam elevada produtividade, com impacto global. Como estudaram Bouthoul e Carrière, a partir da Primeira Guerra Mundial (1ª GM)³⁸, quando o petróleo começou a ter um papel militar e econômico importante, dentre as localizações preferenciais de conflito analisadas, despontam estatisticamente as zonas de interesse petrolífero. De 1914 até 1974, foram analisados ao todo 124 conflitos, dos quais mais da metade afetaram: zonas ricas em petróleo, 23 conflitos; zonas vizinhas às zonas ricas em petróleo, 27 conflitos; e zonas de comunicação petrolífera, 23 conflitos, totalizando aproximadamente 58,9 % do universo delimitado³⁹.

Em síntese, “damas” das potências podem manobrar pelas grandes diagonais negras do tabuleiro internacional e nos afetar, como ocorrera na 2ª GM. A guerra híbrida contemporânea, em tempos de paz nuclear, agrava essa possibilidade.

37 O oficial em tela, falecido, serviu no Lloyd Brasileiro com o pai do autor do artigo.

38 1914-1918.

39 BOUTHOU, CARRÈRE, 1976, p.51.

Hibridismo das ameaças do século XXI

Feito esse chamado inicial, cabe sublinhar que o século XXI renovou antigas ameaças aos interesses nacionais e nos deu um choque de realidade que infelizmente adiou as esperanças de um mundo desarmado e livre de conflitos. Ao contrário, a era de paz nuclear em que vivemos apresenta novas ameaças/desafios num contexto internacional socialmente e tecnologicamente cada vez mais complexo e desafiador.

Hoje as ameaças estatais superpõem-se a ameaças não convencionais e criminosas, a motivações políticas, ideológicas, sectárias, econômicas, étnicas, à cobiça e a outros impulsos antropomórficos conflitivos⁴⁰.

Há uma simbiose de interesses entre Estados e atores privados, uns ancorados nos outros, *international companies*, empresas de capital misto, busca por recursos naturais – abundantes no nosso *corner*

do mundo. Não faltam motivações para agressões, especialmente em Estados sem capacidade dissuasória própria, emprego de *proxy war*, terceirização de conflitos, *private military companies*⁴¹, protecionismos manifestos etc. Enfim, existe uma gama de fenômenos que traduzem desafios a um Direito Internacional cada vez mais sofisticado e, paradoxalmente, menos habilitado, por si só, para dissuadir a ameaça do uso da força.

Ademais, o uso dessa força está cada vez mais dependente de aporte tecnológico, sendo emblemático que a Inteligência

Artificial começa a redefinir seu emprego, numa letalidade que tende a prescindir da consciência humana. Além do aforismo hobbesiano “o homem é o lobo do homem”, em breve teremos a “máquina como lobo do homem”, um conflito dispendioso e que pode subjugar diversos povos.

Dessa forma, o Capítulo 2 do PEM 2040 apresenta, em caráter não exaustivo, novas e renovadas ameaças ao Brasil, que sintetizamos brevemente neste artigo. Assim, o dinamismo das relações internacionais e a conjuntura oceanopolítica impõem um aprimoramento contínuo de capacidades para o enfrentamento desses complexos desafios e ameaças.

– Defesa da Soberania - Os espaços marítimos, em decorrência das riquezas que contêm, tornaram-se objeto de intensa disputa na conjuntura contemporânea. Nesse contexto, a presença de uma potência naval superior no

Atlântico Sul, com capacidade de paralisar o tráfego marítimo, o abastecimento e o comércio brasileiro, representa uma ameaça à soberania nacional.

– Pirataria - No Atlântico Sul, ações de pirataria têm se concentrado na margem africana, em regiões como o Golfo da Guiné, que faz parte do entorno estratégico brasileiro. Devemos estar preparados para que tais ameaças não transbordem para o nosso lado do Atlântico Sul.

– Pesca Ilegal - Atualmente, ocorre um esforço global para a criação de uma rede de combate à pesca ilegal, não declarada e não

O século XXI renovou antigas ameaças e nos deu um choque de realidade adiando esperanças de um mundo desarmado e livre de conflitos

40 Lembremos da triade da guerra de Tucídides: o medo, a honra e a ira.

41 Empresas militares privadas, em franco crescimento desde o fim do século passado, retomando a antiga tradição de contratação de “mercenários”, homens armados contratados por dinheiro.

regulamentada (predatória), que contemplaria dispositivos legais, os quais requerem o aparato fiscal marítimo e fluvial adequado do Brasil e os necessários investimentos para o impedimento de tal ilicitude.

– Acessos Ilegais e Biopirataria - O Brasil dever estar preparado para, em uma era em que o conhecimento assume grande valor, evitar acessos indevidos, desempenhando um grande esforço de contrainteligência e fiscalização com o propósito de preservar os interesses nacionais.

– Crime Organizado - Organizações criminosas podem ameaçar a exploração e as vias marítimas e fluviais. Assim, por existirem no Brasil organizações desse tipo e por elas possuírem a capacidade de comprometer infraestruturas críticas, a ocorrência dessas ameaças no litoral e nas hidrovias deve ser considerada.

– Terrorismo - O terrorismo tem estado na agenda de segurança internacional desde o atentado de 11 de setembro. A possibilidade de ocorrência de sua vertente marítima é uma ameaça ao Brasil.

– Questões Ambientais/Desastres Naturais e Pandemias - Na oceanopolítica, a questão ambiental é discutida em escala mundial, sendo pautada em diversos fóruns internacionais. Vazamentos de óleo na costa brasileira, como o ocorrido no litoral nordestino, evidenciam que crimes ambientais podem ter uma repercussão duradoura no tempo e bastante negativa em amplos aspectos da vida nacional.

– Ameaças Cibernéticas - O espaço cibernético não possui fronteiras físicas, permeia todos os setores (marítimo, terrestre, aéreo e espacial) e é considerado

um teatro de operações militares. A vulnerabilidade nesse espaço é uma ameaça contemporânea a ser enfrentada.

– Disputa por Recursos Naturais - Os espaços marítimos tornaram-se objeto de disputa entre Estados, paradoxalmente acentuada na atualidade. Os conflitos armados, agora híbridos, nos quais se dissimulam os autores das agressões e os reais interesses, ainda não foram abolidos das relações internacionais, tendo a disputa por recursos como um forte fator motivador.

O Combate pelo Mar

Destacadas as ameaças e os desafios ao Brasil, coube a elaboração de um terceiro capítulo, trazendo orientações estratégicas e inovações conceituais para enfrentá-las, denominado Conceito Estratégico Marítimo-Naval⁴². Conforme orientação prévia, fomos além das Tarefas Básicas do Poder Naval dispostas na nossa doutrina, por razões simples que corroboram tal necessidade de desenvolvimento conceitual autóctone.

A primeira é que o combate nos espaços marítimos nem sempre pode ser reduzido à clássica dicotomia entre as Tarefas de Controle de Áreas Marítimas – conceito moderno que relativiza o Comando/Controle do Mar formulado pelos estrategistas clássicos – e a Negação do Uso do Mar, sua vertente negativa. Em realidade, o artigo do Almirante Turner que inspirou nossa primeira versão de Doutrina Básica da Marinha (1979)⁴³ não diferenciava tais tarefas, que faziam parte de um contínuo de ação no mar⁴⁴.

42 Documento previsto na Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha, que fora substituído pela Política Naval, como dito inicialmente.

43 As duas primeiras versões dessa doutrina (1979 e 1981) foram publicadas sob a orientação do então Contra-Almirante Flores, à época subchefe de Estratégia do Estado-Maior da Armada.

44 As demais tarefas do Poder Naval propugnadas pelo Almirante Turner eram: Dissuasão Estratégica, incorporada na MB, mas que perdeu a conotação de emprego da arma nuclear; Presença, não aproveitada na nossa doutrina; e Projecção de Poder sobre Terra, incorporada na MB até os dias atuais.



Abordagem por mergulhadores de combate em exercício de operações especiais

Para demonstrar tal fato, citamos o exemplo da formação de comboios com escolta cerrada, medida clássica adotada em Operações de Defesa do Tráfego Marítimo durante as guerras mundiais. Por um lado, não se pode dizer que essa operação visa negar o uso do mar, e, por outro, temos que recorrer a uma abstração para relacioná-la ao controle de um ponto móvel ocupado pelos navios mercantes escoltados – considerando o tamanho da cobertura de navios-escolta na escala dos oceanos. O que se pretendia realizar na ocasião era a garantia de uma passagem

incólume por meio da defesa de um ativo marítimo, em caráter reativo, dada a vantagem da ocultação, possibilidade de pré-posicionamento e a iniciativa das ações por parte dos submarinos.

Um segundo argumento decorre do que foi visto na seção anterior, ressaltando o hibridismo das ameaças – que não se apresentam somente como forças organizadas, mas também com elementos irregulares, perpetrando atentados, crimes etc., com suporte tecnológico facilitado na atualidade. Todas essas ameaças incidem sobre nossos ativos e repercutem nos nossos interesses marítimos.

Ao lado desse argumento, como estamos vivendo sobre a égide da CNUDM III, a Lei do Mar, que tem como princípio a Liberdade de

Navegação – contemplado inclusive nas 12 milhas territoriais próximas à costa dos Estados, pelo instituto do direito de “passagem inocente” –, não podemos falar em controle/negação de espaços marítimos em caráter permanente, mesmo conscientes de que os tempos de paz são turbulentos e devem ser aproveitados na preparação dissuasória em face de conflitos armados, melhor forma de evitá-los.

Por oportuno, recordamos que o artigo do Almirante Turner, inspirador de nossa doutrina, não continha nenhuma tarefa associável à defesa/segurança das

águas jurisdicionais norte-americanas. A US Navy era uma Marinha focada no conflito global leste-oeste, e não tinha atribuições precípuas relacionadas a tal atividade, mais vocacionadas para a sua Guarda-Costeira⁴⁵.

Enfim, evidenciamos a necessidade de inspirar nossa doutrina em novo paradigma doutrinário – modelo de pensamento organizado não redutível a outro –, complementar ao paradigma do Combate no Mar, do qual derivaram as Tarefas Básicas em comento.

Aproveitando, portanto, uma reflexão do estrategista marítimo Harold Kearsley⁴⁶ – que, no final do século passado, identificou que não se lutava, contemporaneamente, apenas no mar, mas também pelo mar, por ter claramente sido guindado a uma relevante fonte de recursos –, formulamos o paradigma doutrinário do Combate pelo Mar, adotado no PEM 2040, tendo sido submetido ao escrutínio de vários setores da MB e ter prevalecido, pelas razões que o sustentam.

Vale ressaltar, ainda, neste ponto, a visão integral de Defesa Marítima desenvolvida no PEM 2040, com impactos doutrinários e organizacionais para a Força. Se folhearmos a publicação *Doutrina Militar-Naval*⁴⁷, vemos que ela apresenta as possibilidades de atuação do Poder Naval em três capítulos: um para o combate entre forças organizadas, consolidando as Operações de Guerra Naval; outro para as operações de emprego limitado da Força, que muitas vezes implicam um esforço hercúleo de esclarecimento, para evitar, por exemplo, um atentado contra uma

infraestrutura crítica marítima; e as chamadas Operações Benignas, possibilidades de atuação do Poder Naval em que não são previstas ações antagonônicas, *a priori*⁴⁸.

Assim, a abordagem e conceituação do PEM 2040 evoluiu dessa tripartição doutrinária – conforme teorização do historiador naval britânico Eric Grove — para a concepção de uma Defesa Marítima integral de amplo espectro, que compreende a Defesa Naval e a Segurança Marítima. Esta última contempla as vertentes *Security* (proteção marítima, contra ações antagonônicas) e *Safety* (afeta à Segurança do Tráfego Aquaviário), consoante o paradigma do Combate pelo Mar e os múltiplos desafios e ameaças que o acometem.

A defesa proativa da Amazônia Azul: imperativo estratégico de iniciativa das ações

Uma das orientações de nosso decisor estratégico foi reavivar no PEM 2040 os Princípios de Guerra constantes de nossa doutrina. Dos 12 princípios enunciados, sobressai uma característica de que deve dispor um sistema defensivo da Amazônia Azul, seus ativos e demais interesses estratégico-marítimos: a iniciativa das ações. Imaginemos que, se sofremos um atentado numa plataforma petrolífera que custou anos e bilhões de dólares de investimento, uma reação “pós-ataque” pode ser tardia para evitar graves prejuízos à vida da Nação. E quem não se lembra do derramamento de óleo na nossa costa ano passado (2019), que poluiu o litoral de vários estados nordestinos simultaneamente,

45 Se eles visualizassem estrategicamente uma "Amazônia Azul", a defesa desse patrimônio seria provavelmente apresentada em documento estratégico da Guarda-Costeira estadunidense.

46 1992.

47 BRASIL, 2017.

48 Um exemplo de “Operação Benigna” que merece reflexão seria a Desativação de Artefatos Explosivos, posto que algum agente antagonônico teria agido previamente para plantá-los.



Navio-Aeródromo Multipropósito (NAeM) *Atlântico* realizando Operações Aéreas

um crime continuado com externalidades negativas de longa duração?

Assim, a dispersão espacial e o grau de relevância dos interesses marítimos e fluviais para o Brasil devem ser levados em conta na atribuição de prioridade de objetivos e na concepção de sistemas de defesa. No sentido de aplicação da força, diante do paradigma do Combate pelo Mar, devemos ser proativos na defesa de

recursos de maior valor estratégico⁴⁹ ou ameaças mais críticas.

Recorrendo às primeiras versões da Estratégia Nacional de Defesa, vimos que ela preconizava empreender a defesa proativa de ilhas oceânicas e plataformas petrolíferas, ao lado da prontidão para responder a ameaças às linhas de comunicação marítimas, o que caracterizaria uma defesa reativa. Ocorre que a postura defensiva proativa precisava ser definida em termos estratégico-operacionais, priorizando objetivos defensivos, como o exemplo do parágrafo anterior.

Para a defesa da Amazônia Azul, partimos do trinômio doutrinário monitoramento/ controle, mobilidade e presença⁵⁰, para conceituar um sistema defensivo proativo, que deve dispor de consciência situacional e agilidade decisória para conjugar tempestivamente meios com capacidade móvel e/ou

predispostos nas áreas a serem protegidas.

Ademais, como doutrinariamente um controle de área marítima deve observar três requisitos – o tempo, o espaço e a força –, foram previstos no PEM 2040 gradientes de controle e proteção⁵¹ para otimizar o emprego da força no tempo e no espaço. Desse modo, não devemos atuar homogeneamente e com a mesma intensidade em todos os pontos de grandes áreas

49 Ideia previamente existente na versão anterior do PEM (2017), mas que precisava ser conceituada e aprofundada.

50 Inicialmente apresentado na Estratégia Nacional de Defesa e posteriormente incorporado à nossa última versão da Doutrina Militar-Naval (BRASIL, 2017).

51 Foram concebidos dois gradientes por analogia à Operação de Defesa de Tráfego Marítimo, que prevê o controle, com medidas de monitoramento e acompanhamento, por exemplo, e a proteção, com ação militar propriamente dita em face de atores antagônicos.

a defender, mas sim intensificar os esforços conforme a aproximação às áreas estratégicas, infraestruturas críticas etc. Sucintamente, pois só este tema proporcionaria um trabalho à parte, para a implementação de uma defesa proativa, o requisito de controle seria atendido pelo Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) e o de proteção, consoante a mobilidade e a presença, pela modernização da Força Naval, composta pelos meios de superfície, submarinos, aeronavais e de fuzileiros navais, tripulados e não tripulados.

Assim, um sistema defensivo proativo em duplo gradiente de controle e proteção deve prever maior presença naval nas proximidades das áreas críticas e maior mobilidade, para cobrir as áreas mais distantes da Amazônia Azul.

Nesse sistema, os submarinos convencionais com propulsão nuclear são meios de elevada proatividade para a defesa de

nossas águas jurisdicionais, sobretudo pelo aspecto dissuasório, devido à mobilidade estratégica.

O DESAFIO DA GESTÃO ESTRATÉGICA

Como a palavra “estratégia” é polisêmica, cumpre dizer que até o Capítulo 3 do PEM 2040 ela foi usada no sentido da arte ou emprego do Poder Militar em prol da consecução de objetivos políticos⁵². Depois de seu primeiro uso militar conhecido, pelo Arquiduque Charles⁵³, no início do século XIX, ela sofreu uma primeira derivação de sentido, passando a representar todos os meios à disposição de um Estado para atingir seus fins e objetivos, quer sejam diplomáticos, econômicos e de outras expressões de poder.

No transcurso do século XX, o conceito sofreu nova extensão de sentido,



Estaleiro de construção na Base de Submarinos da Ilha da Madeira (BSIM)

⁵² Definição próxima da formulada pelo Almirante Caminha (1980).

⁵³ COUTAU-BÉGARIE, 2010.

MISSÃO

Preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a Defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em Lei; e para o apoio à Política Externa.

VISÃO DE FUTURO*

A Marinha do Brasil será uma Força moderna, aprestada e motivada, com alto grau de independência tecnológica, de dimensão compatível com a estatura político-estratégica do Brasil no cenário internacional, capaz de contribuir para a defesa da Pátria e salvaguarda dos interesses nacionais, no mar e em águas interiores, em sintonia com os anseios da sociedade.

RESULTADOS PARA A SOCIEDADE

OBNAV 1
CONTRIBUIR PARA A
DEFESA DA PÁTRIA

OBNAV 2
PROVER A
SEGURANÇA MARÍTIMA

OBNAV 3
CONTRIBUIR PARA A
GARANTIA DOS PODERES
CONSTITUCIONAIS E DA LEI
E DA ORDEM (GLO)

OBNAV 4
COOPERAR COM O
DESENVOLVIMENTO
NACIONAL

OBNAV 5
APOIAR A POLÍTICA
EXTERNA

PROCESSOS

OBNAV 6
MODERNIZAR A FORÇA
NAVAL

OBNAV 7
OBTER A CAPACIDADE
OPERACIONAL PLENA

OBNAV 8
DESENVOLVER A
CAPACIDADE CIBERNÉTICA
NA MB

OBNAV 9
APRIMORAR AS
INTELIGÊNCIAS ESTRATÉGICA
E OPERACIONAL

OBNAV 10
AMPLIAR A CONSCIÊNCIA
SITUACIONAL MARÍTIMA
NAS ÁREAS DE INTERESSE
DA MB

INSTITUCIONAL

OBNAV 11
APRIMORAR A GESTÃO DE
PESSOAS

OBNAV 12
APERFEIÇOAR A GESTÃO
ORÇAMENTÁRIA,
FINANCEIRA E
ADMINISTRATIVA

passando a representar, além dos meios à disposição do Estado, aqueles que visam atingir os fins de qualquer atividade humana. Foi, portanto, na iniciativa privada que se desenvolveu uma nova versão de disciplina estratégica, a empresarial, e que novamente transbordou conhecimento para a Administração Pública. Dessa forma, a partir do Capítulo 4 do PEM 2040 aparecem conceitos derivados da moderna gestão administrativa, que lida com recursos públicos, notadamente humanos e financeiros.

Em síntese, a disciplinas de Estratégia Militar – no ramo Marítimo-Naval – e da Estratégia na Administração Pública são interdependentes; a primeira orienta e dá sentido à segunda, e esta apresenta os elementos que dão concretude à primeira. Dessa forma, o Capítulo 4 do PEM 2040 reinterpreta o Mapa Estratégico da MB, contemplando 12 Objetivos Navais (Obnav) a serem perseguidos, encimados pela Missão e Visão de Futuro da MB – tal qual disposto na Política Naval.

Para concretizar tais Obnav, houve um esforço de síntese na formulação de Ações Estratégicas Navais (AEN), posto que eram mais 170 ações na versão anterior desse Plano, que foram reduzidas para cerca de 50, favorecendo a elaboração de painel de controle para o seu acompanhamento, no nível adequado à Alta Administração Naval. Para tal, conforme a oportuna orientação do nosso decisor estratégico, foram observados os projetos constantes do Portfólio Estratégico da Marinha na

confeção das AEN – que se encontra agora em revisão, sob coordenação da Subchefia de Estratégia do Estado-Maior da Armada. Adicionalmente, os sete grandes Programas Estratégicos da MB foram apresentados no Plano, a saber: Pessoal, nosso maior patrimônio; Programa Nuclear da Marinha (PNM); Construção do Núcleo do Poder Naval; Obtenção da Capacidade Operacional Plena; Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul; Ampliação da Capacidade de Apoio Logístico para os Meios Operativos; e a mentalidade marítima.

No momento, buscamos concatenar as AEN do PEM 2040 com os Programas e Projetos do Portfólio da Marinha, para alinhá-los às metas prioritárias estabelecidas pela Alta Administração Naval e respectivas Ações Orçamentárias/Internas. O embarque de novos oficiais com *expertise* em elaboração de métricas, sistemática de medição de desempenho, bem como



Amazônia Azul – 5,7 milhões km² / 60.000 km de hidroviáveis

gerenciamento de riscos estratégicos, são esperados para 2021, um conhecimento técnico-administrativo valioso.

Como um plano não é um fim em si mesmo, os esforços agora vão se concentrar na gestão e no acompanhamento da execução do PEM 2040, ensejando a segurança e a defesa que nossa sociedade merece, a bem do Brasil. Dessa forma, os avanços na Gestão Estratégica, terceira fase do Planejamento Estratégico da Força – análoga ao controle da ação planejada, no planejamento militar que aprendemos nos cursos ministrados em nossa Escola de Guerra Naval –, após confecção do Plano, poderão ser objeto de novo artigo num futuro próximo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sem a pretensão de esgotar o que foi previsto no PEM 2040, cumpre reconhecer que esse Plano resulta da contribuição de muitos colaboradores civis e militares, da Academia, do meio empresarial, de homens do mar, consultores e formadores de opinião. Destacamos aqui uma homenagem ao amigo Professor Ítalo Pesce, nosso colega de mestrado, um apóstolo do Poder Aeronaval brasileiro, falecido recentemente, no contexto da crise pandêmica que nos assola, uma das ameaças previstas nesse Plano.

Intramuros, vale destacar que as diretrizes e ações apresentadas no PEM 2040 resultam de um trabalho colabora-

tivo de todos os setores da MB, tendo a Política Naval como farol, provendo orientação firme e segura para que nossos marinheiros e fuzileiros garantam o cumprimento da missão da MB.

O trabalho continua, como indicamos na última seção, e temos grandes desafios pela frente para a execução desse Plano, bem como iniciamos a coleta de subsídios para o seu aprimoramento, nas versões futuras. À guisa de exemplo, a consecução da AEN Defesa-1⁵⁴, “Desenvolver a Sistemática de Planejamento de Força no âmbito da MB”, encontra-se em processo de desenvolvimento, contando com os esforços da Assessoria para Desenvolvimento de Conceitos, Estratégias e Doutrinas (ADCED), recém ativada no Estado-Maior da Armada.

Numa frente paralela, temos a AEN Defesa-2, sob supervisão da Divisão de Guerra Naval desta Subchefia, “Implantar a Defesa Proativa da Amazônia Azul”, cuja descrição sugere grandes desafios de ordem material, doutrinária, operacional

e tecnológica, entre outros, a superar:

Implantar um sistema de defesa proativo, que, conforme descrito neste Plano, consoante o SisGAAz, dispõe de consciência situacional e agilidade decisória – por intermédio de uma estrutura de Comando Operacional e sistema de C2 que incorpore novas tecnologias de ciência de dados, como a Inteligência Artificial (IA) – para

Temos a consciência da nossa missão, com a alma salgada, de informar e conscientizar a sociedade brasileira de que a Defesa da Pátria começa pelo mar

54 Essas ações são descritas por palavras ou acrônimos que evocam aos objetivos a que estariam diretamente associadas, no caso o primeiro Obnav: “Contribuir para a Defesa da Pátria”.

conjugar tempestivamente os meios (autônomos e tripulados) que comporão a Marinha do Futuro (2040), dotados de capacidade móvel e/ou predispostos no Atlântico Sul, para assim neutralizar ameaças de toda ordem aos interesses nacionais, a partir de um esforço de prospecção tecnológica que incorpore inovações militares – cinética e não cinéticas, especialmente as disruptivas – à Força Naval e suas ver-

tentes doutrinárias e organizacionais. (BRASIL, 2020a, p.62)

Enfim, registrando, por empréstimo, o lema da nossa briosa Diretoria de Hidrografia de Navegação da Marinha, “Restará sempre muito o que fazer”, temos a consciência da nossa missão, com a alma salgada, de informar e conscientizar a sociedade brasileira de que a Defesa da Pátria começa pelo mar.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ARTES MILITARES>; Defesa Estratégica; Estratégia Marítima;

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. *Os gigantes da estratégia naval: Alfred Thayer Mahan e Herbeth William Richmond*. Curitiba: Prismas, 2015.
- BARBOSA, Ilques. “Oceanopolítica: uma pesquisa preliminar”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro. v. 129. n. 04/06 abr./jun., p. 55-68, 2009.
- BOUTHOU, Gaston; CARRÈRE, René. *O desafio da guerra*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1979.
- BRASIL. Decreto nº 74.557, de 12 de setembro de 1974. Cria a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm) e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Antigos/D74557.htm. Acesso em: 16 out. 2018.
- BRASIL. Decreto nº 89.331, de 25 de janeiro de 1984. Aprova a Política Marítima Nacional (PMN). Revogada pelo Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994, o qual aprovou a PMN atualmente em vigor. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 26 jan. 1984. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D89331.htm. Acesso em: 07 out. 2018.
- BRASIL. Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994. Aprova a Política Marítima Nacional (PMN). *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 13 out. 1994. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D1265.htm. Acesso em: 07 out. 2018.
- BRASIL. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 23 jun. 1994. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1530.htm. Acesso em: 24 nov. 2020.
- BRASIL. Decreto nº 3.939, de 26 de setembro de 2001. Dispõe sobre a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm) e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2001/D3939.htm. Acesso em: 16 out. 2018.

- BRASIL. Escola Superior de Guerra. *Fundamento do Poder Nacional*. Rio de Janeiro: ESG, 2019.
- BRASIL. Marinha do Brasil. EMA-305 – Doutrina Básica da Marinha. Brasília, DF: Estado Maior da Armada, 1979.
- BRASIL. Marinha do Brasil. EMA-305 – Doutrina Militar Naval (DMN). 3. Rev. Brasília, DF: Estado Maior da Armada, 2017.
- BRASIL. Ministério da Defesa. MD35-G-01 – Glossário das Forças Armadas. Brasília, DF, 2015.
- BRASIL. Marinha do Brasil. Plano Estratégico da Marinha 2040. Brasília, DF: Estado Maior da Armada, 2020a.
- BRASIL. Ministério das Minas e Energia. Relatório Síntese do Balanço Energético Nacional 2020. Rio de Janeiro: Empresa de Pesquisas Energéticas, 2012b. Disponível em: <https://www.epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/balanco-energetico-nacional-2020#:~:text=Relat%C3%B3rio%20S%C3%ADntese%202020,base%20o%20ano%20de%202019%20>. Acesso em: 17 nov. 2020b.
- CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História marítima*. Rio de Janeiro, RJ: Biblioteca do Exército, 1980a.
- CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *Delineamentos da estratégia*. Florianópolis, SC: Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina, 1980b.
- CORBETT, Julian Stafford. *Principles of maritime strategy*. London; New York: Longmans, Green and Co., 1911.
- COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *Tratado de Estratégia*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. 2010. Tradução de: Brigitte Bentolila de Assis Manso *et al.*
- FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (FIRJAN). *Panorama Naval no Rio de Janeiro 2018*. Rio de Janeiro: Firjan, jan. 2018.
- FLORES, Mario Cesar. *Panorama do Poder Marítimo Brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1972.
- FLORES, Mario César; VIDIGAL, Armando A. F. *Desenvolvimento do poder naval brasileiro: tópicos para debate*. Brasília: Ministério da Marinha, 1976.
- HOUAISS, Antônio. *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001. 2922 p.
- JUDICE, Luciano Ponce Carvalho; PIÑON, Charles Pacheco. *A defesa do ouro negro da Amazônia Azul*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2016.
- KEARSLEY, Harold. J. *Maritime Power and twenty-first century*. Aldershot: Dartmouth Publishing Company, 1992.
- MAHAN, Alfred Thayer. *The influence of sea power upon history*. London: Sampson Low Marston and Co. ltd, 1892.
- MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Metodologia científica: ciência e conhecimento científico, métodos científicos, teoria, hipóteses e variáveis e metodologia jurídica*. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2011.
- MORGENTHAU, H. Trad. Osvaldo Biato. *Política entre as nações: a luta pelo poder e pela paz*. São Paulo: Editora Universidade. 2003.
- MORAIS, J. M. *Petróleo em águas profundas: Uma história tecnológica da Petrobras na exploração e produção offshore*. Brasília: IPEA, 2013.
- MOURA, José Augusto Abreu de. *A estratégia naval brasileira no pós-guerra fria: uma análise comparativa com foco em submarinos*. Rio de Janeiro: Femar, 2014.
- TILL, Geoffrey. *Seapower: A guide for the Twenty-First Century*. 3. ed. London: Routledge, 2013.
- VIDIGAL, Armando A. F., *et al.* *Amazônia Azul: O mar que nos pertence*. Rio de Janeiro: Record, 2006. 305 p.
- WEDIN, Lars. *Estratégias Marítimas no século XXI – A contribuição do Almirante Castex*. Traduzido por Reis, Reginaldo; Neves, Gustavo; Ozorio, Paulo. 1 ed. Escola de Guerra Naval. 2015. 235 p.



PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA DE 2020

Instituído em 11 de junho de 1907 pelo Decreto nº 6.510, o Prêmio Revista Marítima Brasileira (RMB) tem o propósito de estimular o estudo e a pesquisa de assuntos técnico-navais, sendo concedido, desde 1910, ao autor do trabalho que

for considerado de maior utilidade para a Marinha. A partir de 1950, o Prêmio RMB passou a ser concedido a cada três anos, republicando-se o artigo premiado. Os autores já distinguidos com o prêmio estão relacionados adiante.

ESTADO-MAIOR DA ARMADA PORTARIA Nº 177/EMA, DE 26 DE OUTUBRO DE 2020

O chefe do Estado-Maior da Armada, no uso da delegação de competência que lhe confere o inciso XI do art. 1º, do anexo A da Portaria nº 237/MB/2016, e de acordo com o subitem 2.4 e a alínea f do subitem 3.2 das Normas para Concessão da Medalha RMB, aprovadas pela Portaria nº 173/2005, deste Estado-Maior, resolve:

Art. 1º – Conceder a Medalha RMB, relativa ao triênio 2017-2019, ao Contra-Almirante (Refº) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis, autor do artigo “O Ocaso e

o Renascer da Geopolítica – A Força de uma ‘Palavra’?”, publicado na *RMB* do 2º trimestre de 2017.

Art. 2º – Distinguir com Menção Honrosa, relativa ao triênio 2017-2019, os artigos:

I – “O Projeto Atlas dos Naufrágios de Interesse Histórico da Costa do Brasil”, publicado na *RMB* do 1º trimestre de 2018, autores:

Vice- Almirante (Refº -EN) Armando de Senna Bittencourt;

Capitão de Fragata (EN) Flávia Mandarino;

Capitão de Corveta (T) Ricardo dos Santos Guimarães;

Capitão de Corveta (EN) Rafael Vieira de Moraes;

Capitão-Tenente (T) Daniel Martins Gusmão;

Capitão-Tenente (T) Anderson de Rieti Santa Clara dos Santos; e

Primeiro-Tenente (EN) Estela Dierka Roveda dos Santos.

II – “A Evolução da Interoperabilidade nas Forças Armadas dos EUA”, publicado na *RMB* do 4º trimestre de 2019, autores:

Capitão de Mar e Guerra Gustavo Calero Garriga Pires; e

Capitão de Mar e Guerra (RM1-IM) Hércules Guimarães Honorato

Cláudio Portugal de Viveiros

Almirante de Esquadra

Chefe do Estado-Maior da Armada

CONTRA-ALMIRANTE (REF^a) REGINALDO GOMES GARCIA DOS REIS

Doutor em Política e Estratégia Marítimas pela Escola de Guerra Naval (EGN, 1991). Mestre em Ciências Navais pelo Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores da EGN (1981). Possui MBA em Gestão Internacional pelo Instituto de Pós-Graduação em Administração (Coppead-2003). Especialista em Gestão Estratégica pela Universidade Cândido Mendes (Ucam-2002) e em Relações Internacionais pela Universidade de Brasília (UnB-1983). Além de todos os cursos de carreira da Marinha do Brasil, possui o Curso Superior da Escola de Guerra Naval do Peru.

É graduado em Ciências Navais, tendo sido declarado guarda-marinha pela Escola Naval em 1966. Foi Instrutor da EGN (jan/1981 a mar/1985; imediato da Escola Naval (mar/1995 a mar/1997). Como almirante, foi secretário-executivo do Centro de Estudos Político-Estratégicos e membro permanente do Conselho de Planejamento de Pessoal, na Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha (jan/1997 a dez/2001); diretor de Pessoal Civil da Marinha e comandante da 1ª Divisão



da Esquadra (mar/2000 a abr/2001). Participou do grupo permanente do ciclo de debates “Evolução do pensamento brasileiro em matéria de defesa e segurança. Uma Estratégia para o Brasil” (Itaipava, RJ, 2003-2004), do Ministério da Defesa. É colaborador da Eceme, Uerj e UFF. Atualmente, é membro e conferencista de diversos temas impor-

tantes relacionados a Estudos Estratégicos, Relações Internacionais, Geopolítica e Defesa Nacional; consultor na área de Defesa Nacional e Planejamento Estratégico (jan/2002 – atualidade); superintendente de Ensino da EGN; professor dos Cursos de Carreira da EGN e do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM-EGN); membro do Corpo Docente Permanente do Pró-Defesa (EGN) e do Corpo Editorial da *Revista da Escola de Guerra Naval* (2006 – atualidade); participou do corpo editorial da *Revista Navigator* e do Comitê de Assessoramento da Fundação de Estudos do Mar – Femar.

Autor dos capítulos “A Invencível Armada: Mito, Dogma e Poder”, do livro *Guerra no Mar: Batalhas e Campanhas Navais que mudaram a História*, organizado por Armando Vidigal e Francisco Eduardo Alves de Almeida (Record, Rio, 2009); “A defesa “hemisférica em crise: uma geopolítica do Atlântico”, do livro *Atlântico: A História de um oceano*, organizado por Francisco Carlos Teixeira da Silva, Karl Schurster de Sousa Leão e Francisco Eduardo Alves de Almeida (Civilização Brasileira, 2013); “Segurança no Mar”, do livro *O Brasil e o Mar no Século XXI: Relatório aos Tomadores de Decisão do País*, coordenado por Marcus Augusto Leal de Azevedo e organizado por Antonio Reginaldo Pontes Lima Junior (CEMBRA, 2019); coautor das obras

Dicionário de Guerras e Revoluções do século XX e Mundo Latino e Mundialização; membro da equipe editorial da tradução do livro *Estratégias Marítimas no Século XXI, A contribuição do Almirante Castex – Lars Wedin* (Nuvis, 2017); membro da equipe editorial da tradução do livro *Tratado de Estratégia de Hervé Coutau-Bégarie* (EGN, 2010); e autor de trabalhos para a revista *Tecnologia & Defesa*. Possui diversas condecorações, destacando-se a concessão de medalhas da *Revista Marítima Brasileira* referentes aos triênios 2005-2007 e 2017-2019, pelos artigos “Os fatores geopolíticos – a variável recursos: o petróleo”, no 2º semestre de 2006, e “O ocaso e o Renascer da Geopolítica – A Força de uma ‘Palavra?’”, no 2º trimestre de 2017.

Participa dos grupos de pesquisa Núcleo de Avaliação da Conjuntura Marítima (EGN) e Uso Político-Estratégico do Poder Marítimo na atualidade (PPGEM-EGN), cujos propósitos principais passam pela discussão das formulações teóricas navais dos séculos XIX e XX, à luz dos seguintes pensadores: Alfred Thayer Mahan; Julian Corbett; Bernard Brodie; Eric Grove; Geoffrey Till; Colin Gray; Norman Friedman; Hervé Coutau-Bégarie e Armando Amorim Ferreira Vidigal, indicando seus pontos coincidentes e discordantes, além de caminhos a serem seguidos pelo Poder Naval brasileiro.

AUTORES DISTINGUIDOS COM O PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

1910	Capitão de Mar e Guerra Francisco Radler de Aquino
1911	Capitão de Fragata Raul Tavares
1912	Capitão de Corveta Luiz Autran de Alencastro Graça
1926	Capitão de Fragata Américo Vieira de Melo Capitão de Fragata Tibúrcio Marciano Gomes Carneiro
1927	Capitão de Mar e Guerra Otávio Perry
1928	Contra-Almirante Conrado Heck
1929	Capitão-Tenente José Augusto Vinhaes
1930	Capitão de Corveta Octávio Mathias Costa
1935	Capitão-Tenente Oswaldo Alvarenga Gaudio
1947	Capitão de Mar e Guerra Álvaro Alberto da Motta e Silva
1950	Capitão de Mar e Guerra Daniel dos Santos Parreira
1953	Capitão de Mar e Guerra Paulo Antônio Telles Bardy
1956	Capitão de Fragata Francisco de Souza Maia Júnior
1959	Capitão de Mar e Guerra Helio Leoncio Martins
1962	Capitão de Mar e Guerra (IM) Francisco Ferreira Netto
1971	Capitão de Fragata Mário César Flores
1974	Capitão de Fragata Roberto Luiz Fontenele Lima
1977	Capitão de Mar e Guerra (EN) José Luiz Lunas de Mello Massa
1980	Contra-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal
1983	Contra-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal
1986	Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal
1989	Almirante de Esquadra Mário César Flores
1992	Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal
1995	Capitão de Corveta (IM) Agostinho Santos do Couto
1998	Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal
2001	Professor Eduardo Italo Pesce
2004	Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho Contra-Almirante Antônio Fernandes Pereira Capitão de Mar e Guerra Pedro Augusto Bittencourt Lynch Professor Eduardo Italo Pesce
2007	Contra-Almirante Reginaldo Gomes Garcia dos Reis Capitão de Mar e Guerra Fernando Malburg da Silveira Capitão de Mar e Guerra Antonio Carlos Soares Guerreiro
2010	Almirante de Esquadra (FN) Alvaro Augusto Dias Monteiro
2013	Capitão de Corveta (FN) Alexandre Arthur Cavalcanti Simioni
2017	Engenheiro René Vogt
2020	Contra-Almirante (Ref ^l) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis

O OCASO E O RENASCER DA GEOPOLÍTICA – A força de uma “palavra”?*

*“A certeza absoluta é um privilégio de
mentes não educadas e dos fanáticos”*

C. J. Keyser

REGINALDO GOMES GARCIA DOS REIS**
Contra-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução
O fato geopolítico e a história da Geopolítica
As escolas geopolíticas e o ocaso
O renascer e um epílogo em suspense
Conclusão

INTRODUÇÃO

O avanço da tecnologia em vários campos de aplicação parece estar encolhendo as distâncias geográficas. Além disso, as pessoas movem-se ao redor do planeta não só pelos meios de transportes, mas principalmente nas “plataformas” dos meios virtuais. Tal situação parece indicar uma diminuição na característica marcante do que se conhece como identidade e nacionalidade. Chega-se até a

identificar algumas pessoas como cidadãos do mundo. Isso desafia todos: políticos, acadêmicos, analistas, jornalistas, militares e outros que se interessam pelo tema. Buscam identificar explicações, por vezes sintetizadas no termo globalização/mundialização de uma forma simplista.

Hannah Arendt, em seu livro *As origens do totalitarismo* (1951), procurou demonstrar os perigos da ênfase nas características do tema das nacionalidades. Se forem levadas a um extremo, podem ocasionar

* Republicação do artigo da *RMB* do 2º trimestre de 2017.

** *Curriculum vitae* do autor no início da matéria.

ações amplamente negativas, como a história aponta em diversas épocas da humanidade. Entretanto, os fatos ocorridos neste tempestuoso século XXI indicam que as raízes profundas continuam a alimentar as “forças profundas”¹ da Geopolítica.

Em seu último livro (*Who are We? The Challenges to America's National Identity*, 2004), Samuel P. Huntington internalizou para a sociedade norte-americana os problemas antes apontados por ele em *Choque de Civilizações*. Estariam os valores dos Wasp (*White, Anglo-Saxon and Protestant*) sendo minados pela crescente invasão dos imigrantes “hispanicos”, associada às alterações advindas dos cidadãos cosmopolitas norte-americanos?

Alguns grupos políticos nos Estados Unidos da América (EUA) parecem dar crédito a essa hipótese. Veem os atuais acontecimentos como o produto da dinâmica evolutiva das características das sociedades e das

identidades nacionais. Os fatos geopolíticos ocorrem por caminhos de crescente maior complexidade, com elevado grau de incertezas. Talvez esse aspecto sirva como ponto de partida para clarificar o retorno do termo geopolítica.

A simplificação conceitual do termo geopolítica como o estudo do espaço e posição pode trazer uma ocultação da necessidade de ampliar o entendimento da palavra e vê-la muito mais pelo modelo que nos legou Pierre Renouvin, englobando um método de análise e interpretação dos efeitos advindos das interações, em

diversos graus diferentes de intensidade, para cada situação das “forças profundas” e a correlação com o fator tempo. São as forças em choque em diferentes relações de poder entre atores estatais, ampliadas pelas interferências de atores não estatais nos campos externos e internos. Isso se dá como resultante dos enfrentamentos por maior influência, uma constatação histórica. Essa é uma constante, uma característica permanente da “geo-história” do mundo, independentemente das dinâmicas tecnológicas ou oriundas de outras origens.

A divisão em campos distintos dos fenômenos complexos das relações de poder nas Relações Internacionais ou na política interna revela um modelo por

demais simplificador. Em decorrência, oculta ou subestima a multidisciplinaridade do mundo real. As lições da História mostram a necessidade da prudência e da cautela nas análises feitas sobre os acontecimentos em

escalas de tempo de curto prazo.

A “diminuição” das distâncias pelas crescentes facilidades proporcionadas pelas tecnologias de informação e comunicações (TIC) não permite, ao ser contrastada com os acontecimentos contemporâneos de um mundo em ebulição, que se deixe de considerar, dentre outros, o papel desempenhado pelas identidades, catalizadoras das “forças profundas” da Geopolítica.

Alguns fatos contemporâneos, selecionados de forma aleatória, indicam que a Geopolítica está presente, gostem ou não da palavra. A realidade que ela

**Os fatos geopolíticos
ocorrem por caminhos
de crescente maior
complexidade, com elevado
grau de incertezas**

1 NA: RENOUVIN, Pierre. DUROSELLE, Jean-Baptiste. *Introdução à História das Relações Internacionais*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1967.

nos apresenta, como método de análise multidisciplinar, mostra a força do termo. Não é isso que se vê nos problemas atuais defrontados na Síria, na Ucrânia e no Brexit? Além disso, atentemos para “as surpresas” dos analistas, baseados em índices numéricos, com o resultado final das eleições de 2016 nos EUA.

As breves linhas que se seguem convidam o leitor para refletir sobre o tema “O ocaso e o renascer da Geopolítica”.

O FATO GEOPOLÍTICO E A HISTÓRIA DA GEOPOLÍTICA

Relacionar o mundo real dentro de perspectivas teóricas continua a ser um imenso desafio acadêmico. Quando alguns fatos geopolíticos surpreendem todos, seja pelo seu inesperado ou pela dimensão que assumem alguns eventos correntes aparentemente de baixo valor significativo, há uma vã tentativa crítica de desacreditar os modelos que buscam interpretar e entender os eventos.

Evidentemente, compreender os fenômenos altamente complexos da interação de atores estatais e não estatais dentro do amplo quadro internacional, regional e no interior de cada Estado é uma tarefa extremamente difícil.

A perspectiva geográfica e histórica ajuda a obter um entendimento mais amplo e profundo dos diversos aspectos que envolvem o ambiente a ser analisado. Em que pese as momentâneas adoções de ênfase em análises limitadas ou orientadas para fins políticos evitados de determinismos, a Geopolítica retornou ao final do século XX e início deste século XXI. A prevalência no uso do termo na mídia e nos debates políticos e acadêmicos serve para demonstrar a complexidade dos eventos correntes. Em verdade, é difícil estabelecer como a combinação de diferentes manifestações

em intensidade de cada atributo para cada espaço está presente, sejam atributos sociais, econômicos, políticos, militares ou físicos. Como os atributos impactam e são impactados internamente e externamente? Isso foi o que Pierre Renouvin chamou de “forças profundas”.

A pesquisa histórica intensificou a busca da “verdade” dos fatos, seja no tempo histórico longo ou na identificação no tempo contemporâneo. Por tal razão, cabe aqui efetuar uma breve digressão histórica, a qual, sob o meu ponto de vista, serve de base para ajudar a esclarecer o retorno atual da palavra “geopolítica”.

O simplismo com que se atribui à “geopolítica” todos os delitos cometidos durante a Segunda Guerra Mundial deixou de perquirir no tempo anterior como era o ensino da Geografia. É importante, então, ressaltar o que nos passam alguns autores atuais sobre esse tema.

O século XIX é o ponto de partida para entender sobre o ensino da Geografia. Entretanto, não se pode olvidar do período dos mistérios e segredos que circunscreveram as grandes navegações portuguesas, assim como as derivações de êxito e inovação advindas da empreitada que teve como base sólida o conhecimento desenvolvido na Escola de Sagres. Enfatiza-se tal fato por ser algo que toca diretamente a nós, brasileiros, como herança de uma escola geopolítica (Crowley, Roger, pg 45/47).

Outros exemplos poderíamos encontrar, aproveitando até mesmo o ressurgir, no século XXI, da China, cujos poder e conhecimento foram percebidos pelo Ocidente ao percorrer o “caminho da seda”. Voltamos ao século XIX, mais precisamente ao período da unificação da Prússia, para reconstituir uma realidade desvanecida na profundidade do tempo histórico.

Segundo Pascal Lorot (*Historie de La Geopolitique*, 1995), a Geografia é uma

ciência antiga. Ela serve nos seus primórdios para que, entre outros aspectos, os príncipes a usem no sentido de que, ao conhecer o território que lhes pertence, possam melhor controlá-lo. Os estados-maiores das forças militares, em especial os exércitos (força terrestre), utilizam-na para poder evoluir em suas manobras no campo ou estabelecerem sítios protegidos, onde organizam suas fortificações. Era conhecida como uma Geografia Militar (Hervé Coutau-Bégarie, *Tratado de Estratégia*, 2006). Entretanto, ela era desconhecida pela maior parte das pessoas. Verificasse, então, que o acesso ao conhecimento revelava o uso político da Geografia nas relações de poder internas e externas.

A amplitude deste texto não permite aprofundar ainda mais o tema, mas fica a intenção de demonstrar a linha de pesquisa que se apresenta como desafio. Por tal razão, usa-se a limitação dos séculos XIX e XX para o caso específico dos alemães e franceses no trato da Geografia. A partir de 1815, época do Congresso de Viena, a Prússia obtém territórios, mas que se encontram apartados do seu núcleo histórico de poder. Tal fato gera a necessidade de atender a uma ingente demanda: a busca da unidade política alemã. É assim que se vislumbra o uso da Geografia como uma forma de transmitir ao povo alemão uma tomada de consciência para dar uma resposta àquela demanda (Lorot, 1995).

O passo seguinte é a decisão de ensinar a Geografia em todos os níveis escolares para os prussianos desde a escola primária até a universidade. Segundo Lorot, o ensino obrigatório da Geografia é estabelecido nos anos de 1820. Privilegia-se o ensino

dos aspectos físicos da Geografia para que o clima, a geologia e o relevo sejam a base do convencimento da unicidade alemã. O fator linguístico só será utilizado pela Prússia após o sucesso contra a Áustria na Batalha de Sadowa, em 1866 (Lorot, 1995; Coutau-Bégarie, 2006) (Aymeric Chauprade, 2003).

Como nos alerta Colin Gray (*Another Bloody Century*, 2005), é primordial que se entenda o contexto. Nesse caso, existia uma onda crescente de rivalidades entre um Estado que surgia e outro, a França, que já era forte e com espaços definidos e crescente expansão pelo mundo, unido internamente por um ideal comum. Entretanto, é somente após a derrota em 1871 para a Prússia, na disputa pela Alsácia, que

a França vai decidir pela ampliação do ensino da Geografia em todos os níveis para o seu povo.

A reação francesa é bem simbolizada, segundo diversos autores, por *Tour de*

France par deux enfants, livro de 1877, de autoria de Bruno Giordano. A obra, endereçada ao público infantil, narra como os dois pequenos alsacianos descobrem a França, depois de banidos de sua terra pela ocupação alemã. Esse foi o livro de leitura de todas as crianças francesas de 1880 até a Grande Guerra – Primeira Guerra Mundial. Percebe-se, assim, como foram lançadas as sementes de um amplo uso político da Geografia para os acontecimentos do século XX.

A Geografia e a História passam a ser ensinadas desde as escolas primárias. Devido à necessidade de formar professores, as duas disciplinas são recebidas e ampliadas no ensino universitário. No caso da França, a primeira cadeira de

O acesso ao conhecimento revelava o uso político da Geografia nas relações de poder internas e externas

Geografia foi criada em 1872, na Universidade de Nancy. Ela foi ocupada por Paul Vidal de la Blache reconhecido como o fundador da Geografia francesa (Pierre Celérier, *Géopolitique et Geostratégie*, 1955). Nasce assim uma escola geopolítica francesa que, desde o seu início, vai procurar opor-se ao que se chama de escola geopolítica alemã.

Até este ponto fica explícito que o fato das duas escolas, alemã e francesa, terem percorrido caminhos antagônicos, não pode significar que a culpa dos erros cometidos pelos que dirigiam os destinos do país possa ser atribuída a uma jovem forma de analisar os problemas externos e internos no campo das relações de poder. Cabe aqui lembrar que o uso da ciência no campo nuclear, para chegar a uma arma atômica, não invalidou o campo científico.

Ao final do século XIX e início do século XX, diversos países mobilizaram as ciências humanas e as ciências exatas para dar respaldo aos seus interesses nos conflitos políticos que chegaram ao emprego da beligerância. As sementes plantadas anteriormente vão produzir as condições para que possam ser perfeitamente identificadas as escolas geopolíticas. Vamos ver como elas pontificam nas suas análises. Com o eclodir da Primeira Guerra Mundial e a frágil paz alcançada em Versalhes, volta-se aos campos de batalha. A Segunda Guerra Mundial faz retornar os fantasmas do passado. Ao seu término é decretado, por alguns, o ocaso da Geopolítica.

AS ESCOLAS GEOPOLÍTICAS E O OCASO

Alguns autores têm buscado argumentos no início do século XX, em especial na Primeira Guerra Mundial, para identificar pontos em comum com o início do século XXI. Por outro lado, 2014 reserva algu-

mas coincidências no número de anos em que alguns fatos geopolíticos ocorreram. Pode-se começar pelo centenário do início da Primeira Guerra Mundial. Também temos os 75 anos do início da Segunda Guerra Mundial e os 25 anos da queda do Muro de Berlim.

No início do século XX, havia a ideia de que, graças ao intenso intercâmbio comercial entre os países, uma “globalização” da época, marcada por forte interdependência, daria as bases necessárias para que o fantasma da guerra fosse afastado.

Hoje recorda-se o livro *A Grande Ilusão*, de Norman Angell, publicado em 1909, no qual foram identificadas diversas razões para que não se produzisse um conflito bélico entre as principais potências. O argumento mais significativo era o fato dos possíveis antagonistas serem parceiros comerciais. Hoje lembramos os cem anos de um episódio que começa em 28 de junho de 1914 com o assassinato do arquiduque Francisco Ferdinando, herdeiro do trono austríaco, por um estudante sérvio pertencente ao grupo terrorista Mão Negra. De um episódio menos significativo, desencadeou-se um conflito mundial, uma vez que fatos antecedentes contribuíam para a instabilidade, a incerteza e a insegurança geopolítica. Foi a “Guerra Total”.

Uma assertiva disseminada entre todos os que buscam conhecer e entender os conflitos é que cada um deles é único. Não existem regras e modelos pré-determinados para obter êxito no enfrentamento dos complexos problemas que se apresentam. Faz-se necessária, sim, uma profunda análise dos eventos reais. Em verdade, busca-se uma compreensão adequada e específica dos fatos dominantes de cada situação em um dado tempo e como as “forças profundas” atuam. Isso é o contexto. As “escolas” geopolíticas devem, portanto, ser vistas pelo prisma acima. Antes

da Primeira Guerra Mundial, a economia europeia era integrada. Ao mesmo tempo, era praticada uma colonização irrefreável pelas principais potências europeias na busca de mercados e recursos naturais desde o século XIX. A partilha do continente africano é um exemplo marcante de tal atuação. A Liga das Nações ensaiava seus passos para congregar os diversos países em um nível de governança comum, com intenções nem sempre sinceras.

Desde o século XVI, uma frase, muito comum a *posteriori*, com outros termos, foi legada por Sir Walter Raleigh (nascido em 1552 e decapitado em 29 de outubro de 1618 na torre de Londres): “Aquele que controla o mar controla o comércio; aquele que controla o comércio mundial controla as riquezas do mundo e, conseqüentemente, o mundo em si” (Geoffrey Till, *Seapower – A Guide For The Twenty-First Century*).

Uma breve análise aponta para quatro grandes escolas, dentro do modelo mais ocidentalizado: escola anglo-saxônica; escola alemã; escola francesa; e uma escola eslava, predominantemente russa. A categorização não procurou ser exaustiva. Pode-se até pensar na existência de uma escola geopolítica brasileira, que tem em aberto nos dias atuais uma demanda por continuidade e atualização.

A amplitude deste texto não permite uma profunda discussão sobre cada uma das escolas mencionadas. Pode-se, sim, afirmar que a Geopolítica, em sua origem, nasce da Geografia. Esta já foi citada ao início deste ensaio e embasa a ideia de

como a Geografia, como ciência antiga, foi utilizada nas relações de poder. É no contexto do final do século XIX que surgem as “leis da Geografia política”, oriundas das pesquisas de Friedrich Ratzel. Ele será o inspirador da escola alemã.

Ratzel, em seus estudos iniciais, percorre o caminho dos cursos de Geologia, Paleontologia e Zoologia. Em Heidelberg, foi aluno de Ernst Haeckel, criador da palavra “ecologia”. Este o introduz nos estudos do darwinismo e das teses evolucionistas, as quais tinham despertado novos desafios. Sua obra *Être et devenir du monde organique (O ser e o futuro do mundo orgânico)*, de 1869, reflete bem tal aspecto

(*La Géopolitique*, Pascal Lorot, François Thuau, 2002).

Sua formação científica leva-o a lançar duas obras ao regressar dos EUA. Seu doutorado tem como tese, publicada em 1876, “A emigração chinesa”. Busca entender os movimentos migratórios. Sua obra maior aparece

em 1897, para dar uma visão do papel e do funcionamento do Estado. A este trata como um “organismo vivo”, necessitado de uma base especial para dar vez ao desenvolvimento e à expansão. As suas “sete leis” são publicadas em sua obra de 1901. Aí está uma das peças de sustentação da Geopolítica alemã. Nela Karl Haushofer irá buscar a referência dos seus trabalhos para tratar do espaço vital e as motivações subjacentes em relação aos limites das fronteiras (*La Géopolitique*, Lorot et Thuau, 2002).

A criação da palavra geopolítica não é proveniente de Ratzel. Foi usada pela primeira vez por Rudolf Kjellen, sueco,

“Aquele que controla o mar controla o comércio; aquele que controla o comércio mundial controla as riquezas do mundo e, conseqüentemente, o mundo em si”

Sir W. Raleigh

professor de Ciência Política e de História nas universidades suecas de Göteborg e Upsala. Para ele, a fonte de poder do Estado está no elo telúrico que une a população ao território em que vive. É também, como continuador das obras de Ratzel, um crente da fórmula que vê o Estado como um organismo vivo (Lorot *et Thual*, 2002).

Karl Haushofer é um alemão impregnado pelas vicissitudes do seu tempo desde as consequências da Primeira Guerra Mundial até o legado do Tratado de Versalhes. Como síntese do seu pensar está sua ambição em fazer da Geopolítica “a consciência geográfica do Estado”. Deseja restaurar a grandeza alemã. Suas Pan-Regiões tentam estabelecer uma divisão da organização do poder mundial centrado em quatro potências e suas respectivas zonas de influência – para ele, um sistema internacional ideal. A Alemanha seria o Estado pivô da Europa (*Histoire de la Géopolitique*, Pascal Lorot, 1995/ *Géopolitique: Constantes et Changements*, Aymeric Chauprade, 2007).

A visão de Karl Haushofer, como o teórico das ações nazistas desencadeadas sob a liderança de Hitler, foi e ainda é um dado de discussão até hoje. A revista lançada por Haushofer em 1924 (*Geopolitica* ou *Zeitschrift für Geopolitik*) alcança um êxito internacional e não só contou entre os seus colaboradores com articulistas alemães, como também acadêmicos de vários países, inclusive franceses. A revista obviamente defendia

os interesses alemães como a demanda por um espaço vital. Entretanto, desde o final dos anos 1930, pode-se verificar que a revista *Life* inicia, nos EUA, uma grande campanha contra Haushofer e sua revista (*It's Geopolitics*, Colin Flint, p. 21). Esta foi uma das bases das acusações a ele imputadas como teórico do nazismo, as quais negou até o fim de sua vida.

Haushofer estudou com detalhes não só Ratzel, mas também o fundador da escola Geopolítica anglo-saxã, Sir Halford Mackinder, considerado como pai da Geopolítica clássica. Em sua obra “O

A tese central de Halford Mackinder é apoiada na evolução do mundo de sua época com o enfrentamento das potências terrestres pelas marítimas. Daí o seu famoso texto sobre o controle da Ilha Mundial por parte de quem controla a zona pivô

pivô geográfico da História”, publicada no *Geographical Journal* em 1904, surge a ideia básica do “Heartland”, a parte continental da Eurásia que permite articular todas as rivalidades e estratégias do mundo.

O “Heartland”, ou coração do mundo, é ocupado pela Rússia. A posição estratégica central da Europa é ocupada pela Alemanha.

Faz-se necessário não esquecer que Mackinder visualizava o problema do ponto de vista britânico, cuja base de poder estava assentada no poder marítimo. A contraposição do poder central terrestre estaria em franco desenvolvimento devido à transformação do potencial da região pivô graças aos avanços tecnológicos, em especial as redes de transporte ferroviário.

A tese central de Halford Mackinder é apoiada na evolução do mundo de sua época com o enfrentamento das potências terrestres pelas marítimas. Daí o seu famoso texto sobre o controle da

Ilha Mundial por parte de quem controla a zona pivô. É mais uma vez, como nos recorda o texto de Walter Raleigh, a necessidade de manter o *status quo* da “*pax britânica*”. Por tal razão, diferentemente do que se observa sobre as acusações em relação à escola alemã, até hoje a London School of Economics and Political Science (www.lse.ac.uk/researchAndExpertise/Units/Mackinder/Home.aspx) mantém um “*Programme for the study of Long wave events*”. Trata-se de um programa de pesquisa (LSE Mackinder) de caráter interdisciplinar, em busca de novas abordagens e melhores métodos na questão de temas geopolíticos (*long wave events*) que se apresentam como grandes desafios para o século XXI.

Em julho de 1943, Mackinder publica, na revista *Foreign Affairs*, um artigo intitulado “*The round world and the winning of the peace*” que mantém as suas incertezas e acresce algumas mudanças na sua zona pivô, as quais vão se tornar, mais tarde, limites fronteiriços do ex-bloco soviético. Provavelmente, a alteração derivou da visão que tinha do mundo ainda durante o desenrolar da Segunda Guerra Mundial. Spykman vai, *a posteriori*, inverter a lógica da teoria de Mackinder.

A oposição terra e mar é uma constante na análise de Mackinder. Karl Haushofer tinha a mesma visão, só que no sentido de uma oportunidade para a Alemanha. A aproximação entre Stalin e Hitler foi, na realidade, uma tentativa de consolidar o “Heartland”. Quando se traz à superfície o entendimento entre os regimes nazista e comunista, fruto do “Pacto Ribbentrop – Molotov” ou com a denominação de Pacto Germano-Soviético de Não-Agressão, de 23 de agosto de 1939, aquele aspecto fica bem evidenciado. Era o nascimento proveniente da semente compartilhada sobre vários aspectos convergentes do fascismo

e do comunismo. Ambos desprezavam a democracia liberal (Aymeric Chauprade, pág. 15 e 80).

Ao tratar na Geopolítica da questão da oposição da terra em relação ao mar, hipótese de trabalho principal da obra de Mackinder, por vezes é esquecida a visão de Friedrich Ratzel (1844-1904) sobre as questões marítimas. Sua obra *O mar, fonte de poder dos povos*, de 1900, fez uma expansão do capítulo XXII de seu livro *Geografia Política*. Ele defende uma esquadra alemã capaz de opor-se ao poder naval britânico e, assim, reforçar a posição alemã de potência internacional. Apesar da posição continental, como o almirante alemão Tirpitz, Ratzel vê no avanço tecnológico a capacidade de evitar o bloqueio e fazer-se presente nos oceanos (*História de la Geopolitique*, Pascal Lorot, p. 17/18).

A geopolítica dos mares, entretanto, estava sendo um tema de debate graças a um contemporâneo de Ratzel, Alfred Mahan (1840-1914), que desde 1890 chama atenção para a necessidade de conceituar a estratégia marítima (*A influência do Sea Power na História*, 1660-1783). O termo *Sea Power* permanece com toda a sua força de expressão até hoje em razão da necessidade demandada pelo uso do mar e, em consequência, de se obter um “controle dos mares”. *Sea Power* (Poder Marítimo) engloba tudo o que se pensa e faz na segunda dimensão estratégica, o mar, aí incluído o seu componente militar: o Poder Naval. Embora Mahan não fizesse o uso da palavra geopolítica, podemos vê-lo como dentro da escola anglo-saxã.

Em 1897, Mahan expõe em sua obra *The Interest of America in Sea Power* uma doutrina que vai orientar as ações do seu país, os EUA (Aymeric Chauprade, p. 42/45). Um dos exemplos marcantes foi a construção do Canal do Panamá, inau-

gurado em 1914, ano da morte de Alfred Mahan. Mas Mahan, em sua obra *Problems of Asia*, lançada em 1900, sublinha a importância daquilo que Mackinder denominou, alguns anos depois, de “Heartland” (A Ilha Mundo). Ressalta o perigo de a China vir juntar-se à Rússia como sendo uma ameaça perigosa. Conclui pela necessidade de uma grande aliança por parte das esquadras das potências marítimas. Visão do futuro? (*História de la Geopolitique*, Pascal Lorot, p. 38).

Outro nome a ser lembrado na Geopolítica Marítima, como no dizer de Terezinha de Castro, uma Oceanopolítica, é o de Julian Corbett, mais um integrante da escola anglo-saxã. Busca adaptar as teses de Clausewitz ao espaço e à estratégia marítima. Isso o leva a divergir de Mahan em alguns pontos. Vê a importância de assegurar as Linhas de Comunicação Marítimas como forma de efetuar o “controle dos mares”. Dessa concepção surge a diferença entre Estratégia Marítima e Estratégia Naval. Para Corbett, toda concepção deve buscar associar as estratégias marítima e terrestre (Robert Kaplan, 2012, p. 108/113).

Para não estender mais, pode-se incluir na escola anglo-saxã o norte-americano de origem holandesa Nicholas Spykman (1893-1943), antes do advento da presença da arma nuclear nos conflitos. Como crítico dos trabalhos de Mackinder e Haushofer, Spykman recusa a oposição entre a terra e o mar dentro de uma reflexão geopolítica. A proposta dele não aceita a ideia de um poder terrestre contra um poder marítimo. Apesar de reconhecer a existência de um “Heartland”, dentro de uma visão geográfica, ele considera que a ideia de Mackinder não se concretizará e que os avanços tecnológicos retiram da Ilha Mundo a sua condição de invulnerabilidade.

A proposta de Spykman é a de que o controle do “Rimland” (região inter-

mediária entre o “Heartland” e os mares ribeirinhos) é a verdadeira zona pivô. Novamente, o velho texto de Raleigh toma outra forma para Spykman, com conotação diferente daquela de Mackinder: “Aquele que domina o Rimland, domina a Eurásia; aquele que domina a Eurásia tem o destino do mundo em suas mãos”. Os desembarques da Segunda Guerra Mundial dão sentido à proposta de Spykman. Posteriormente, a sua teoria será de grande influência durante a Guerra Fria, com a estratégia da “contenção” utilizada pelos EUA em oposição à então União Soviética.

A escola geopolítica francesa desde o século XIX é de oposição à escola alemã. Paul Vidal de La Blache (1845-1918), a quem se reconhece como fundador da Geografia na França, exerceu um papel preponderante na forma de pensar geopoliticamente dos autores franceses. Desde o início, Vidal de La Blache opõe-se ao determinismo geográfico alemão. Vê na própria ação do ser humano um fator condicionante para saber adaptar-se e lidar com a natureza. Dá uma visão múltipla aos diversos aspectos que vão levar à influência humana sobre o meio ambiente, este considerado no seu sentido mais amplo. Os fenômenos, geográficos ou não, são dinâmicos, sendo o homem um ator e não um simples expectador (Aymeric Chauprade, pág 69).

Não se pode, entretanto, deixar de lado a forte participação de uma boa parte de sua obra sobre a “França do Leste”, em especial na questão da Alsácia-Lorena. Ele busca demonstrar que a região sempre foi francesa, inclusive com uma significativa participação na Revolução Francesa. Por tal ligação atávica de razões históricas, o território alsaciano tinha que retornar para a França. Dentro da mesma linha, Jacques Ancel (1879-1943) desenvolve reflexões similares, sendo até considerado por al-

guns pesquisadores como, talvez, o primeiro geopolítico francês (*La Géopolitique*; Pascal Lorot, François Thual; p. 35/36).

A expansão francesa pelo mundo era algo que já ocorria desde muito tempo. Sua posição colonizadora era antiga e, talvez, por tal razão, com os seus interesses satisfeitos. A Alemanha chegava tarde na disputa por espaços, mas não deixava de fazê-lo de uma forma que incomodava as grandes potências daquele contexto.

A escola russa, na sua essência, explora as características da etnia eslava. Não apresenta na Rússia uma tradição de escolas como as apontadas na alemã, francesa e anglo-saxã. Entretanto, as ações históricas mostram na prática uma eterna busca pelas “águas quentes”. Exemplos como os de Catarina e Pedro ressaltam tal aspecto.

Desde Stalin até ao colapso da União Soviética ocorreram críticas ao determinismo geopolítico. Entretanto, diversas ações empreendidas naquele período pelo poder soviético, em nome de um “determinismo histórico marxista”, buscam legitimar ações de expansão e aumento de poder. Isso é o contrário do que a ideologia, baseada na luta de classes, tomava como referência. Segundo Aymeric Chauprade (2003, p. 81), a obra de Alexandre Douguine (*Princípios da Geopolítica*, 1997) e as propostas de Vladimir Jirinovski para o retorno da Rússia às suas antigas fronteiras europeias demonstram o desejo de estabelecer uma Eurásia unificada sob o controle russo. Seria a isso que Putin tem se referido no seu discurso contemporâneo? Não se pode esquecer de que, entre outros problemas

enfrentados pela Rússia atualmente, alguns têm suas origens nos deslocamentos forçados por Stalin para implantar uma identidade eslava em várias regiões da ex-União Soviética (*Géopolitique: Constantes et Changements dans l’Histoire*, p. 80-89).

O final da Segunda Guerra Mundial vê o ocaso da Geopolítica, como se o mundo fosse com isso beneficiar-se de um processo de paz permanente. Um exemplo de tal atitude é a reunião ocorrida na Sorbonne, em 1950, entre historiadores e geógrafos franceses e soviéticos que decidem pela exclusão do ensino universitário da Geopolítica. Estava banida a causadora de todos os males nas relações internacionais e até mesmo dos desvios políticos internos em cada país

(Lorot et Thual, *La Géopolitique*, 2002, pág. 41-44).

O final da Segunda Guerra Mundial vê o ocaso da Geopolítica, como se o mundo fosse beneficiar-se de um processo de paz permanente

O RENASCER E UM EPÍLOGO EM SUSPENSO

O término da Segunda Guerra Mundial trouxe eventos marcantes. Hiroshima e Nagasaki fazem o mundo conhecer o pesadelo da ameaça nuclear. Para alguns analistas, entre eles Colin Gray e Hervé Coutau-Bégarie, a possibilidade de o armamento nuclear ser empregado levou a uma paralisia na reflexão estratégica. Durante o período da Guerra Fria prospera uma dualidade entre o “bem” e o “mal”. EUA e URSS fazem prevalecer, em suas zonas de influência, a análise dos complexos problemas das Relações Internacionais pela ótica do “determinismo das ideologias”.

A divisão pela bipolaridade durante a Guerra Fria, iniciada a partir de 1947 – data simbólica –, parecia querer afastar

de modo permanente a parte humana e a inerente ambição dos homens. Os problemas de identidade e os conflitos locais e regionais não teriam força suficiente para interferir na “verdadeira” causa das crises internas e externas. Os conflitos de origem étnica, religiosa ou nacional, devido aos seus aspectos de identidade, seriam raízes a serem extirpadas, alimentadas pela “fraude” da Geopolítica.

A Geopolítica era um tema proscrito e a sua razão de ser era a ligação com as rivalidades territoriais. Entretanto, o período da Guerra Fria registrou, sem dúvida, mudanças radicais.

A insensata dissuasão nuclear que, em determinada época, chegou a ser conhecida por MAD (um acrônimo que tem o significado, como palavra, de “louco” em inglês), do *Mutual Assured Destruction* (Destruição Mútua Assegurada), alterou profundamente o cenário político-estratégico daquela época. As inovações

tecnológicas no campo militar variam desde as possibilidades do uso de satélites artificiais aos mísseis balísticos de alcance continental. A segunda metade do século XX será bem distinta da primeira. Há uma substituição das grandes potências por apenas duas, EUA e União Soviética. As transformações sociais e econômicas são intensas, o que levou Eric Hobsbawm, em sua obra *Era dos Extremos*, a acrescentar “o breve século XX, 1914-1991”. Muito pouco do que ocorreu estava dentro do previsto.

As forças históricas que moldam os eventos do mundo real e demarcam os seus

contextos operaram e tinham impacto decisivo. Continuam a fazê-lo. De modo aleatório, podem ser extraídos alguns exemplos tanto no campo ocidental como no campo socialista. A França se retira da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) por uma iniciativa de autonomia tomada por De Gaulle; a Alemanha dividida inicia, nos anos 1960 e 1970, as ações para a sua unificação. Os países da África começam a recuperar sua autonomia com as guerras de descolonização, apesar dos problemas deixados pela divisão imprópria de laços territoriais e étnicos. Os EUA fazem di-

versas intervenções pelo mundo, sendo bastante significativa a Guerra do Vietnã.

Por seu lado, na zona de influência da então União Soviética, temos as mudanças ocasionadas internamente com a morte de Stalin em 1953. Em 1956, a Hungria, país-satélite da União Soviética, tem uma revolta popular em busca do ideário do seu pas-

sado, esmagada pelos tanques soviéticos. Da mesma forma, a Doutrina Brejnev irá sufocar, em 1968, a Primavera de Praga.

Os fatos dessa natureza na verdade mostravam aos observadores mais atentos que o ocorrido estava relacionado ao que se evitava dar o nome correto: “fatos geopolíticos”. O renascimento da palavra com sua raiz estruturada consistentemente nas “forças profundas” dos conflitos se sustenta em uma longa duração na escala do tempo da História e da Geografia.

O acontecimento paradigmático que representa o retorno da palavra “geopo-

As forças históricas que moldam os eventos do mundo real e demarcam os seus contextos operaram e tinham impacto decisivo. Continuam a fazê-lo. De modo aleatório, podem ser extraídos alguns exemplos tanto no campo ocidental como no campo socialista

lítica” ocorre nos anos 1970, quando do conflito entre o Camboja e o Vietnã. Entre 1978 e 1979, os dois países se enfrentam diretamente por um litígio territorial com base em direitos históricos no Delta do Mekong. Ambos integravam o bloco da União Soviética, unido pela ideologia comunista. O conflito punha por terra a lógica desenvolvida desde o início da Guerra Fria, especialmente pelo fato de os dois países estarem dentro do mesmo campo ideológico. Os Khmers vermelhos, no Camboja, eram suportados pela China. O Vietnã era apoiado pela então União Soviética. Como se vê, o conflito de caráter territorial sobrepujou a ideologia comum. Não era uma “ação geopolítica” que deveria ser banida? (*La Géopolitique*, Lorot et Thual, p. 40/42).

A partir daquele momento, a mídia volta a usar a palavra geopolítica. Outros acontecimentos se sucedem, como a Guerra Irã-Iraque (1980 a 1988), até a queda do Muro de Berlim, um evento não previsto que de-

ixa vir à superfície todas as motivações profundas que a reflexão geopolítica permite e ajuda a identificar e conhecer as causas.

Faz-se necessário, por dever de justiça, apontar, segundo autores franceses, a ingente contribuição de Yves Lacoste para que cessasse o banimento, na França, do ensino da Geopolítica. Yves Lacoste despontou nos anos 1960 como um especialista dos problemas do Terceiro Mundo (ver seu livro *Geografia do subdesenvolvimento*). Em 1976, organiza e lança a

revista *Herodote* para tratar dos temas de “estratégias/geografias/ideologias”. Em 1983, ele transforma a revista para a discussão da “Geografia e da Geopolítica”. Seu estudo da Geopolítica procura pôr em evidência as relações de força e poder. Distancia-se da Geopolítica antiga e busca no novo método uma síntese das ciências humanas em razão das motivações que movem os grupos sociais (*La Géopolitique*, Lorot et Thual, p 45).

A última década do século XX trouxe a tentativa, logo após o colapso da União Soviética, de se estabelecer um modelo definitivo e permanente para a organiza-

ção e o controle do poder dentro de uma moldura inescapável para todos os países. O início do século XXI até o presente momento demonstra, por meio dos fatos geopolíticos, que a única certeza que nos é dada a perceber pode ser identificada na permanência de uma ampla diversidade das formas de rivalidade. Dois acontecimentos marcam simbolicamente

A última década do século XX trouxe a tentativa, logo após o colapso da União Soviética, de se estabelecer um modelo definitivo e permanente para a organização e o controle do poder dentro de uma moldura inescapável para todos os países

a dinâmica contemporânea: os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 no território dos EUA, antes visto como inexpugnável, e a crise global econômica que se propagou, simbolicamente, a partir de 15 de setembro de 2008, data da declaração de falência do banco Lehman Brothers, tendo outra vez como epicentro os EUA. As “forças profundas” voltaram a manifestar-se, obrigando-nos a repensar sobre o “fim da história” propalado ao final do século passado.

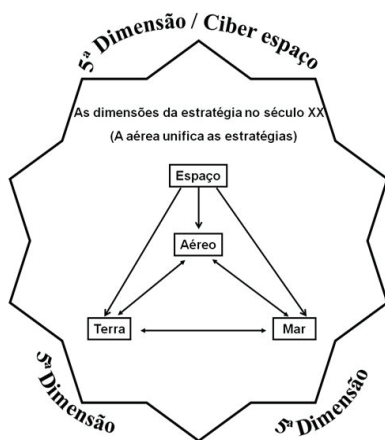
Há uma gama imensa de exemplos que podem ser adicionados para demonstrar a força do retorno da palavra “geopolítica”: o Kosovo e os problemas de demografia; a duração da crise econômica surgida em 2008 e que fez relembra o *crash* de 1929; e o problema das *subprime* nos empréstimos hipotecários, que começaram nos EUA e deram a volta ao mundo, um fenômeno da “geoeconomia”. Esta é outra palavra criada em função da Geopolítica, mas que, por vezes, parece esquecer o aspecto humano da bomba-relógio do desemprego.

Evidentemente, a validade de diversos aspectos da Geopolítica clássica podem e devem ser questionados, uma vez que a própria dinâmica da evolução da inovação no campo científico e tecnológico assim o recomenda. Além disso, o mundo está diante de maiores desafios ambientais, o que requer uma tomada de consciência por parte de todos os atores, estatais e não estatais. Só com isso já pode ser percebido que a visão clássica da Geopolítica quanto aos temas do “determinismo geográfico”, do “espaço vital” e das “leis de Ratzel” e “os condicionantes da era pré-nuclear” precisa ser reavaliada.

A configuração mundial contemporânea passa por fortes perspectivas de mudança. Às três dimensões estratégicas (terra, mar e ar) foi acrescentada uma quarta dimensão, o *outerspace*, que a tudo permite interligar e observar. Permite controlar a “Terra da terra”. O crescente

impacto das tecnologias de informação e comunicação (TIC) conduz a uma quinta dimensão estratégica que é o ciberespaço. Este envolve e interpenetra todas as outras quatro dimensões (“A Terra controlada da Terra ou a Quarta Dimensão Estratégica: uma continuação da Geopolítica?”, Reginaldo Gomes Garcia dos Reis, *Revista Marítima Brasileira*, abr/jun 2010, V. 130). Será que o Brexit; a crescente desigualdade social em todos os países (desenvolvidos ou não), as dificuldades impostas pela radicalização das ações terroristas, o ato da anexação da Crimeia pela Rússia,

o enfraquecimento da União Europeia (em especial pelas divergências de atitude em relação aos refugiados), as ações de “líderes” imprevisíveis, as dificuldades em mediar conflitos que já se estendem por mais de seis anos (como o caso da



O ano de 2017 marca o mais volátil ambiente de risco político do pós-guerra, tão importante quanto a recessão econômica de 2008, a qual deixou um rastro de desequilíbrios na estrutura internacional e, internamente, na maioria dos países

Síria), o crescimento internacional e a consequente preocupação dos vizinhos (como a Índia, com o retorno de ameaças históricas) e as adversidades decorrentes das mudanças climáticas não são indicadores de diversos riscos geopolíticos?

A imensa e diversificada quantidade de conflitos e crises que assolam o mundo levou Ian Bremmer, presidente do Eurasia Group, a classificar o ano de 2017 como sendo o da entrada em um período de “recessão geopolítica”. Este ano marca o mais volátil ambiente de risco político do pós-guerra, tão importante quanto a recessão econômica de 2008, a qual deixou um rastro de desequilíbrios na estrutura internacional e, internamente, na maioria dos países.

CONCLUSÃO

O retorno da palavra geopolítica é um caminho sem volta. O epílogo em suspenso ficará por conta de como a Geopolítica, vista como um modelo multidisciplinar de análise, pode contribuir para ajudar a entender e identificar as forças envolvidas nos eventos e fatos geopolíticos. As empresas interessadas em avaliação de risco não abrem mão de conhecer o risco político para saber onde alocam os seus recursos. Esse é apenas um simples exemplo. Os avanços teóricos e tecnológicos vão continuar a mover e a incomodar “ideias” e “conceitos” vistos como pretensas verdades absolutas.

Fica no ar a reflexão que nos deixou Tony Judt, morto em 2010, no seu último livro, *O mal ronda a Terra – um tratado sobre as insatisfações do presente*. No

seu fecho, ele nos convida a fazer a análise crítica:

“Então chegaram os anos 1990: a primeira das duas décadas perdidas, em que as fantasias de prosperidade e enriquecimento pessoal ilimitado substituíram todas as preocupações com liberação política, justiça social ou ação coletiva [...] Por isso, seria reconfortante concluir com a ideia de que estamos entrando numa nova era, e que as décadas do egoísmo ficaram para trás [...]”. (p. 211-212)

As insatisfações do presente de Judt são um alerta para os problemas cada vez mais complexos dentro de um cenário dos três “I”: Instável, Incerto e Inseguro. Os desafios estão diante da humanidade, e não há previsões seguras sobre os seus desfechos. Não será para isso que as crises na Síria, no Afeganistão, no Iraque, na China e no Japão em litígios territoriais que enfatizam a busca de recursos naturais; os desastres naturais; a fome na África clamam por solução? Todas com uma duração maior do que se anunciava? Adivinhar o futuro não é o caminho. O “mito” dos conflitos de curta duração ainda seduz os estrategistas de curto prazo. Sabe-se que o futuro não é uma continuação linear do passado; ele é condicionado pela dinâmica das forças geradas nos diversos campos que tentam identificar e explicar as tendências. As identidades e os nacionalismos persistem. A Geopolítica aprendeu isso com os seus erros no passado e, como modelo de análise e síntese multidisciplinares, pode contribuir para a construção de um futuro que nos leve a mudanças mais promissoras.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<POLÍTICAS>; Geopolítica; Globalização;

BIBLIOGRAFIA

- CASTRO, Therezinha. *Geopolítica – Princípios, Meios e Fins*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999.
- CHAUPRADE, Aymeric. *Géopolitique Constantes et changements dans l'histoire*. Paris: Ellipses, 2007.
- COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *Tratado de Estratégia*. 5ª Ed. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2010.
- COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *L'Océan Globalisé Géopolitique de Mers au XXI Siècle*. Paris: Economica, 2007.
- MORIN, Edgar. *Para onde vai o Mundo?* Petrópolis, RJ, 2012.
- CROWLEY, Roger. *Conquistadores – Como Portugal criou o Primeiro Império Global*. Lisboa: Editorial Presença, 2016.
- FLINT, Colin. *Introduction to Geopolitics*. New York: Routledge, 2006.
- FREITAS, Jorge Manoel. *A Escola Geopolítica Brasileira*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2004.
- GRAY, Colin S. *Another Bloody Century: Future Warfare*. Londres: Weidenfeld & Nicholson, 2005.
- JUDT, Tony. *O Mal ronda a Terra*. São Paulo: Objetiva, 2011.
- KAPLAN, Robert. *The Revenge of Geography: What the Map tells us about coming conflicts and the battle against fate*. New York: Random House, 2012.
- LOROT, Pascal. *Histoire de la Géopolitique*. Paris. Economica. 1995.
- LOROT, Pascal. THUAL, François. *La Géopolitique*. Paris. Editions Montchrestien. 2ª Edição. 2002.
- MOISI, Dominique. *A Geopolítica das Emoções: como as culturas do Ocidente, do Oriente e da Ásia estão remodelando o mundo*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

DEFESA NACIONAL E BASE INDUSTRIAL DE DEFESA

– Temas para reflexão – Parte II

MARCÍLIO BOAVISTA DA CUNHA*
Vice-Almirante (Ref²-EN)

WASHINGTON CARLOS DE CAMPOS MACHADO**
Major-Brigadeiro do Ar (Ref²)

SUMÁRIO

Parte I (já publicada)

- Introdução
- Revisitando conceitos
- Brasil – Potencialidades
- Defesa Nacional
- Defesa Nacional – Planejamento
- Base Industrial de Defesa (I)
- Base Industrial de Defesa (II)

Parte II

- Ações estratégicas
- Engenharia de Defesa
- Patrimônio Militar
- Capacidade de combate
- Considerações finais

AÇÕES ESTRATÉGICAS

Programas e Projetos Estratégicos

A Estratégia Nacional de Defesa (END) define 18 Estratégias de Defesa (ED) e 81 Ações Estratégicas de Defesa (AED) para alcançar os Objetivos Nacionais de

Defesa (OND) estabelecidos na Política Nacional de Defesa (PND) em vigor. Algumas dessas AED (além de Medidas Viabilizadoras propostas pela própria Base Industrial de Defesa - BID) recomendam a execução de programas e projetos estratégicos de Defesa, o que está sendo realizado pelo Ministério da Defesa e pelas Forças Armadas.

* PhD em Engenharia, doutor em Ciências Navais, membro da Academia Nacional de Engenharia, do Conselho Consultivo do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha, e do Conselho Consultivo do Instituto Meira Mattos.

** Diretor-Presidente da Fundação de Serviços de Defesa e Tecnologias de Processos, ex-chefe do Departamento de Logística do Ministério da Defesa, e ex-comandante do 3º Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo.

Entre essas AED, podemos ressaltar a AED 13 – “Aparelhar as três Forças Armadas com equipamentos adequados ao cumprimento de sua missão constitucional”, a AED 16 – “Dar prosseguimento aos projetos estratégicos das Forças Armadas” e as AED 68, 69 e 70 – “Promover o desenvolvimento da tecnologia nuclear, da tecnologia cibernética e de sistemas espaciais”. Podemos citar também a AED 9, sobre monitoramento; a AED 10, sobre cibernética; a AED 39, sobre a região amazônica; a AED 58, sobre planos de carga para a BID; a AED 66, sobre tecnologias críticas; e a AED 67, sobre a Tríplíce Hélice.

E entre as Medidas Viabilizadoras, podemos destacar a MV 1.1 – “Compre Brasil”, a MV 6.3 – “Programas Mobilizadores”, a MV 6.7 – “Preservação da Capacitação”, a MV 7.5 – “Apoio à Nacionalização” e a MV 10.1 – “Gestão de Programas Estratégicos”.

Em acordo com essas diretrizes, e dando continuidade às iniciativas das Forças, o Ministério da Defesa definiu os programas e projetos estratégicos que permitirão ao País desenvolver capacidade para defender, com eficiência, sua soberania e seus interesses. Esses programas e projetos são também considerados “mobilizadores”, por serem capazes de arregimentar e aglutinar o potencial nacional necessário à geração de novos conhecimentos e sua aplicação no desenvolvimento de novos produtos e capacitações.

Essas iniciativas contam com aportes financeiros que garantem sua execução continuada. Todos esses projetos, além disso, foram incluídos no Plano de Articulação e Equipamento da Defesa (PAED), principal instrumento que o Estado dispõe para garantir o fornecimento dos meios que as Forças Armadas necessitam, ao mesmo tempo que organiza e sustenta,

com esses investimentos, a Base Industrial de Defesa do País.

O Ministério da Defesa argumenta que, com a realização dos projetos inseridos no PAED, o Brasil estará mais bem preparado para enfrentar os desafios da Defesa. E incentivará a geração de benefícios muito além dos campos militar e político, com repercussões em setores vitais para o desenvolvimento socioeconômico, científico e tecnológico da sociedade.

Entre os ganhos identificados, pode-se destacar: o aumento do poder dissuasório do País, fortalecendo sua capacidade de atuar autonomamente no campo internacional, com redução das vulnerabilidades a pressões externas; e o fortalecimento da indústria nacional, com geração de empregos e elevação dos níveis de qualificação em todas as áreas de ciência, tecnologia e engenharia.

Os principais programas/projetos da Marinha, como ilustrado na Figura 1, são:

- Programa Nuclear da Marinha (PNM);
- Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub);
- Projeto Missil Antinavio Superfície (Mansup);
- Projeto de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAZ); e
- Programa Classe Tamandaré (PCT).

De acordo com a Marinha, são os seguintes os propósitos dos programas:

- PNM – domínio do ciclo do combustível nuclear e desenvolvimento e construção de uma planta nuclear de geração de energia elétrica. Visa dotar o Poder Naval brasileiro com um submarino nuclear, meio considerado capaz de contribuir de forma eficaz no cumprimento da missão constitucional de defesa da Pátria, em função de suas características destacadas de mobilidade e autonomia.

- Prosub – produção de quatro submarinos convencionais e fabricação

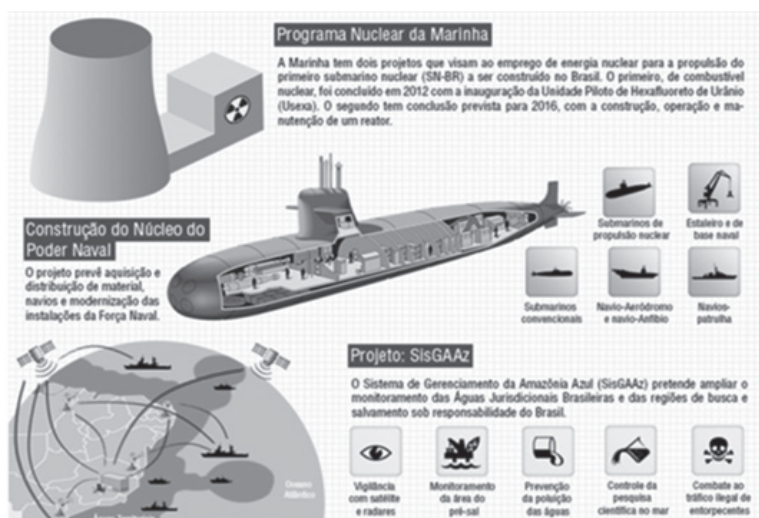


Figura 1 – Programas e Projetos Estratégicos da Marinha

do primeiro submarino brasileiro com propulsão nuclear. O Prosub contempla, além dos submarinos, a construção de um complexo de infraestrutura industrial e de apoio à operação dos submarinos, que engloba estaleiros, Base Naval e Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas.

– Mansup – desenvolvido visando à conquista de novas tecnologias e a redução/eliminação da dependência estrangeira em armas de alta tecnologia. Busca modernizar o parque industrial brasileiro e aprimorar a qualidade intelectual dos profissionais da área de Defesa.

– SisGAAz – monitorar e controlar, de forma integrada, as águas jurisdicionais brasileiras e as áreas internacionais de responsabilidade para operações de busca e salvamento, a fim de contribuir para a mobilidade estratégica, representada pela capacidade de responder prontamente a qualquer ameaça, emergência, agressão ou ilegalidade.

– PCT – promover a renovação da esquadra com quatro navios modernos, de alta complexidade tecnológica, construídos no País, no período de 2021 a 2026.

Serão navios com alto poder combatente, capazes de proteger a extensa área marítima brasileira, realizar operações de busca e salvamento e atender a compromissos internacionais, entre outras tarefas.

Os principais programas e projetos do EB, como ilustrado na Figura 2, são:

- Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras (Sisfron);
- Sistema Integrado de Proteção das Estruturas Estratégicas Terrestres (Proteger);
- Programa de Defesa Cibernética;
- Projeto Guarani; e
- Projeto Astros 2020.

De acordo com o Exército Brasileiro (EB), são os seguintes os propósitos de seus programas:

- Sisfron – fortalecer a capacidade de ação do EB na faixa de fronteira do País. Trata-se de um conjunto integrado de recursos tecnológicos, tais como sistemas de vigilância e monitoramento, tecnologia da informação, Guerra Eletrônica e inteligência, que, aliados a obras de infraestrutura, vão reduzir vulnerabilidades na região fronteira.

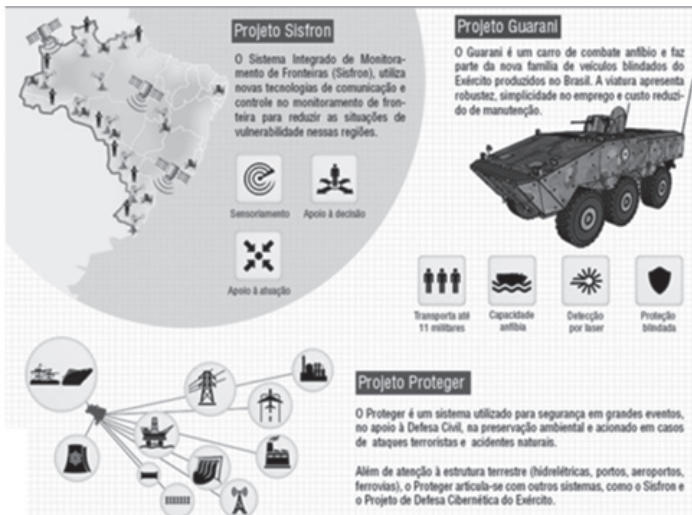


Figura 2 – Programas e Projetos Estratégicos do Exército

– Proteger – ampliar a capacidade do EB de resguardar as estruturas estratégicas terrestres do País, tais como ferrovias, aeroportos, usinas hidrelétricas e portos, e servir como complemento aos sistemas de segurança pública brasileiros. Com ele, o Brasil aumenta a dissuasão contra potenciais ameaças e oferece maior segurança aos investimentos nessas estruturas.

– Programa de Defesa Cibernética – contempla o emprego de modernos meios tecnológicos, enfaticamente as redes de computadores e de comunicações destinadas ao trânsito de informações, seja por meio de pessoas, seja por organizações diversas, inclusive aquelas dedicadas a setores estratégicos do País, como a Defesa Nacional. Produtos como sistemas de segurança da informação, programas de detecção de intrusão, *hardware* para a composição de laboratórios e simuladores de defesa e Guerra Cibernética, além de estímulo à produção de *software* nacional, como antivírus, são resultado das ações adotadas e do desenvolvimento de capacidades.

– Projeto Guarani – dotar o Exército de uma nova família de blindados sobre rodas, em substituição aos atuais Urutu e Cascavel. Com índice de nacionalização de cerca de 90%, o Guarani está alinhado com os objetivos da Estratégia Nacional de Defesa, na medida em que colabora com o desenvolvimento da indústria nacional de Defesa, gerando divisas para o Brasil. Por apresentar robustez, simplicidade no emprego e custo reduzido de manutenção, esses blindados podem ser utilizados no fortalecimento das ações do Estado, na segurança e na defesa do território nacional.

– Projeto Astros 2020 – dotar a Força Terrestre de um sistema de apoio de fogo de longo alcance, com elevada precisão e letalidade. O projeto contempla a aquisição de 50 novas viaturas e modernização de 38 viaturas de versões anteriores, a construção de instalações adequadas em organizações militares e o desenvolvimento do míssil tático de cruzeiro de 300 km, do foguete guiado SS-40G, e do sistema integrado de simulação.

E os principais programas e projetos da Aeronáutica, como ilustrado na Figura 3, são:

- Projeto F-X2;
- Projeto KC-X; e
- Programa Estratégico de Sistemas Espaciais (PESE).

A Aeronáutica assim detalha os projetos:

– Projeto F-X2 – concebido para o reequipamento da frota de aeronaves de caça supersônicas da Força Aérea Brasileira (FAB), contempla a aquisição, numa primeira fase, de 36 caças multimissão para substituir os Mirage 2000, desativados em 2013. O governo brasileiro optou pela aquisição da aeronave sueca Saab JAS 39 Gripen NG e, no processo de seleção da aeronave, cinco aspectos principais foram levados em consideração: transferência de tecnologia; domínio do sistema de armas pelo Brasil; acordos de *offset*; características técnico-operacionais; e fator comercial.

– Projeto KC-X – deu origem à aeronave KC-390, de transporte militar e reabastecimento em voo, capaz de operar

em pistas com pouco preparo, localizadas em qualquer latitude e longitude do globo terrestre. O KC-390 substituirá, com vantagens, a frota de C-130 Hércules da FAB, e seu desenvolvimento irá projetar e solidificar o Brasil como um dos grandes produtores de equipamentos de defesa no mundo. Para atender às necessidades do País, tanto na sua missão de caráter militar como na de ajuda humanitária, o KC-390 poderá ser empregado em qualquer latitude e longitude do globo terrestre, cumprindo missões como: auxílio em caso de calamidades públicas, apoio e ajuda humanitária internacional, suporte aos pelotões de fronteira, reabastecimento em voo e busca e salvamento.

– PESE – promove o desenvolvimento e a aquisição de meios de lançamento, plataformas espaciais (como satélites para comunicações, sensoriamento remoto e determinação de coordenadas geográficas) e estações de controle de lançamento. Possui cunho civil e militar, pois tem o potencial de atender a toda a esfera governamental. No âmbito da De-



Projeto F-X2 - concebido para o reequipamento da frota de aeronaves de caça supersônicas da Força Aérea, contempla a aquisição, numa primeira fase, de 36 caças multimissão para substituir os Mirage 2000, desativados em 2013.

Projeto KC-X - deu origem à aeronave KC-390, uma aeronave de transporte militar e reabastecimento em voo, capaz de operar em pistas com pouco preparo, localizadas em qualquer latitude e longitude do globo terrestre. O KC-390 substituirá, com vantagens, a frota de C-130 Hércules da Força Aérea Brasileira.



Programa Estratégico de Sistemas Espaciais (PESE) - desenvolvimento e/ou aquisição de meios de lançamento, plataformas espaciais (como satélites de comunicações, sensoriamento remoto e determinação de coordenadas geográficas) e estações de controle de lançamento. Possui cunho civil e militar, pois tem o potencial de atender a toda esfera governamental.

Figura 3 – Programas e Projetos Estratégicos da Aeronáutica

fesa, o programa proverá a infraestrutura espacial necessária ao funcionamento de diversos projetos estratégicos, como os Sistemas de Gerenciamento da Amazônia Azul, de Monitoramento de Fronteiras, de Defesa Aeroespacial Brasileiro e de Proteção da Amazônia.

Produtos e Empresas Estratégicas de Defesa

A definição e o apoio a produtos e empresas considerados estratégicos para a defesa atendem a recomendações da END contidas na Estratégia de Defesa 15 – “Promoção da Sustentabilidade da Cadeia Produtiva da Base Industrial de Defesa”, com suas AED 25, 26 e 56 a 65, e nas Medidas Viabilizadoras MV 1.2, MV 3.1, MV 3.2 e MV 7.4.

A Lei 12.598/2012, que estabelece normas especiais para o desenvolvimento e as compras de produtos e sistemas de defesa, traz as seguintes definições:

– Produto de Defesa (Prode) é todo bem, serviço, obra ou informação, inclusive armamentos, munições, meios de

transporte e de comunicações, fardamentos e materiais de uso individual e coletivo, utilizado nas atividades finalísticas de defesa, com exceção daqueles de uso administrativo;

– Produto Estratégico de Defesa (PED) é todo produto de defesa que, pelo conteúdo tecnológico, pela dificuldade de obtenção ou pela imprescindibilidade, seja de interesse estratégico para a Defesa Nacional (exemplos de PED são: os recursos bélicos navais, terrestres e aeroespaciais; os serviços técnicos especializados na área de projetos, pesquisas e desenvolvimento científico e tecnológico; e os equipamentos e serviços técnicos especializados para as áreas de informação e de inteligência); e

– Empresa Estratégica de Defesa (EED) é toda pessoa jurídica credenciada pelo Ministério da Defesa mediante o atendimento cumulativo das condições do Quadro I. As empresas de Defesa que pretendem ser admitidas como EED serão submetidas à avaliação das condições necessárias na forma disciplinada pelo Ministério da Defesa.

Há vantagens consideráveis em ser uma EED. Por exemplo, o Artigo 3º

CONDIÇÕES PARA UMA EMPRESA ESTRATÉGICA DE DEFESA (EED)

a) ter como finalidade, em seu objeto social, a realização ou condução de atividades de pesquisa, projeto, desenvolvimento, industrialização, prestação dos serviços referidos no art. 10, produção, reparo, conservação, revisão, conversão, modernização ou manutenção de PED no País, incluídas a venda e a revenda somente quando integradas às atividades industriais supracitadas;

b) ter no País a sede, a sua administração e o estabelecimento industrial, equiparado a industrial ou prestador de serviço;

c) dispor, no País, de comprovado conhecimento científico ou tecnológico próprio ou complementado por acordos de parceria com Instituição Científica e Tecnológica para realização de atividades conjuntas de pesquisa científica e tecnológica e desenvolvimento de tecnologia, produto ou processo relacionado à atividade desenvolvida, observado o disposto no inciso X do caput;

d) assegurar, em seus atos constitutivos ou nos atos de seu controlador direto ou indireto, que o conjunto de sócios ou acionistas e grupos de sócios ou acionistas estrangeiros não possam exercer em cada assembleia-geral número de votos superior a 2/3 (dois terços) do total de votos que puderem ser exercidos pelos acionistas brasileiros presentes; e

e) assegurar a continuidade produtiva no País.

Quadro I – Condições para uma EED

desta lei autoriza o poder público a realizar procedimento licitatório destinado exclusivamente à participação de EED quando envolver fornecimento ou desenvolvimento de PED.

O Artigo 6º determina que as EED tenham acesso a regimes especiais tributários e financiamentos para programas, projetos e ações relativos a PED. E o Artigo 7º institui o Regime Especial Tributário para a Indústria de Defesa (Retid), desonerando as EED de encargos diversos, diminuindo o custo de produção e estabelecendo incentivos para o desenvolvimento de tecnologias indispensáveis ao País.

Em sequência à Lei 12.598/2012, foram editados o Decreto nº 8.122, de 16/10/2013, que regulamenta o Retid, e a Instrução Normativa RFB nº 1.454, de 25/02/2014, que dispõe sobre a aplicação do Retid para a indústria de Defesa.

Os logotipos das empresas credenciadas como EED pelo Ministério da Defesa, até o início de 2020, compõem a Figura 4.

Pode-se destacar, na figura: a Embraer, participante dos projetos estratégicos PCT, Sisfron, F-X2, KC-X e PESE; a

Amazul – PNM e Prosub; a Emgepron – PCT; a Atech – PNM, Prosub e PCT; a Ezute – Prosub, Mansup, SisGAAz e PCT; a Avibras – Mansup e Astros; a Nuclep – Prosub; e a Akaer – F-X2.

ENGENHARIA DE DEFESA

A Engenharia e o combate

Engenharia pode ser definida como a aplicação de conhecimentos e técnicas na criação de produtos e ferramentas para o atendimento de necessidades da sociedade. A Engenharia de Defesa dirige sua atenção às necessidades na área da Defesa na criação e manutenção de variados itens, como mostrado na Figura 5. Os produtos da Engenharia de Defesa para serem usados em combate serão o foco deste item.

Na estrutura da BID, as universidades formam mão de obra desta Engenharia especializada, assim como os centros tecnológicos empregam este pessoal do qual as empresas industriais e de serviços dependem. As Forças Armadas, fortes usuárias de itens de alta tecnologia, tam-



Figura 4 – Empresas Estratégicas de Defesa



Figura 5 – Produtos de Engenharia de Defesa

bém valorizam esta Engenharia e contam com um grande número de engenheiros em seus quadros de pessoal.

A Marinha concentra o pessoal dedicado exclusivamente à engenharia em seu Corpo de Engenheiros da Marinha, que tem um efetivo autorizado de 929 oficiais no serviço ativo; o Exército concentra seus engenheiros no Quadro de Engenheiros Militares, com um efetivo autorizado de 967 oficiais; e a Força Aérea conta com seu Quadro de Oficiais Engenheiros, com um efetivo autorizado de 815 oficiais.

Ações operativas em combate ocorrem em fases distintas, muitas vezes sequenciadas. Considerando apenas a engenharia, sem levar em conta aspectos táticos, doutrinários, legais, filosóficos, psicológicos e outros, sabemos que, para cumprir com sucesso essas fases, algumas funções precisam ser bem exercidas – as Funções Tecnológicas do Combate (FTC), as SPPoAL, detalhadas no Quadro II:

Entendendo-se como funciona o corpo humano, pode-se compreender o funcionamento do “corpo de combate”. O nosso

S – <i>SENSORIAMENTO</i>	com o objetivo de obter informações sobre as ameaças e sobre o ambiente operacional;
P – <i>PROCESSAMENTO</i>	com o objetivo de coletar e tratar as informações obtidas, tomar decisões, planejar e controlar as ações;
Po – <i>POSICIONAMENTO</i>	com o objetivo de posicionar e preparar os sensores (melhores informações), os processadores (maior segurança), os atuadores (maximizar resultados) e os apoiadores (apoio tempestivo);
A – <i>ATUAÇÃO</i>	com o objetivo de cumprir decisões e executar ações voltadas para a neutralização das ameaças; e
L – <i>LOGÍSTICA</i>	com o objetivo de apoiar as operações, promovendo a fluidez das demais funções tecnológicas.

Quadro II – Funções Tecnológicas do Combate (FTC)

corpo interage com o meio ambiente por meio dos sentidos, e dois se sobressaem: a visão, excitada pelo campo visível do espectro eletromagnético; e a audição, sensível a perturbações de baixa frequência na pressão ambiente. A visão é o sentido que inspirou a evolução tecnológica militar e abriu a janela eletromagnética para a exploração tecnológica dos meios de combate modernos.

O processamento é constituído pelo cérebro e os meios de comunicação entre ele e os sensores, posicionadores e atuadores; é responsável pelo processamento da informação e pela emissão de ordens para a realização de tarefas. O cérebro humano é capaz de controlar simultaneamente a forma e a intensidade de operação dos sensores, posicionadores e atuadores do corpo. O cérebro também está inspirando a evolução da tecnologia militar, graças a novidades como a teoria computacional das redes neurais. E, é claro, sem armas, munição, roupas adequadas, alimentos, água e medicamentos, pouco poderá ser feito.

O “corpo de combate” funciona de maneira semelhante nos seus mais variados níveis – desde o combatente individual, passando por brigadas, esquadrilhas, esquadras e até o escalão de forças conjuntas. Imaginemos um infante com um fuzil. Para desempenhar o seu papel em combate, ele deverá necessariamente utilizar as funções tecnológicas (SPPoAL) ao enfrentar o inimigo. Um sistema de armas moderno, por sua vez, na busca da automação, desempenha quase todas essas funções: busca, detecção e identificação do alvo; tomada de decisão para o tiro; e guiamento do atuador até a neutralização da ameaça.

As FTC podem ser subdivididas em subfunções, visando evidenciar determinados subconjuntos de atividades que aparecem

no caminho crítico do combate. São subfunções ou atividades típicas vinculadas:

- ao Sensoriamento – análise do ambiente operacional; previsão da propagação de energia e dos sinais; alinhamento e preparação dos sensores; busca e detecção de alvos e sua correlação e identificação.

- ao Processamento – transmissão e tratamento da informação sensoriada; montagem de quadros de situação; busca da consciência situacional; análise de linhas de ação; tomada e transmissão de decisões.

- ao Posicionamento – movimentação, concentração e dispersão de plataformas; pré-posicionamento de plataformas, sensores e atuadores; recebimento e execução de ordens de movimento; governo, navegação e posicionamento de plataformas e preparação para a atuação.

- à Atuação – recebimento e execução de ordens de atuação e de tiro; alinhamento e prontificação dos sistemas de armas; aquisição e designação de alvos; guiamento dos atuadores e realização do ataque.

- à Logística – mobilização e desmobilização; sustentação da base industrial e da cadeia produtiva; realização do apoio fixo e móvel; movimentação de pessoal e de material; manutenção e reparo.

Várias empresas componentes da BID estão se especializando no desenvolvimento e na produção de produtos destinados à execução das FTC e de suas subfunções, como será exemplificado a seguir.

Evolução das Funções Tecnológicas do Combate

Sensoriamento

O Sensoriamento coleta dados sobre as ameaças e o ambiente por meio de sensores, que são dispositivos capazes de captar e processar sinais emitidos pelo próprio alvo ou por ele refletidos e/ou modifica-

ções de campos energéticos causadas pela presença ou proximidade do alvo.

A história das guerras registra que desde os primórdios os combatentes se valiam apenas da audição e da visão para o sensoriamento. Na Primeira Guerra Mundial (1ª GM), o avião ampliou o campo de visão e a fotografia tornou possível a gravação da informação. Na Segunda Guerra Mundial (2ª GM), o sonar ampliou o alcance do sensoriamento auditivo, mas foi o radar que descerrou as cortinas para exploração das várias faixas do espectro eletromagnético, ampliando o conceito de visão ótica para visão eletromagnética. E as guerras do Golfo fizeram desfilarem uma extensa gama de equipamentos, apoiada no entendimento das condições de propagação das energias acústica e eletromagnética.

Hoje em dia, já estão operacionais ou em produção sistemas capazes de detectar quase todos os meios aéreos e de superfície, utilizando sensores pequenos, passivos, muito sensíveis, com enorme capacidade de armazenagem e processamento dos dados obtidos. Veículos não

tripulados estão sendo usados para as diversas operações de inteligência, busca, reconhecimento e designação de alvos (ISR/TA). Possuem características inéditas de discrição, durabilidade e resiliência, com capacidade para operar por longos períodos e em grandes áreas.

Entre as empresas da BID dedicadas ao Sensoriamento, podemos citar: Altave, Atmos, Avionics, Bradar, Flight, Engemap, Iacit, Omnisys, Optronica, Orbital e Visiona.

A Figura 6 tenta dar uma ideia da evolução da função Sensoriamento. Para o futuro, apesar das incertezas, estima-se o desenvolvimento de sensores e sistemas capazes de detectar todo e qualquer alvo de superfície ou aéreo, por menor e mais discreto que seja. A detecção de alvos submarinos ainda desafia as previsões.

Processamento

O *Processamento* e as telecomunicações associadas não utilizaram nenhuma tecnologia significativa para melhorar a troca de informações e o processo de

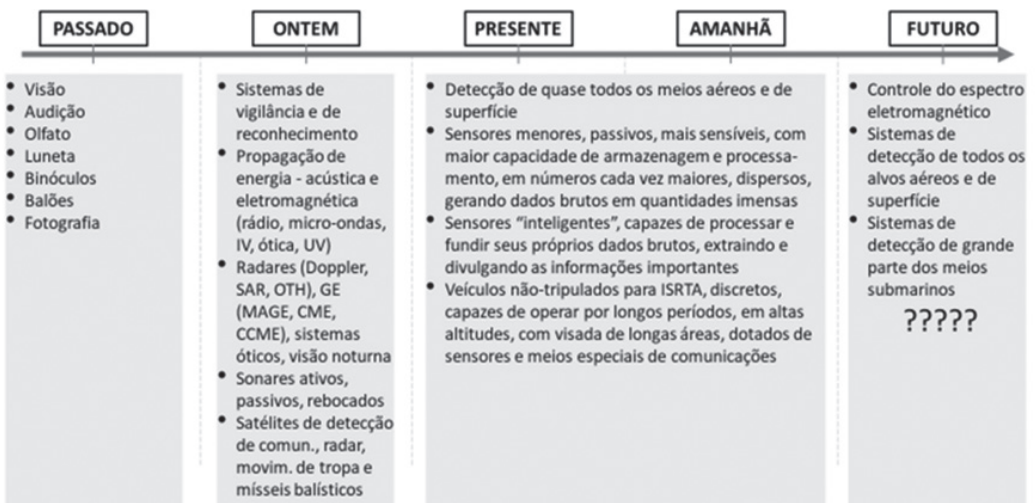


Figura 6 – Evolução da Função Sensoriamento

tomada de decisão até o final do século XVIII. A melhor tecnologia empregada foi a cartografia, que enriquecia, com seus mapas, as equipes de decisão e o posterior trabalho de posicionamento.

Até as Guerras Napoleônicas, os sinais visuais (fâmulas e bandeiras) eram o principal meio de comunicação. Na 1ª GM, a telefonia e o telégrafo vieram prestar uma contribuição significativa sem, no entanto, provocar alterações sensíveis no funcionamento do Estado-Maior. Na 2ª GM, a radiofonia trouxe reflexos profundos às comunicações, aumentando a distância e o número de pessoas atingidas pela difusão da informação e das ordens. O espectro eletromagnético começava a ampliar suas contribuições para a evolução das funções de combate, atingindo também o processamento.

As guerras do Golfo foram palco de uma explosão nos meios de processamento, e a arte da guerra presenciou o início de um processo de reformulação do Estado-Maior. Agora, os sensores instalados em aviões, satélites e veículos remotamente pilotados podem transmitir instantaneamente informações para os estados-maiores nos diversos níveis. Os múltiplos dados podem ser tratados em processadores pequenos, rápidos e de grande capacidade e ser apresentados, em tempo real, para tomada de decisão. Este processo é acelerado pelo uso de simuladores de cenários e geradores de consciência situacional e pela exploração de jogos de guerra, permitindo a previsão de desenlaces prováveis da batalha.

As empresas da BID dedicadas ao Processamento são muitas, com destaque para: Amazul, Atech, Avibras, Aynergy, Consub, Engevix, Ezute, Geocontrol, Radix e Savis.

Para o futuro incerto, espera-se enorme incremento na velocidade e na capacidade

de processamento, por meio de computadores quânticos, e a criação de nuvens repletas de recursos de comunicações, acessíveis a todos os meios em combate, prontos para o enfrentamento eletromagnético e cibernético. Quadro com a evolução da função processamento, à semelhança do quadro da Figura 6, pode ser encontrado em outra publicação.

Posicionamento

A função *Posicionamento* engloba as atividades ligadas à movimentação dos meios de combate; ao estabelecimento e à utilização de bases e estações; ao desenvolvimento, ao projeto e à construção de meios navais, terrestres e aeronáuticos; à propulsão, geração e distribuição de energia; e ao governo, à navegação e à estabilização dos meios e sistemas de armas.

No passado, as tropas se deslocavam em marchas muitas vezes prolongadas e, próximo ao enfrentamento, utilizavam as informações disponíveis para selecionar a posição mais favorável ao combate ou à preparação de surpresas e emboscadas. As plataformas sofreram uma longa evolução, desde as carruagens sumérias e os barcos egípcios de guerra, passando pelos “navios de linha” das Guerras Napoleônicas; pelos “super *dreadnoughts*” da Primeira Guerra; e pelos tanques, cruzadores, porta-aviões e submarinos da Segunda Guerra, até os submarinos de propulsão nuclear, os aviões supersônicos de combate e os veículos não tripulados dos tempos atuais.

O posicionamento geográfico evoluiu bastante, especialmente nas últimas décadas do século XX. A navegação oceânica, incapaz de enxergar pontos referenciais na superfície terrestre, valeu-se inicialmente da astronomia; durante a 2ª GM, passou a contar com sistemas de radionavegação e, em 1978, entrou em operação o sistema

de uso universal baseado em emissores localizados em satélites geoestacionários, seguido dos sistemas dele independentes, como os de navegação inercial e de seguimento do terreno.

Para o futuro, estima-se o estabelecimento de sistemas universais de posicionamento, navegação e comunicações, favorecendo a utilização de aeronaves sem piloto e de navios sem tripulação. Quadro com a evolução da função posicionamento, à semelhança do quadro da Figura 6, pode ser encontrado em outra publicação.

Entre as empresas da BID dedicadas ao Posicionamento, podemos citar: Aeromot, Agrale, Akaer, Amazul, Avibras, DGS, Embraer, Emgepron, Inace, Iveco, Oceana, Santos Lab, Stella e Thyssenkrupp.

Atuação

Desde o porrete, a primeira ferramenta de combate, os armamentos atendem, prioritariamente, à função Atuação. Na Antiguidade, arco e flecha, dardos, lanças, machados, martelos e armas brancas foram sendo desenvolvidos, e os contingentes começaram a se organizar em grupos de arqueiros, lanceiros, infantes, cavaleiros.

Os atuadores ainda eram rudimentares nas Guerras Napoleônicas. Havia espadas, pistolas, bacamartes e carabinas para uso pessoal. O maior poder de fogo era conferido à artilharia de alma lisa, que atirava sem precisão até distâncias de um quilômetro. A cavalaria constituía importante atuador, mantido em reserva, pronto para ser empregado para a decisão do combate. Na 1ª GM, um importante avanço tecnológico se fez sentir; a metralhadora e a artilharia de alma raiada mudaram a feição do combate, fazendo com que o poder de fogo preponderasse sobre o movimento. Isso veio originar a “guerra de trincheiras”.

O principal atuador na 2ª GM foi o carro de combate – que já havia aparecido timidamente na 1ª GM –, vindo a conferir enorme mobilidade e dando origem à “guerra de movimento”. Além disso, a tecnologia militar produziu o míssil balístico, as armas submarinas, o lançador múltiplo de foguetes e a bomba atômica. E nas guerras do Golfo, um rol enorme de equipamentos mostrou o crescimento exponencial da tecnologia militar: diversos mísseis, artilharia autopropeulsada, armamento de aeronave, avião “invisível” e helicóptero de ataque.

São muitas as empresas da BID dedicadas à Atuação, com destaque para: AEQ, Ares, Avibras, CBC, Condor, Emgepron, Gespi, Imbel, Índios, Equipaer, Taurus e Siatt.

Quadro com a evolução da função atuação, à semelhança do quadro da Figura 6, pode ser encontrado em outra publicação, prevendo o uso de robôs mercenários, de armas energéticas, de mini e micro robôs carregados de armas biológicas e bioquímicas e a entrada em operação de torpedos de alta velocidade, com propulsão nuclear, armados com cargas nucleares.

Logística

As atividades logísticas, na Antiguidade, nasceram com os exércitos. Os deslocamentos de milhares de homens por centenas de quilômetros demandavam o transporte de uma cauda de apoio que incluía carroças, armas de reserva, reequipamentos, alimentação e até “vivandeiras”. Muitas vezes, no entanto, as tropas em marcha se sustentavam com a pilhagem e a expropriação dos bens dos que, desafortunadamente, se encontravam em seu caminho.

Construções destinadas à concentração e ao apoio de tropas vêm sendo utilizadas desde a Antiguidade. As bases são os

pontos de apoio das forças armadas de um país. A partir do século XV, a grande expansão marítima portuguesa levou à criação da primeira rede mundial de bases de apoio às rotas de navegação; e a partir do século XVI, outras potências criaram suas próprias redes de bases ultramarinas. Segundo Mahan, “é inútil armar navios se eles não dispuserem de base onde se possam apoiar”.

Ao fim das Guerras Napoleônicas passou a ser empregada a palavra Logística, definida como “a ação que conduz à preparação e sustentação das campanhas”. Na 1ª GM, foi sedimentado o conceito de que a logística, a estratégia e a tática constituíam-se nos três pilares de sustentação da arte da guerra. A partir da 2ª GM, a logística passou a contribuir para as atividades civis relacionadas com o transporte, a distribuição, a manutenção e a disponibilização de produtos e de obras.

É preciso reconhecer que os novos equipamentos impõem uma reformulação doutrinária na Logística. Os escalões de manutenção precisam ser repensados porque o investimento requerido está atingindo valores proibitivos. A mobilização industrial era facilmente realizada, pois uma fábrica de rádios podia ser adaptada para fabricar rádios de comunicação em combate. Hoje isso é impossível, pois os equipamentos de fabricação são todos dedicados, não podem ser adaptados para outro produto.

Estima-se o uso futuro, generalizado, de robôs para abastecimento, manutenção e reparo, e da impressão aditiva com todo tipo de material de base, inclusive biológico. Quadro com a evolução da função

logística, à semelhança do quadro da Figura 6, pode ser encontrado.

Entre as empresas da BID dedicadas à Logística, podemos citar: Aeromot, Amazul, Avibras, Columbus, Equipaer, Embraer, Emgepron, Hersa, Iacit, Imbel, Inbra, Iveco, SKM, Spectra, Triglau, Vertical do Ponto e WEG.

A evolução das funções tecnológicas do combate acompanha os avanços da ciência e da tecnologia, assim como o progresso das sociedades, a revolução das indústrias e o andar da economia. As tecnologias emergentes influenciam no desenvolvimento de novos sistemas de combate para sensoramento, processamento, posicionamento, atuação e logística.

A Primeira Revolução Industrial, iniciada pela mecanização da fiação e tecelagem, teve sequência com o advento das máquinas operatrizes e do motor a vapor, entre outros. Há pouco mais de cem anos, uma nova onda de tecnologias inter-relacionadas provocou a Segunda Revolução Industrial,

caracterizada pela utilização da eletricidade, do rádio, da televisão e dos motores de combustão interna, modernizando navios e viaturas de combate e desenvolvendo as aeronaves.

No passado recente, a computação e a teoria da informação passaram por avanços revolucionários, e a capacidade de armazenar, processar e transmitir informações com rapidez e segurança deu margem à Terceira Revolução Industrial. No momento, presenciamos o aperfeiçoamento de tecnologias antes consolidadas e o aparecimento de poderosas tecnologias emergentes, que se conectam e se benefi-

Na 1ª GM, foi sedimentado que a logística, a estratégia e a tática eram os três pilares de sustentação da arte da guerra

ciam mutuamente e que causarão radicais mudanças na forma como vivemos e combatemos. Essas tecnologias e suas interações são verdadeiramente disruptivas, e estão dando origem ao que está sendo chamado de Quarta Revolução Industrial.

Certamente, as guerras do futuro serão influenciadas por essa enorme variedade de novas tecnologias. Estão em desenvolvimento, e a poucos passos do uso operacional, tecnologias surpreendentes, como as de aumento do desempenho humano em combate, de construção de redes e sistemas resistentes a invasões cibernéticas, de controle do espectro eletromagnético, de navegação precisa em ambientes onde a utilização de sistemas tipo GPS seja impossível, de mísseis de altíssima velocidade, de armas energéticas, de meios de combate fracionados e configuráveis e de veículos aéreos, terrestres, navais, submarinos e anfíbios crescentemente autônomos e de alto desempenho.

PATRIMÔNIO MILITAR

Patrimônio Militar Material

Patrimônio Material é o conjunto de bens móveis e imóveis existentes; e Patrimônio Militar são os bens de todas as naturezas disponibilizados pela Nação para a expressão militar do Poder Nacional.

Assim, o Patrimônio Militar Material pode ser entendido como o somatório de todos os bens tangíveis colocados à disposição das Forças Armadas para o cumprimento de suas missões. Representa o total de recursos físicos da Nação alocados para a Defesa Nacional, em determinado momento histórico. É formado por tudo o que está à disposição das Forças Armadas. Pode ser de caráter estável ou potencial, conforme as condições de acesso e emprego dos meios.

Os bens de caráter estável são formados pelos recursos permanentemente atribuídos e sob o controle direto das Forças Armadas para emprego a qualquer tempo. São os de posse direta do conjunto das unidades militares, tais como recursos humanos, instalações prediais, aeródromos, portos, escolas, centros de treinamento, equipamentos, armamentos, munições, fardamentos, sistemas (*hardware e software*), viaturas, aeronaves, navios, combustíveis, recursos orçamentários etc., alguns deles mostrados na Figura 7. Em suma, tudo o que compõe os meios logísticos de defesa, em uso ou em estoque, destinado ao planejamento, gestão, preparo e emprego das organizações militares.

Faz parte da cultura militar a máxima segundo a qual “quem atribui uma missão deve prover os meios para sua execução”. Assim, de outra forma, pode-se entender o Patrimônio Militar Material como os meios fornecidos pelo Estado para a constituição da capacidade de combate adequada à dissuasão de potenciais pressões ou agressões à soberania nacional.

A combinação de quantidade e qualidade dos produtos de defesa, influenciada pela efetividade da disponibilização desses bens, resulta no valor da capacidade logística de defesa para a obtenção do poder de combate dissuasório.

Dessa forma, é razoável entender que o Patrimônio Militar Material pode, no decorrer do tempo, situar-se ou não em níveis adequados ao necessário para a formação da capacidade de combate suficiente à dissuasão.

No tempo presente, os recursos do Patrimônio Militar Material podem ser insuficientes à dissuasão, e isso gera a demanda imediata de aquisição ou obtenção dos meios faltantes. Como já visto, em países com carências múltiplas em outras expressões do Poder Nacional, tal in-

A gestão eficiente e eficaz do Patrimônio Material Militar é de capital importância para a consecução da Estratégia Nacional de Defesa e a construção da capacidade de combate adequada à dissuasão, no presente e no futuro, a ser abordada posteriormente.

Patrimônio Militar Imaterial

Patrimônio Imaterial são conhecimentos, técnicas, procedimentos, práticas, doutrinas e expressões existentes, normalmente transmitidos e constantemente recriados, gerando um sentimento de identidade e continuidade. Assim, o Patrimônio Militar Imaterial pode ser entendido como o valor intrínseco do militar como combatente, em todos os níveis hierárquicos, potencializados por coesão, organização, disciplina, tradição, código de honra, lealdade, patriotismo, coragem, caráter, camaradagem, cultura, preparo profissional etc., mostrados na Figura 8.

Os valores relativos dos soldados (termo base da qualificação de todos os militares, independentemente de suas patentes) de um país a outro fazem sig-

nificativas diferenças nos resultados das guerras. Mais do que uma medição de esforço físico, as batalhas são disputas de competências e vontades.

O Patrimônio Militar Imaterial envolvido tem a qualidade e a capacidade de agregar ou diluir o valor de combate, considerando os meios materiais envolvidos. Entre outros, podem-se citar os seguintes atributos relativos da tropa como um todo: qualificação intelectual, ética e profissional dos seus oficiais e graduados; níveis de liderança e de competência dos comandantes; moral, lealdade e comprometimento com a missão; preparo e adiestramento da tropa; competência para uso máximo das potencialidades dos meios logísticos disponibilizados; planejamento e treinamento de emprego coordenado das Forças Armadas; desenvolvimento de estratégias e táticas próprias; desdobramento estratégico das unidades militares; e plano integrado de mobilização imediata.

A ação dos Comandos Militares pode valorizar ou desvalorizar o poder de combate de uma Força. A história mostra exemplos de exércitos mais numerosos e mais bem equipados e armados de que



Figura 8 – Patrimônio Militar Imaterial

seus inimigos e que foram fragorosamente derrotados por forças inferiores mais bem preparadas e comandadas.

É importante notar que os requisitos para o planejamento e a execução da guerra vão além dos estudos da ciência militar; demandam cultura e inventividade superiores, pois cada batalha é única em todos os sentidos. A história, circunstâncias e ambientes de um combate nunca se repetem. Tal desafio faz com que o preparo do comandante militar para liderar e vencer novas batalhas seja o projeto de toda a sua vida. Não se improvisam líderes militares.

A arte de transformar efetivos e meios materiais em capacidade de combate é dever único e exclusivo dos Comandos das Forças Armadas, para cujas atividades a Nação não pode deixar de prover a condição mínima necessária: o reconhecimento pela sociedade do valor e mérito dos nossos soldados (cidadãos e cidadãs fardados), que, imersos no código ético militar, estão prontos a oferecer a própria vida pela Pátria.

É de significativa importância o claro entendimento de que os soldados em quem a sociedade deposita tanta responsabilidade nada mais são do que os seus filhos e as suas filhas, com a única diferença de trajarem a farda que vem com o compromisso de honra à Pátria. Como se colocam em risco pelo bem do povo, este, por sua vez, não pode abandoná-los, seja antes, durante ou após a batalha.

O Patrimônio Imaterial das Forças Armadas, caracterizado pelo valor de seu contingente militar efetivo, além do

cumprimento das missões atribuídas nos documentos de Defesa, tem por finalidade servir de núcleo de fundamentos ético, cívico, cultural, histórico, profissional e doutrinário para a absorção e disseminação dos valores individuais e coletivos fundamentais para a defesa da Pátria.

CAPACIDADE DE COMBATE

Capacidade Atual de Combate

A Capacidade de Combate representa o potencial de destruição que um Estado pode infringir a outro em caso de confronto armado. A estimativa do valor dessa capacidade consiste em uma intrincada equação em cujo produto há a prevalência dos elementos fundamentais e complementares: os bens imateriais e materiais.

A primeira parcela dessa estimativa, relativa aos bens materiais, é chamada de Capacidade Física de Combate e resulta da quantidade e qualidade dos recursos usados

na execução das funções tecnológicas do combate – sensoriamento, processamento, posicionamento, atuação e logística –, comentadas anteriormente. A Capacidade Física de Combate nunca é um valor absoluto, mas sempre o resultado de comparações com as forças contrárias identificadas nas hipóteses de guerra.

É certo que, para impor temor ao potencial inimigo, é desejável que cada unidade e o somatório delas possuam uma Capacidade Física de Combate superior ou equivalente às das congêneres mais bem equipadas entre as possíveis forças

O preparo do comandante militar para liderar e vencer novas batalhas deve ser o projeto de toda a sua vida. Não se improvisam líderes militares

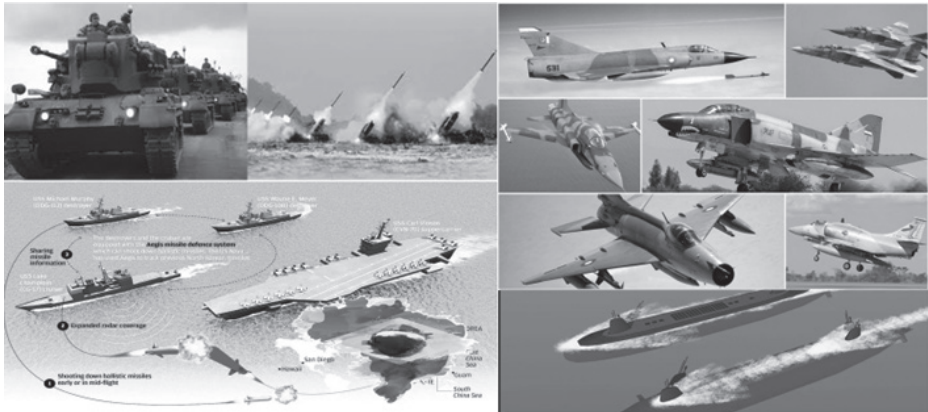


Figura 9 – Capacidade Física de Combate

oponentes. Não sendo possível, é indispensável que a capacidade obtida tenha, pelo menos, o potencial de provocar danos significativos aos eventuais oponentes.

Um bom comandante militar pode, com certeza, aferir corretamente o valor relativo da Capacidade Física de Combate de sua unidade e indicar onde os investimentos poderiam ser melhores aplicados. O uso generalizado de um método, no entanto, torna homogêneas as avaliações do conjunto das unidades militares e, em consequência, facilita a decisão superior sobre as prioridades de aplicação de recursos.

A segunda parcela, uma medida mais subjetiva, modula e potencializa o valor da Capacidade Física de Combate. Resulta da influência e da eficácia de outros fatores de apoio direto e indireto ao combate, em especial os que se seguem.

– Consciência Situacional – Nada é mais devastador para o moral de uma tropa, e até de uma nação, do que ser surpreendida por uma agressão externa. O ataque terrorista às Torres Gêmeas de Nova Iorque, em setembro de 2001, e a ofensiva de surpresa de Israel contra os territórios árabes, incluindo o ataque a nove aeroportos militares do Egito, em junho

de 1967, abalaram a confiança dos atacados em seu sistema de defesa. Da mesma forma, são desmoralizantes os ataques a tropas amigas, denotando conhecimento insuficiente sobre o teatro de operações.

A solução para evitar surpresas desse tipo é alcançar a chamada consciência situacional. É estar em permanente estado de alerta, manter-se ciente de tudo o que acontece nas áreas de interesse, processar rapidamente as informações obtidas e, finalmente, adotar, oportunamente, as reações pertinentes. Essas podem ser: ataque preventivo às forças inimigas; alterações no planejamento estratégico, como o desdobramento de tropas; ou reforço nos meios de defesa.

A busca da plena consciência situacional é uma atividade de caráter permanente, na paz e na guerra, e envolve o emprego dos serviços de Inteligência e a integração das redes de sensores e processadores disponíveis. A identificação e a contenção de ameaças exógenas ao território nacional implicam vigilância e controle de todos os movimentos de pessoas e veículos de/para o território. Nesse aspecto, cabe aos serviços de Inteligência a determinação de tendências, e aos sistemas de vigilância e

controle a identificação e a contenção de ameaças, em tempo real.

Esta tarefa é gigantesca no Brasil, em razão das suas dimensões e posição geopolítica. Gigantesca a tarefa, enormes também a infraestrutura e os recursos necessários para cumpri-la. Assim, visando não prejudicar o desenvolvimento das demais expressões do Poder Nacional, o Brasil vem adotando um modelo exitoso de realização de missões de interesse concomitante da Defesa e do desenvolvimento, com benefícios mútuos para ambos os propósitos. Essa cooperação, no campo da consciência situacional, pode ser exemplificada pela realização de missões subsidiárias, possibilitadas pelos Sistemas de Controle do Espaço Aéreo, Integrado de Monitoramento de Fronteiras, de Gerenciamento da Amazônia Azul, de Informações sobre o Tráfego Marítimo e de Proteção da Amazônia.

– Coordenação, Comando, Controle e Inteligência (C3I) – O sistema C3I busca prover condições para maior eficácia no emprego das forças e execução das manobras militares, por meio da viabilização das funções nominadas em todos os níveis de comando. No ambiente doutrinário, o sistema é desenvolvido pela organização hierarquizada e pela padronização de procedimentos, tais como: fraseologia, codificação, nomenclatura de atividades, sistemática de comunicações e processo decisório.

Com a vertiginosa evolução tecnológica dos nossos tempos, um moderno sistema C3I tem se mostrado cada vez mais vital para o resultado das batalhas. Assim, constitui um objetivo prioritário da guerra preservar a capacidade de livre exercício de seu sistema, enquanto impede que o inimigo o faça. Isso pode ser o fator decisivo para a vitória.

– Guerra Eletrônica – A chamada Guerra Eletrônica pode ser entendida

como a disputa pelo controle do espectro eletromagnético. Consiste em ações que assegurem a liberdade de uso pleno dos meios eletrônicos de um lado, enquanto impede que o inimigo faça o mesmo. O ambiente da GE é global e aplicado, estratégica e taticamente, em todos os campos de batalha, seja no mar, terra, ar ou espaço.

Didaticamente, a Guerra Eletrônica pode ser dividida em três atividades distintas: reconhecimento eletrônico, ataque eletrônico ou contramedidas e proteção eletrônica ou contra-contramedidas.

– Guerra Cibernética – A END define a cibernética como um dos setores tecnológicos decisivos para a Defesa Nacional. Como tecnologia, pode ser entendida como a aplicação voltada para a transferência ou associação da estrutura cognitiva dos humanos para máquinas, potencializando suas capacidades, bem como ampliando seus raios de ação. A Guerra Cibernética também pode ser definida como a guerra entre sistemas computadorizados, preservando a capacidade de operar efetivamente seus sistemas e, ao mesmo tempo, reduzindo a capacidade de o inimigo fazer o mesmo.

Não têm sido raros os casos de emprego de recursos cibernéticos em tempos de paz com o intuito de causar transtornos aos adversários, normalmente de forma anônima. Sendo a estrutura dorsal do País (energia elétrica, transporte, telecomunicações, finanças etc.) suscetível a ataques cibernéticos, torna-se prioridade o estabelecimento de processos e metodologias confiáveis de segurança. O vírus Stuxnet, que prejudicou o programa nuclear iraniano, e a suspeita de intervenção estrangeira no processo eleitoral dos Estados Unidos, em 2016, ilustram bem o potencial e os riscos deste tipo de ameaça.

– Estratégia de Combate – A estratégia de combate pode ser entendida como a

gestão do conjunto das operações das Forças Armadas para a consecução de um objetivo político ou militar. O objetivo político é compartilhado (ou em apoio) ao propósito da diplomacia, que visa construir alianças e convencer o inimigo a ceder, evitando ou mitigando a necessidade do combate. O objetivo militar, por sua vez, visa exclusivamente à vitória.

A estratégia de combate é formulada com base nos objetivos pretendidos, na comparação de forças, nas características do teatro de operações e nos cenários projetados. A estratégia a ser adotada, após todas as considerações, pode ser predominantemente defensiva ou ofensiva. Entre uma e outra, há uma grande variedade de opções, podendo ser aplicadas concomitante ou alternadamente. Não há como previamente definir se uma é melhor do que a outra, pois cada batalha é única em todos os sentidos.

A história nos proporciona exemplos de estratégias de ambas as naturezas que foram bem-sucedidas e que fracassaram. Na Segunda Guerra Mundial, a estratégia defensiva da França, denominada de *Line Maginot*, fracassou diante da ofensiva da Alemanha, caracterizada por guerra-relâmpago (*Blitzkrieg*). Por sua vez, na Primeira Guerra, a estratégia napoleônica de ataque a qualquer custo foi sobrepujada pela estratégia defensiva da “guerra de trincheiras”.

– Princípios de Guerra – Seja qual for a estratégia de combate adotada, é consenso entre os estudiosos da guerra que alguns princípios básicos precisam ser observados para a obtenção da vitória. Esses princípios têm evoluído com o tempo, desde o tratado *A Arte da Guerra*, de Sun Tzu, em função do desenvolvimento tecnológico.

No presente, com variações decorrentes de particularidades de seus modelos de emprego militar, os seguintes princípios

são comumente adotados pela maioria das Forças Armadas do mundo, incluindo do Brasil: do Objetivo, da Ofensiva, da Simplicidade, da Surpresa, da Segurança, da Economia de Forças ou de Meios, da Massa, da Manobra, do Moral, da Exploração, da Prontidão e da Unidade de Comando.

– Objetivos Estratégicos – Vale registrar que alguns objetivos de missões das Forças Armadas são reconhecidos como de capital importância para o desfecho das batalhas e da guerra, sendo assemelhados, em natureza, à aplicação dos princípios de guerra, especialmente:

- Supremacia ou Superioridade Eletromagnética: domínio do emprego do espectro eletromagnético no teatro de operações. Liberdade de uso seguro dos sistemas e meios de telecomunicações, de vigilância e de processamento, possibilitando o pleno emprego do sistema C3I, impedindo ou dificultando que o inimigo possa fazer o mesmo.

- Supremacia ou Superioridade Aérea: negação do uso do espaço aéreo do teatro de operações por veículos aéreos inimigos. Liberdade de circulação segura dos seus veículos aéreos, dificultando ou impedindo o mesmo pela força inimiga.

- Supremacia ou Superioridade Marítima: negação do uso do mar por veículos navais inimigos. Uso irrestrito do mar pelas embarcações amigas, impedindo ou dificultando que as forças navais inimigas também o façam.

A sorte da guerra penderia inevitavelmente para o lado que lograsse conquistar a supremacia nesses três objetivos. Entretanto, com exceção de disputas entre nações com diferenças abissais de capacidade de combate, essa supremacia absoluta raramente ocorre.

– Vontade Nacional – Nenhuma guerra pode ser vencida ou sequer lutada sem a coesão entre o povo e o Comando das

Forças Armadas, incluindo a direção política da Nação. A crença comum de que o objeto da ação militar justifica o sacrifício de suas próprias vidas em benefício de um bem maior é o verdadeiro e fundamental motor da guerra e da vitória.

Independentemente e sem consideração aos conceitos de certo e errado, ou de justo e injusto, a História nos mostra exemplos de guerras deflagradas e vencidas ou perdidas em razão do fator vontade nacional. A maior potência militar do mundo foi derrotada na Guerra do Vietnã devido principalmente à falta ou indefinição da vontade nacional para empreender e vencer aquela guerra.

É da vontade nacional que derivam a disposição e a motivação dos militares para o combate, sem dúvida o mais importante fator para a vitória. Independentemente dos aparatos tecnológicos e logísticos envolvidos, a guerra é uma disputa de vontades entre seres humanos.

Para empreender e vencer uma guerra, mais do que uma causa justa e nobre, há necessidade de que o povo creia ser essa a opção derradeira para a obtenção ou preservação de algo fundamental a sua existência e seus valores. É imprescindível que a razão seja tão substancial e preciosa que subsista durante toda a contenda, nos momentos de sucesso e insucesso.

A justificativa retórica de preservação da Amazônia para a salvação do Planeta é a história-cobertura que algumas nações vêm construindo para a obtenção do apoio popular às suas ambições imperialistas. Mais do que o desenvolvimento de uma

justificativa “nobre” em apoio a uma possível ação militar, a campanha maciça e repetitiva nos meios de comunicações visa enfraquecer a nossa vontade nacional. Partidos políticos que colocam a disputa interna pelo poder acima dos valores patrióticos contribuem para o sucesso da estratégia dos potenciais inimigos. Os motivos para a Guerra do Iraque, de 2003, são um exemplo historicamente recente do emprego da justificativa retórica para uma intervenção militar.

O mote unicamente defensivo das eventuais ações bélicas das nossas Forças Armadas é, por si só, plenamente justificado. Não poderia haver nenhuma outra razão mais justa do que preservar a integridade nacional e a liberdade do povo brasileiro;

não obstante, solidificar a vontade nacional em favor desses objetivos não é tão simples como pode parecer.

As dimensões continentais do Brasil e as dificuldades de deslocamentos internos, tanto pela carência de infraestrutura de transporte

como pelos custos impingidos, são barreiras à plena integração social da Nação. Apartada e segregada por diferenças regionais (econômicas e culturais), a grande maioria dos brasileiros conhece muito pouco da sua Pátria e, mais grave ainda, sente-se como cidadã apenas do local que habita e convive.

A precariedade do sentimento comum de *terra nostra* constitui um ponto de vulnerabilidade da Defesa Nacional, sujeito à exploração psicológica de massa por potenciais inimigos. Em curto prazo, esse óbice deve ser enfrentado por campanha

A crença comum de que o objeto da ação militar justifica o sacrifício de suas próprias vidas em benefício de um bem maior é o verdadeiro e fundamental motor da guerra e da vitória

miação dos meios de comunicações; em longo prazo, pelo ensino e conhecimento da Pátria em todos os seus aspectos e pelo maior envolvimento da sociedade nas questões de Defesa Nacional.

Capacidade Futura de Combate

A determinação da Capacidade Futura de Combate, ou capacidade de combate a ser obtida em longo prazo, embora faça uso dos mesmos indicadores de estimativa da Capacidade Atual de Combate, apresenta outras dificuldades. A principal incerteza está na determinação de uma hipótese de guerra minimamente confiável, em longo prazo, e na definição do provável oponente. Selecionando um, como estimar o valor de sua capacidade de combate no tempo?

O melhor caminho a seguir, que não depende de hipóteses de guerra, é buscar atingir um nível de Poder Militar equivalente à importância que o Brasil representa

ou pretende representar no concerto das nações. Considerando a evolução do Produto Interno Bruto (PIB) das nações, há projeções de que o Brasil saltaria, em 2030, para o sexto lugar, suplantando Estados tradicionalmente mais poderosos. Considerando, ainda, outros aspectos (como território, população, reservas minerais, produção agrícola e industrial e desenvolvimento científico e tecnológico), se mantida a perspectiva de importância relativa do Brasil nas relações internacionais, a sua capacidade de combate, a ser desenvolvida até 2030, deveria suplantá-las do Reino Unido e da França, por exemplo.

Para manter a paz, mesmo pacifistas como somos, precisamos contar com uma capacidade adequada de combate. Essa capacidade, para ser temida, não pode se restringir às forças de reação a agressões ao nosso território, mas também abarcar a capacidade de atacar o inimigo no coração de sua pátria. O nível do Poder Militar pretendido necessita atender à demanda para a dissuasão e dar o necessário suporte à diplomacia; ou seja, impor o respeito que o País merece nas relações internacionais. Os planos de desenvolvimento do poder militar necessário devem atender aos dois segmentos do Patrimônio Militar já abordados: o Imaterial e o Material.

– Patrimônio Imaterial Futuro - Devido à intensa revolução científico-tecnológica dos nossos tempos, o conhecimento

acumulado da humanidade vem dobrando a cada oito ou dez anos.

Sendo o exercício da arte militar o resultado do produto de quase todas as ciências, a formação e a capacitação

continuada do efetivo das Forças Armadas precisam estar *pari passu* com essa acelerada evolução do conhecimento. Por outro lado, a arte militar não pode prescindir do conhecimento das tecnologias antigas, pois nunca se sabe quando poderão vir a ser necessárias. Quer dizer, os conhecimentos se acumulam.

O provérbio latino *si vis pacem, para bellum* (“se queres a paz, prepara-te para a guerra”) tem seu berço de aplicação nas escolas militares. O ideal seria contar com militares preparados e com equipamentos e armamentos de última geração; entretanto, se impraticável, a prioridade deve ser dada à formação e

Para manter a paz, mesmo pacifistas como somos, precisamos contar com uma capacidade adequada de combate

à capacitação continuadas dos recursos humanos. Tendo o efetivo preparado, a absorção rápida de novas tecnologias e equipamentos é factível; porém a recíproca não é verdadeira.

O permanente aprimoramento da capacidade intelectual e pessoal dos militares na busca da excelência deve ter a prioridade máxima. Isso se aplica a toda a cadeia hierárquica e às especialidades do corpo profissional das Forças. O poder do Patrimônio Militar Imaterial pode ser equiparado ao de uma corrente, cuja resistência é medida por seu elo mais fraco.

As qualidades requeridas do militar de carreira, além de rígida formação intelectual e higidez física, envolvem demonstrações inequívocas de vários outros valores, como tenacidade, caráter, honestidade de propósitos, cultura, lealdade, disciplina, dedicação, iniciativa, coragem, camaradagem, compromisso com a missão e desempenho profissional.

A mera possibilidade de ameaças à soberania nacional por oponentes dotados de forças numérica e tecnologicamente superiores às nossas indica a necessidade de contínua evolução do Patrimônio Imaterial para fazer frente a essa disparidade de poderes. É preciso tornar ainda mais rigorosos os requisitos e processos de seleção, formação, capacitação e evolução na carreira militar. Em contrapartida, é indispensável fazer com que a carreira seja relativamente compensadora, de maneira a atrair o interesse dos jovens mais promissores e reduzir a evasão de veteranos.

– Patrimônio Material Futuro – O Patrimônio Material planejado ou desejado para a obtenção do necessário poder de dissuasão no futuro deve ser considerado em dois aspectos principais: Disponibilidade de Meios e Atualização Tecnológica. O desenvolvimento de ambas as áreas é imprescindível para a composição dos

bens físicos necessários à evolução da capacidade de combate.

– Disponibilidade de Meios – As principais medidas para a obtenção dos meios necessários à planejada capacidade de combate consistem no incremento do efetivo das Forças Armadas e no desenvolvimento de produtos e serviços de defesa no País.

Sobre o efetivo das Forças Armadas, ele terá de ser ajustado com o passar do tempo. A previsão de dispêndios decorrentes de aumento futuro do número de militares implica considerações políticas de balanceamento entre a capacidade de combate planejada e o atendimento das carências das demais expressões do Poder Nacional.

Um possível modelo de macrogestão do pessoal militar do Brasil poderia ser a combinação de duas modalidades, dividindo o efetivo em segmentos temporário e permanente e concentrando o efetivo permanente em atividades diretamente relacionadas com o combate.

No que tange a produtos, há um antigo dilema de lógica nos investimentos: priorizar os de tecnologia consolidada, mais confiáveis, porém sem significativas vantagens em relação ao potencial oponente; ou os com novas tecnologias que podem propiciar maior eficiência operacional, mas sem a comprovação de que funcionariam adequadamente no combate.

A capacidade industrial é de fundamental importância para o desenvolvimento do poder de dissuasão. Isso inclui toda a estrutura da Base Industrial de Defesa, desde ensino, pesquisa, desenvolvimento, engenharia, empresas, em todos os setores tecnológicos, como energia, telecomunicações, medicamentos, atendimento médico e hospitalar, alimentos, transportes e tantos outros. A autossuficiência de cada um desses setores nos propicia segurança e poder; a carência, por sua vez, dependência externa e fraqueza.

Embora de significativa importância para a Defesa, esses segmentos permeiam todas as expressões do Poder Nacional, envolvem recursos extremamente vultosos e são fundamentalmente dependentes das forças do mercado para os seus desenvolvimentos. O apoio governamental para esses setores é normalmente decorrente de políticas públicas e não propriamente direcionado ao atendimento de demandas da Defesa Nacional.

A política governamental deve prover a formação e preparação da força de trabalho especializada, o apoio científico e tecnológico, o incentivo para a produção e comercialização de itens de emprego geral derivados dos de defesa ou duais e o estímulo à exportação de produtos militares. Além disso, para empresas essencialmente dedicadas apenas a bens e serviços militares, sempre que imprescindível, deve-se assegurar uma demanda mínima de aquisições capaz de manter em funcionamento as suas linhas de produção.

As empresas, por sua vez, devem se comprometer em preservar os conhecimentos científicos e tecnológicos adquiridos, manter em funcionamento a sua linha de produção dos produtos de defesa, estabelecer um plano de expansão rápida da capacidade de produção e somente comercializar esses produtos com outros países se e quando devidamente autorizados pela autoridade competente.

– Atualização Tecnológica – Basta uma simples revisão das características das guerras, ao longo da História, para se entender o efeito do desenvolvimento de novas tecnologias nos perfis, estilos e, principalmente, nos resultados das batalhas. Juntamente com as possibilidades permitidas pela evolução tecnológica, conceitos estratégicos e táticos inovadores têm sido aplicados de forma a potencializar os seus efeitos contra os inimigos.

É interessante notar que, nos saltos tecnológicos dos meios e sistemas de combate, as estratégias e táticas derivadas apresentaram efeitos coincidentes. Dentre todos, destacou-se a possibilidade de atingir o inimigo cada vez mais longe, resultando no crescente afastamento do ser humano do combate corpo a corpo e até dos campos de batalha. Assim foi, por exemplo, com o arco e flecha, a pólvora, o canhão, o avião, o míssil e, mais recentemente, o drone. Atualmente, são comuns ataques precisos de mísseis inteligentes e de veículos aéreos tripulados do solo lançados a centenas de quilômetros de distância do campo de batalha. Ver Figura 10.

Pode-se, portanto, deduzir que, ressalvada a estratégia de combate, uma força oponente dotada da mais avançada tecnologia terá sempre melhores condições de proteger os seus soldados em combate e de infringir maiores danos ao inimigo. Ou seja, melhores probabilidades de vitória com menores perdas de vidas humanas.

Dessa forma, dotar as nossas Forças Armadas com os mais avançados armamentos e sistemas de defesa e, se possível, deter a primazia de sua tecnologia e conhecimento constituem os objetivos primários para o fortalecimento da nossa capacidade de combate. Não obstante, em que pese a importância de tal intento, essa tarefa é extremamente complexa, pois, mais do que recursos financeiros, depende dos níveis de capacitação dos nossos especialistas e, sobretudo, de projetos continuados no tempo.

O conhecimento materializado em tecnologias críticas de defesa constitui uma valiosa fonte de poder, o qual os países não se dispõem facilmente a ceder a outros, mesmo em troca de valores astronômicos. É, como diz o dito popular: poder não se dá, não se empresta e não



Figura 10 – Inovação Tecnológica Militar

se vende; quem quiser que o crie ou tome à força, se puder.

A guerra não é conduzida pela tecnologia, mas o sucesso das estratégias de defesa é cada vez mais dependente da disponibilidade de itens com tecnologia de ponta. Isso se aplica tanto no campo da surpresa tecnológica como na prevenção de seu emprego pelo inimigo, real ou potencial.

A despeito de o Brasil ser uma das maiores economias do mundo e dos incontestáveis avanços obtidos em diversas áreas, as nossas Forças Armadas estão em evidente desvantagem tecnológica em relação às nações do clube atômico e espacial. Além dos esforços para a obtenção de um nível de equidade com os meios tecnológicos atuais, há ainda que ser considerado o contínuo avanço tecnológico de defesa das potências mundiais.

Caso não consigamos, ao longo do tempo, igualar ou pelo menos reduzir a diferença tecnológica a níveis que possibilitem um razoável poder dissuasório, estaríamos ainda mais vulneráveis no futuro do que estamos hoje, em relação às grandes potências militares.

Todas as tecnologias são fundamentais para a Defesa, tanto quanto são para o

desenvolvimento nacional. Entretanto, as visões e os maiores temores das guerras reservam um lugar especial para as ameaças associadas aos setores cibernético, espacial e nuclear. Disso resulta a prioridade da END de contarmos com medidas dissuasivas efetivas nessas áreas.

Um tema especial e muito discutido tem relação com o uso de armas químicas e biológicas. O Brasil é signatário da Convenção sobre a Proibição do Desenvolvimento, da Produção e do Armazenamento de Armas Bacteriológicas e Tóxicas e sobre sua Destruição, de 1972. Em razão disso e por questões humanitárias, os estudos e planos de desenvolvimento de novas tecnologias nessas áreas restringem-se a meios de proteção, contenção e mitigação dos seus efeitos.

As armas químicas, quando empregadas no campo de batalha, têm sua amplitude limitada à área atingida e cercanias. Lamentavelmente, há relatos de seu emprego criminoso em diversos conflitos, com efeitos terríveis, atingindo indiscriminadamente todas as pessoas e animais, indiferentemente se inimigos ou não.

As armas biológicas, por sua vez, mesmo que empregadas localmente, têm possibilidade de se propagar continuada-

mente. Não existem barreiras físicas para a sua expansão, podendo atingir todos os continentes, até que sejam desenvolvidos antídotos ou vacinas contra seus agentes patógenos. A recente pandemia do Covid-19 é um exemplo do poder devastador de um novo vírus, para o qual ainda não há antídotos, na sociedade globalizada. Ainda mais preocupante é seu potencial de emprego em tempos de paz, visando enfraquecer a economia e a capacidade de lutar de um ou mais países inimigos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O propósito principal destas considerações foi mostrar a necessidade e a complexidade da Defesa Nacional e a importância fundamental de contar com Forças Armadas capazes e respeitadas e com uma Base Industrial de Defesa forte e confiável. Espera-se que este propósito tenha sido alcançado e que estas considerações ajudem na adequada formação de nossos jovens brasileiros.

Inicialmente, foram revisitados conceitos importantes relacionados às guerras e ao poder dissuasório. Os temas seguintes lembraram que o Brasil é herança de todos os brasileiros; que ele é imenso e muito rico, e precisa ser cuidado e defendido por nós. E que essa defesa deve ser planejada estabelecendo-se objetivos, estratégias e ações estratégicas, sujeitos a frequentes reavaliações e atualizações.

Outras considerações versaram sobre a Base Industrial de Defesa, sua estrutura, sua história e suas dificuldades, para as quais se discutiram possíveis soluções. Em seguida, foram abordadas as ações e os projetos estratégicos e mobilizadores que estão sendo conduzidos pelas Forças Armadas, com a participação das empresas estratégicas de Defesa.

As últimas considerações tiveram como temas: a Engenharia de Defesa, e sua responsabilidade pelo desenvolvimento das funções tecnológicas do combate; o Patrimônio Militar, tanto o Material quanto o Imaterial; e a capacidade de combate atual e futura.

Nota: Os temas para reflexão se basearam no conteúdo de publicações de autoria ou coautoria de Marcélio Boavista da Cunha, Washington Carlos de Campos Machado e/ou José Carlos Albano do Amarante, cujas mais recentes e significativas foram:

- “O Brasil ‘Perturbador’ na Conjuntura Internacional” – 2005 – *Revista do Clube Naval*;
- “Amazônia Azul: o mar que nos pertence” – 2006 – Editora Record;
- “Política de Defesa” – 2008 – Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha;
- “O Voo da Humanidade” – 2009 – Biblioteca do Exército Editora;
- “Da Conscientização e Envolvimento da Sociedade com a Defesa Nacional” – 2009 – VI Encontro Nacional de Estudos Estratégicos;
- “A Indústria Brasileira de Material de Defesa” – 2010 – Associação Brasileira das Indústrias de Materiais de Defesa e Segurança;
- “Engenharia de Defesa” – 2010 – *Revista do Clube Naval*;
- “O Verdadeiro Tamanho do Brasil” – 2010 – *Revista do Clube Naval*;
- “Setores Tecnológicos Decisivos para a Defesa Nacional” – 2012 – Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica;
- “Medidas Viabilizadoras” – 2013 – Associação Brasileira das Indústrias de Materiais de Defesa e Segurança;

- “O Livro Branco e a Base Científica, Tecnológica, Industrial e Logística de Defesa” – 2011 – *Revista da Escola de Guerra Naval*;
- “As Funções Tecnológicas do Combate: sua evolução e aplicação nos estudos e planos da área de Defesa” – 2011 – *Revista da Escola de Guerra Naval*;
- “Metodologia para a Formulação de Políticas” – 2017 – Editora Brasil Rotário;
- “As Missões Subsidiárias e a Defesa Nacional” – 2019 – *Revista do Clube Naval*;
- “Política Nacional de Defesa: uma metodologia para sua formulação” – 2019 – *Revista do Clube Naval*;
- “As Funções Tecnológicas do Combate” – 2019 – *Revista Marítima Brasileira*; e
- “Reflexões sobre a Defesa Nacional” – 2020 – Fundação de Serviços de Defesa e Tecnologias de Processos.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<APOIO>; Defesa, Indústria de Defesa;

<POLÍTICA>; Política de Defesa Nacional; Relações Internacionais;

SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA AMAZÔNIA AZUL – A importância estratégica e o aprimoramento

JOÃO ALBERTO DE ARAUJO LAMPERT*
Contra-Almirante

EDWALDO COSTA**
Primeiro-Tenente (RM2-T)

SUMÁRIO

Introdução
O SisGAAz
Aprimoramento contínuo, particularidades e desafios
Considerações Finais

INTRODUÇÃO

A Amazônia Azul possui cerca de 5,7 milhões de km² contemplando espaços marítimos, rios e lagos sob jurisdição brasileira. Uma imensidão de riquezas com vertentes econômica, científica e ambiental, cujas proteção e garantia da soberania requerem constante aprimoramento e integração de esforços de setores, instituições e segmentos da sociedade.

Pesca, turismo, transporte marítimo, exploração de petróleo, bioenergia e pre-

servação de sítios ambientais são algumas das atividades que pulsam no seio desse patrimônio nacional, com caminhos infinitos para a prosperidade.

Nesse ensejo, a Amazônia Azul extrapola o contexto geográfico a que corresponde e remete a um conceito político-estratégico de consolidação da posição e relevância do Brasil no Atlântico Sul, inserido na bivalência de ampla exploração sustentável e proteção contínua diante de inúmeras ameaças presentes e futuras, como pirataria, pesca ilegal, poluição hídrica e interesses estatais.

* Diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM).

** Doutor (Pontifícia Universidade Católica de São Paulo) e pós-doutor (Universidade de São Paulo) em Jornalismo. Serve no CCSM.

O SISGAAZ

A Marinha do Brasil (MB), em parceria com agências e órgãos governamentais, coordena a implementação e o aperfeiçoamento do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAZ), cuja missão é “monitorar e controlar, de forma integrada, além da área afeta à Amazônia Azul, a região SAR (*Search and Rescue* – busca e salvamento) de responsabilidade do Brasil e as demais áreas de interesse estratégico no Atlântico Sul – representando cerca de 22 milhões de km² –, a fim de contribuir para a mobilidade estratégica, representada pela capacidade de responder prontamente a qualquer ameaça, agressão ou ilegalidade”.

O SisGAAZ integra equipamentos e sistemas, compostos por radares localizados em terra e embarcações, além de câmeras de alta resolução e capacidades como a associação de informações recebidas de sistemas colaborativos, destacando o Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades de Petróleo (Simmap), o Sistema de Identificação e Acompanhamento

de Navios a Longa Distância (LRIT), o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (Sistram) e o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (Preps), todos baseados em rastreamento de posição por via satélite. Os dados captados por GPS são transmitidos por meio de comunicação satelital para centrais de rastreamento, e, no futuro, haverá a incorporação de sensores acústicos aos *sites* de monitoramento.

APRIMORAMENTO CONTÍNUO, PARTICULARIDADES E DESAFIOS

O gerente do Programa SisGAAZ na Diretoria de Gestão de Programas da Marinha (DGPM), Capitão de Mar e Guerra Maurício Pires Malburg da Silveira, explica que o aprimoramento ocorre de forma gradual, a partir do projeto piloto desenvolvido para a área marítima do estado do Rio de Janeiro. Inicialmente, o foco foi a Baía de Guanabara; num segundo momento, pretende-se a expansão entre

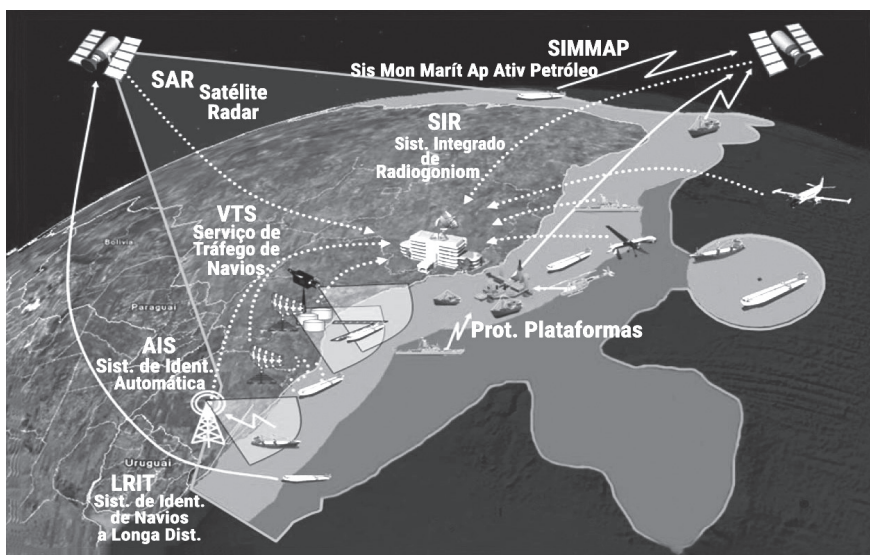


Figura 1 – Representação gráfica do SisGAAZ

Cabo Frio e Ilha Grande, incrementando o uso de radares de curto e médio alcance com variáveis até 50 milhas.

Posteriormente, o programa incorporará o monitoramento de longo alcance, até cerca de 200 milhas (pouco mais de 320 km) da costa brasileira, com radares Over The Horizon (OTH) de ondas de superfície.

O sistema evoluirá de acordo com as capacidades obtidas, prioridades e disponibilidades de recursos, havendo, ainda, “interesse em dados de sensores óticos (faixa do visível, infravermelho termal e próximo), de radares de abertura sintética em alta resolução, bem como para apoio às comunicações navais providas por satélites”, afirma o Comandante Malburg.

O diretor de Gestão de Programas da Marinha, Vice-Almirante Alexandre Rabello de Faria, oficial responsável por coordenar as ações do SisGAAz na Marinha, lembra que outros países adotam sistemas similares, como Austrália, Ca-

adá e França. Apesar das semelhanças, há particularidades no projeto brasileiro atreladas aos custos, a capacidades e, especialmente, à pluralidade das atividades econômicas desenvolvidas no Brasil, bem como às dimensões da Amazônia Azul.

O conceito operacional do sistema original do SisGAAz, de acordo com o Vice-Almirante Rabelo, foi readequado para espelhar a visão e o escopo do projeto piloto, fortemente centrado nas atividades de patrulha naval, inspeção naval e socorro e salvamento. “Tanto no que se refere à aquisição e ao desenvolvimento de tecnologia nacional quanto à obtenção de informações acerca da área onde o Brasil exerce soberania, o SisGAAz desponta como ferramenta para a governança que contribui para o desenvolvimento das capacidades tecnológicas do País”, beneficiando a sociedade e a indústria brasileira.

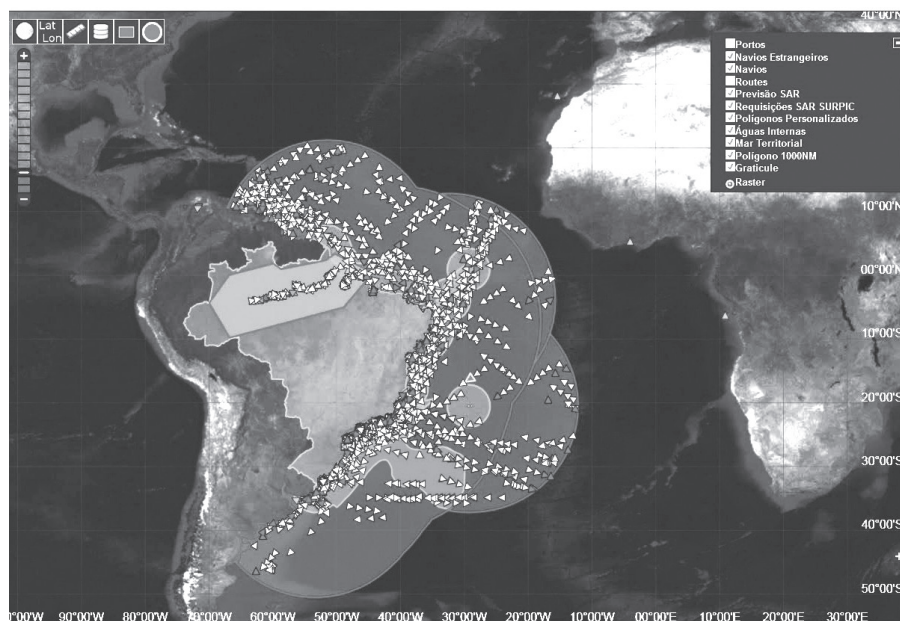


Figura 2 – Monitoramento, identificação e classificação das embarcações

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O SisGAAz está amplamente conectado às redes da Polícia Federal, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), da Receita Federal e da Petrobras, entre outros órgãos e empresas capazes de fomentar e compartilhar mais rapidamente as informações pertinentes e necessárias para a proteção da Amazônia Azul.


O sistema brasileiro facilitará o planejamento das operações e reduzirá custos, principalmente em torno de patrulhamento e deslocamento de pessoal. A capacidade obtida com sua implementação permitirá, por exemplo, que crimes ambientais, como o ocorrido no litoral do Nordeste brasileiro no final de 2019, sejam mitigados, com ações de pronta resposta, inteligência e de dissuasão.

A Marinha do Brasil também busca, por meio de análise e classificação do

tráfego marítimo, mediante as bases de dados, uso de algoritmos e outras tecnologias da Ciência de Dados, construir um perfil qualitativo e preditivo do uso do espaço marítimo, além da expansão da cobertura dos radares.

No contexto de integração, há, ainda, a possibilidade de ampliar a interação, interligando o Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (Censipam) com o SisGAAz, visando aperfeiçoar mecanismos de cooperação com o aproveitamento de capacitação e dos produtos desenvolvidos, incluindo imagens de satélite com radar de abertura sintética (SAR).

O SisGAAz é um programa estratégico de elevada prioridade para a MB, indispensável para a garantia da soberania sobre a Amazônia Azul e com potencial imenso para impulsionar o desenvolvimento econômico e tecnológico no País, além de ser um estuário para a geração de empregos.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ÁREAS>; Amazônia Azul;

REFERÊNCIAS

- FARIA, Alexandre Rabello de. “SisGAAz”. [Entrevista concedida a] Edwaldo Costa. *Marinha em Revista*, Brasília, nº 14, pp. 16-19, set. 2020.
- JUNIOR, Ilques Barbosa. “Oceanopolítica: uma pesquisa preliminar”. *Revista Marítima Brasileira*. nº 04/06. v. 129. Disponível em: http://www.revistamaritima.com.br/sites/default/files/rmb_2-2009.pdf. Acesso em: 13 de ago. de 2020.
- MARINHA DO BRASIL. Amazônia Azul. 2020. Disponível em: https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/. Acesso em: 10 de ago. de 2020.
- MARINHA DO BRASIL. Programas Estratégicos: Programa Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul® (SisGAAz). 2020. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/programas-estrategicos>. Acesso em: 15 de ago. de 2020.
- SILVEIRA, Maurício Pires Malburg da. “SisGAAz”. [Entrevista concedida a] Edwaldo Costa. *Marinha em Revista*, Brasília, nº 14, pp. 16-19, set. 2020.

GLOBALIZAÇÃO, SEGURANÇA E DEFESA NO ATLÂNTICO SUL*

ANTONIO RUY DE ALMEIDA SILVA**
Contra-Almirante (Ref^o)

DANILO MARCONDES***
Professor

SUMÁRIO

Introdução
O poder capacitador dos oceanos
Poder Marítimo e Globalização
Poder Naval e a Política Internacional
A Segurança Marítima e a Política Internacional
O Atlântico Sul
Conclusão

INTRODUÇÃO

A conjuntura internacional relacionada com os espaços marítimos apresenta, ao final desta segunda década do século XXI, duas tendências: a crescente impor-

tância econômica e militar dos oceanos e o incremento das tensões derivadas do processo de demarcação das fronteiras marítimas. Essas tendências se desenvolvem na moldura de uma importante mudança na segurança internacional: o retorno da

* Baseado em artigo de mesmo nome publicado na revista *Nação e Defesa* (Portugal), dezembro/2019, nº 154, pp. 69-88. Os autores agradecem ao fomento recebido via Capes/Pró-Defesa, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (Faperj), que permitiu a realização da pesquisa.

** Doutor em Relações Internacionais pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Foi diretor da Escola de Guerra Naval e professor da Escola Superior de Guerra (ESG). É conselheiro do Centro de Estudos Político-Estratégicos da Marinha do Brasil, membro do Grupo de Análise da Conjuntura Internacional da Universidade de São Paulo. Autor do livro *A Diplomacia de Defesa na Política Internacional* e de artigos publicados no Brasil e no exterior, com ênfase em Segurança Internacional e Defesa, Poder Marítimo, Atlântico Sul e Diplomacia de Defesa.

*** Professor do Magistério Superior na ESG. PhD em Politics and International Studies pela Universidade de Cambridge e bolsista Jovem Cientista do Nosso Estado, da Faperj. Tem publicado temas de Política Externa e de Defesa do Brasil, com ênfase em Atlântico Sul, Diplomacia de Defesa e Operações de Paz.

competição entre as grandes potências, anunciado oficialmente na Estratégia de Segurança Nacional dos Estados Unidos da América (EUA), publicada em 2017¹.

O retorno da política de poder e da competição entre as grandes potências incrementa a relevância dos oceanos nas concepções estratégicas no sentido clássico, reduzindo a importância que o terrorismo havia adquirido na segurança internacional a partir dos ataques do 11 de Setembro de 2001. No entanto, apesar da competição entre as grandes potências gerar um elemento de conflito nos oceanos, a globalização econômica, que depende do sistema marítimo globalizado e das transmissões de dados por meio dos cabos submarinos, possibilita aos Estados a cooperação no campo da segurança marítima, aqui entendida como a prevenção e o combate no ambiente marítimo a ameaças tais como a pirataria, o crime transnacional, a pesca ilegal, o terrorismo, as agressões ao meio-ambiente marinho e às comunicações por meio dos cabos submarinos. Assim sendo, cooperação e conflito convivem no ambiente marítimo.

Este artigo analisa essas tendências, relacionando-as também com o espaço marítimo do Atlântico Sul. Nesse sentido, são apresentados inicialmente alguns conceitos, tais como poder capacitador dos oceanos, poder marítimo e poder naval. Em seguida, são mostrados alguns dados que comprovam a importância dos mares na globalização comercial e financeira mundial. O terceiro movimento apresenta as principais tensões relacionadas com os espaços marítimos e a questão da seguran-

ça marítima. A quarta e última parte trata do papel do Atlântico Sul na globalização e na segurança e defesa. Para o desenvolvimento da análise, o artigo utiliza tanto fontes primárias, tais como documentos de política e defesa, expedientes diplomáticos e notícias de imprensa, quanto fontes acadêmicas secundárias relacionadas com os temas abordados.

O PODER CAPACITADOR DOS OCEANOS

Cobrando cerca de 70% da superfície da terra, os oceanos desempenham um papel importante para manter a vida no nosso planeta e para o desenvolvimento das civilizações. Como realçado pelas Nações Unidas:

Eles geram a maior parte do oxigênio que respiramos, absorvem grande parte das emissões de dióxido de carbono, fornecem alimentos e nutrientes, regulam o clima e são importantes economicamente para países que dependem de turismo, pesca e outros recursos marinhos para obter renda, e servem como espinha dorsal do comércio internacional (UN, 2018, p. 1).

A influência dos oceanos se estende para as áreas costeiras, onde a maioria da população mundial vive e é afetada pelas mudanças climáticas e pelo ambiente marinho². De acordo com as Nações Unidas, “mais de 3 bilhões de pessoas dependem da biodiversidade marinha e costeira para sua subsistência” (UN, 2019:1). Além

1 O documento foi lançado em dezembro de 2017 pelo governo dos EUA e está disponível em: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>. Acesso em: 15 de nov. de 2019.

2 Cerca de 80% da população mundial vive em zonas localizadas a no máximo 160 km de distância de áreas costeiras (BUEGER & EDMUNDS, 2017, 1.309).

do mais, os oceanos são o repositório de cabos submarinos que se constituem na espinha dorsal da comunicação mundial, respondendo por mais de 90% do total de voz e dados transmitidos mundialmente (CHESNOY, 2016).

No âmbito militar, o mar tem também jogado um papel fundamental na história dos conflitos. A guerra entre as cidades-estados gregas e o Império Persa e a Guerra do Peloponeso são exemplos históricos da importância do mar nos conflitos entre potências terrestres e potências marítimas, mas, ao longo do tempo, um enorme número de campanhas marítimas evidenciou o relevante papel do mar e dos meios navais na política internacional (BAYLIS, WIRTZ, COHEN & GRAY, 2006). O retorno da política de poder e da competição entre as grandes potências incrementa a importância dos mares nas concepções estratégicas no sentido clássico, relacionado com os conflitos interestatais. É nesse sentido, das muitas possibilidades políticas, sociais, econômicas, ambientais e militares apresentadas pelos oceanos que se pode definir o conceito de poder capacitador:

a capacidade que têm os oceanos de possibilitar a vida na Terra, de gerar riqueza para as nações, de permitir a circulação de pessoas e mercadorias, de possibilitar a transmissão de voz e dados por meio dos cabos submarinos e de facilitar a projeção de poder militar no nível local, regional e global (SILVA, 2017).

PODER MARÍTIMO E GLOBALIZAÇÃO

O reconhecimento do poder capacitador dos oceanos é um dos maiores estímulos para que os Estados desenvolvam seu poder marítimo. Este conceito está normalmente relacionado à contribuição de Alfred Mahan, geopolítico norte-americano; no entanto, o conceito de talassocracia, associado ao governo do mar ou à supremacia marítima, tem uma longa linhagem, constituindo uma parte importante da *História da Guerra do Peloponeso*, escrita por Tucídides, e de outras obras que precederam os escritos de Mahan (MOLDESKI E THOMPSON, 1988).

Mahan foi o autor que tratou do poder marítimo na política internacional de uma forma mais estruturada. Para ele, os oceanos são um grande caminho aberto a todos, permitindo o livre fluxo de pessoas e mercadorias. O poder marítimo, para Mahan, é um elemento vital

É no sentido das muitas possibilidades políticas, sociais, econômicas, ambientais e militares apresentadas pelos oceanos que se pode definir o conceito de poder capacitador

para o crescimento, a prosperidade e a Segurança Nacional, existindo uma relação direta entre poder marítimo e a transformação das nações em grandes potências – estas, na época por ele estudada, eram representadas pela Grã-Bretanha. Para o autor, a Grã-Bretanha se tornara uma grande potência devido, em grande parte, ao seu poder marítimo (MAHAN, 1987).

Mahan via a cena internacional como uma competição entre Estados e concebia as Marinhas de guerra como instrumento dessa disputa. Embora houvesse cooperação entre os países, havia também

a competição pelos recursos naturais e mercados que na época eram importantes para a economia dos países centrais, fundamentada no sistema colonial. Essa competição entre os Estados poderia gerar conflitos armados. Portanto, para o autor, o controle do mar tinha uma grande influência econômica e militar na história das grandes potências (MAHAN, 1987). A visão de Mahan era, basicamente, o que posteriormente viria a ser identificado, dentro da disciplina de Relações Internacionais, como uma visão realista da política internacional.

Mahan estabeleceu que os principais elementos que afetam o Poder Marítimo de um Estado são: a posição geográfica, o tamanho do litoral e a quantidade de áreas apropriadas para bons portos, o número da população e a sua inclinação para o comércio, e uma política de governo que incrementa a produção industrial e o comércio (MAHAN, 1987). No entanto, ele não definiu claramente o conceito de poder marítimo. Algumas vezes ele trata o mesmo como associado à capacidade de os navios de guerra controlarem o mar, outras vezes ele considera o conjunto das atividades marítimas que contribuem para o poder e a riqueza de uma nação, tais como o comércio marítimo, o acesso aos mercados e a posse das colônias (CROWL, 1986). Assim sendo, neste trabalho usaremos o seguinte conceito:

Poder marítimo é a capacidade de um Estado usar o mar ou influenciar o conjunto das atividades políticas,

econômicas, sociais, ambientais, da ciência e da tecnologia e da segurança e defesa relacionadas com o ambiente marítimo (SILVA, 2017, p. 238).

Além de usar o mar, é importante também que o Estado construa uma capacidade para influenciar os temas relacionados com o poder marítimo tanto no ambiente doméstico como no ambiente internacional.

Dentre os componentes do poder marítimo ressalta-se o poder naval, que é o seu componente militar. O componente econômico do poder marítimo é a chamada economia azul (SILVA, 2020), que está intimamente ligada ao componente científico e tecnológico. Alguns dos principais setores já estabelecidos dessa economia,

Além de usar o mar, é importante que o Estado construa uma capacidade para influenciar os temas relacionados com o poder marítimo nos ambientes doméstico e internacional

além do setor de defesa naval, são, por exemplo, a extração e comercialização de recursos marinhos vivos; a extração de óleo e gás; as atividades portuárias, de construção naval e de reparos; o transporte e o turismo marítimo. Outros setores ainda em desenvolvimento seriam a energia produzida pelos ventos, marés e ondas; biotecnologia; proteção costeira e dessalinização e mineração no fundo marinho (EU, 2018).

desenvolvimento seriam a energia produzida pelos ventos, marés e ondas; biotecnologia; proteção costeira e dessalinização e mineração no fundo marinho (EU, 2018).

Mahan considerava que o comércio e a política internacional estavam interligados e que as nações estavam de certa forma vinculadas em seus interesses econômicos. Segundo ele:

o enorme incremento na rapidez das comunicações tem multiplicado e fortalecido os laços que unem os interesses das nações umas às outras, de

tal forma que o todo forma um sistema articulado (MAHAN, 1908, p.144).

Esse sistema é, de certa forma, o que hoje chamamos de globalização.

A globalização tem aumentado incriivelmente o fluxo de informações e de transações financeiras e comerciais e incrementado a interdependência entre os Estados, com consequências diretas no fluxo de comércio mundial, que, por sua vez, tem produzido um desenvolvimento extraordinário do transporte marítimo, como mostrado pela Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento (Unctad), no documento *Review on Maritime Transport 2015*:

O transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio internacional e da economia global. Cerca de 80% do comércio global medido por volume e mais de 70% do comércio global medido por valor são transportados pelo mar e gerenciados por um sistema de portos espalhados pelo mundo (UN, 2015).

Da mesma forma, os fluxos de comunicação indispensáveis para a globalização dependem dos cabos submarinos. Usando a tecnologia de fibra ótica, eles possuem custo menor e transportam mais informações que os satélites (CHESNOY, 2016). Nesse mercado, as grandes empresas provedoras de conteúdo, tais como Microsoft, Google, Amazon e Facebook, possuem uma significativa participação e continuam investindo em novos projetos,

sendo que 50% do investimento dessas companhias para os cabos que vão entrar em serviço estão direcionados para as rotas transatlânticas (MAULDIN, 2019).

Assim sendo, globalização e poder marítimo estão interligados: no âmbito econômico, pelo uso do mar para a produção de riquezas, para o transporte marítimo e para o sistema de comunicações globais; no âmbito da política internacional, pela capacidade militar (poder naval) de proteger esse sistema globalizado e de projetar poder no âmbito local, regional e global, para influenciar, persuadir, coagir, ameaçar ou fazer a guerra (SILVA, 2017).

PODER NAVAL E A POLÍTICA INTERNACIONAL

Esse sistema marítimo globalizado está sujeito a ameaças e tensões. Elas podem ser, basicamente, de três tipos: as tensões clássicas, as tensões incrementadas pelo próprio processo de globalização e as tensões neotradicionais ou comumente chamadas de “novas ameaças”³.

Nas tensões clássicas, pode-se incluir a busca de poder e segurança dos Estados, especialmente a competição entre as grandes potências pelo seu impacto global; as intervenções militares (que estão se tornando cada vez mais frequentes depois da Guerra Fria, como nos casos do Iraque, da Líbia e da Síria); as disputas pelas ilhas e fronteiras marítimas, caso do Ártico, do Mar do Sul da China, das Malvinas/ Falklands e dos inúmeros conflitos relacionados com a demarcação das zonas marítimas estabele-

3 O termo “novas ameaças” não parece identificar de forma clara o fenômeno, pois ameaças como a pirataria, o roubo armado no mar, o terrorismo e o crime internacional são reconhecidamente muito antigas. Assim, o termo “neotradicionais” parece mais bem aplicado para descrevê-las. Elas se diferenciariam das ameaças clássicas, consideradas como aquelas relacionadas com os conflitos interestatais. Por outro lado, o prefixo “neo” esclarece que esses crimes vêm sendo aprimorados, explorando as novas possibilidades de um mundo globalizado, utilizando, inclusive, redes e outras tecnologias mais avançadas para atingir os seus propósitos (SILVA, 2007).

cidas na Lei do Mar; e as tensões geradas pela contestação dos direitos dos países dentro de suas águas jurisdicionais.⁴ Estas últimas estão ligadas ao Direito do Mar, já que algumas partes desta Convenção contêm artigos que dão margem a interpretações distintas. Como afirmado por Ken Booth (1989), a dimensão militar-naval da Lei do Mar foi um tema negligenciado pela Convenção. Por outro lado, o incremento da jurisdição nacional sobre os espaços marítimos, por ele denominada de “jurisdição insinuante” ou “territorialização” do mar, pode gerar conflitos entre os Estados, especialmente com as potências navais que defendem a máxima liberdade de navegação.

Um segundo grupo de tensões está relacionado com o próprio processo de globalização. As principais tensões seriam o incremento das disputas pelos recursos do mar, a poluição marinha e as bandeiras de conveniência. A pesca ilegal é um dos itens da disputa por recursos. As frotas pesqueiras internacionais, muitas vezes atuando com navios com bandeiras de conveniência, pescam nas águas de países em desenvolvimento, gerando tensões (UN, 2019). A pesca ilegal produz um prejuízo estimado de cerca de 23 bilhões de dólares anualmente e, muitas

vezes, está ligada a outras atividades ilegais, tais como trabalho escravo e tráfico de pessoas e de drogas (FAO, 2019b). A proteção dos estoques pesqueiros dentro das Zonas Econômicas Exclusivas contra a pesca predatória demanda, portanto, um maior esforço de fiscalização dos Estados, especialmente das Marinhas e guardas-costeiras, e esse esforço poderá se estender ao alto-mar adjacente à ZEE, como forma de preservar espécies migratórias cuja sobrepesca possa causar prejuízos ao

Estado, com o conseqüente aumento da possibilidade de conflitos entre os países envolvidos⁵ (SILVA, 2007; SILVA e MARCONDES, 2019).

A poluição marinha é outro aspecto negativo da globalização a afetar a segurança dos mares. Além de ter incrementado a poluição

originada no continente e despejada nas águas marinhas, a globalização tem elevado o número de navios, aumentando os riscos de poluição por acidentes ou pela descarga de material poluente. A política de redução de custos tem, também, conduzido vários países a adotar bandeiras de conveniência, em que o dono da embarcação a registra em outro país onde os custos são mais baixos e o controle e a fiscalização são precários. Conforme

O incremento da jurisdição nacional sobre os espaços marítimos pode gerar conflitos entre os Estados, especialmente com as potências navais que defendem a máxima liberdade de navegação

4 O Brasil, por exemplo, quando a assinou, fez uma ressalva de que não permitiria a realização de manobras militares na sua ZEE. No entanto, alguns países, como os EUA, só reconhecem esse direito no mar territorial. Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, dispõe sobre o Mar Territorial, a Zona Contígua, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental brasileiras e dá outras providências.

5 Segundo as Nações Unidas, os países que mais pescaram em 2018 foram: China, Indonésia, Peru, Índia, Rússia, EUA e Vietnã. Esses países foram responsáveis por cerca de 50% do total capturado (Disponível em: <http://www.fao.org/state-of-fisheries-aquaculture>).

afirmado por relatório da Unctad, “mais de 50% da frota mundial navega sob bandeiras de conveniência” (ONU, 2018). Milhões de toneladas de cargas químicas e de petróleo são transportadas pelos mares, com um risco elevado de acidentes sempre que esse transporte não é realizado por navios confiáveis.⁶

O terceiro grupo de tensões nos espaços marítimos é relacionado com as ameaças neotradicionais, tais como a pirataria e o roubo armado no mar, a imigração ilegal, o terrorismo e o crime transnacional, inclusive o tráfico de drogas. A pirataria, um fenômeno que sobrevive aos séculos, e o roubo armado no mar continuam a flagelar os mares. Segundo a Organização Marítima Internacional (IMO, sigla em inglês), 223 incidentes de pirataria e roubo armado foram informados ao órgão em 2018. As áreas mais afetadas foram a África Ocidental, com 81 incidentes; o Mar do Sul da China, com 57 incidentes, a região Oeste do Oceano Índico, com 36 ocorrências, o Caribe e a costa do Atlântico Sul sul-americana, com 22 incidentes e os Estreitos de Málaca e Singapura, com oito ocorrências (IMO, 2019). Além da pirataria, outros “crimes marítimos internacionais estão se tornando cada vez mais sofisticados, com grupos criminosos explorando impasses de jurisdição e desafios da lei em alto-mar”, segundo o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (NAÇÕES UNIDAS, 2019, p. 1).

O terrorismo é outra fonte de tensão para a segurança marítima. Apesar de historicamente serem poucos os casos de ações terroristas efetuadas no mar, a pre-

ocupação com a possibilidade desta ameaça tem acarretado pesados investimentos na segurança marítima e mudança nas normas internacionais, inclusive aquelas relacionadas com a IMO. No entanto, com exceção de alguns casos esporádicos de uso do mar para ataques terroristas, como, por exemplo, os dos navios *Achille Lauro* e do USS *Cole* e do ataque ao Petroleiro *MV Limburg*, no Iêmen, e de uma mais recente incursão terrorista vinda do mar, mas contra instalações em terra, ocorrida em Mumbai em 2008, terroristas têm usado o mar mais como meio de transporte de material e pessoal. Sendo assim, o terrorismo marítimo constitui apenas “uma minúscula percentagem dos atos terroristas” (SINGH, 2019). Isso talvez ocorra porque

as ações terroristas buscam o impacto psicológico, como aquele proporcionado pelas imagens dos ataques do 11 de Setembro. Um ataque no mar, distante dos olhos da mídia, não teria o impacto desejado. Segundo, porque de forma a atuar no mar fora das áreas próximas aos portos seria necessário um maior investimento em meio e pessoal cujo custo-benefício poderia não ser tão atraente, se comparado com a possibilidade de ataques em terra. (SILVA, 2007: 100)

Como afirmado por Mahan, o poder naval desempenha um papel importante na economia e na política internacional. Esse conjunto de tensões e ameaças ressalta ainda mais este papel. Por um lado, o poder naval é fundamental para as nações

6 O caso do Navio-Tanque *Prestige*, da frota de bandeira de conveniência, afundado nas costas da Espanha em 2002, é emblemático. Outro exemplo é o caso do navio com bandeira de conveniência de Malta que derramou óleo nas costas francesas em 2000. O registro em Malta não permitia identificar os verdadeiros donos do navio, o que só aconteceu quando eles voluntariamente assumiram a propriedade do mesmo. Ver: *Steering the Right Course*. International Transport Worker’s Federation, June 2003. Disponível em: <http://www.itfglobal.org>. Acesso em: 15 de nov. de 2019.

que aspiram a ser grandes potências; por outro lado, ele é importante para defender os interesses dos demais Estados e a proteção do sistema marítimo globalizado.

Segundo Modelski e Thompson, o poder naval é fundamental, pois ele garante o controle do mar e a mobilidade e a flexibilidade necessárias para uma variedade de tarefas; emprega alta tecnologia, garantindo um grande nível de inovação; carrega maior conteúdo de informação; tem maior visibilidade e simbolismo e opera em todos os oceanos em um nível global.

O poder naval é um componente essencial da ordem mundial (...) na ausência de um conflito global, o poder naval da grande potência joga um papel crítico na proteção do *status quo* estabelecido no último conflito global (MODELSKI e THOMPSON, 1988, p. 12).

Nesse contexto, após a Segunda Guerra Mundial, os EUA se tornaram a grande potência mundial, inclusive no campo naval, confirmando esta posição com o fim da Guerra Fria. Segundo Michael Ignatieff, “é impossível entender a ordem global sem entender o papel estrutural permanente da projeção do poder global norte-americano” (IGNATIEFF, 2005). Encerrado esse conflito ideológico, houve na segurança internacional um movimento contra as ameaças neotradicionais, inclusive contra o terrorismo, especialmente após os ataques do 11 de Setembro, na denominada “guerra global ao terrorismo” e em intervenções contra alguns Estados em desenvolvimento considerados não conformados com o *status quo* local ou regional (caso do Iraque). Nesse cenário, o comandante de Operações Navais dos EUA afirmava, em 2003, que, se no passado, na era industrial, o inimigo era um Estado,

hoje, na era da informação, nossos inimigos têm mais possibilidade de ser terroristas ou organizações criminosas, altamente dispersos, bem financiados, que atuam fundamentalmente nas sombras (CLARK, 2003, p. 3).

Assim sendo, houve uma redução da importância das concepções clássicas relacionadas com o conflito interestatal nas estratégias de segurança dos EUA, que agora estão em processo de mudança após a Estratégia de Segurança Nacional, publicada em dezembro de 2017, declarar que:

Os Estados Unidos responderão à crescente competição política, econômica e militar que enfrentam no mundo. China e Rússia desafiam o poder, a influência e os interesses americanos, com o objetivo de erodir a segurança e a prosperidade norte-americana... (USA, 2017,p.2).

Nessa mesma direção, a Estratégia de Defesa Nacional dos EUA, publicada em 2018, declara que:

A competição entre os Estados, não o terrorismo, é agora a principal preocupação da segurança nacional dos EUA. China é um competidor estratégico usando ações econômicas predatórias para intimidar os vizinhos enquanto militariza o Mar do Sul da China, e a Rússia tem violado as fronteiras dos países vizinhos... (USA, 2018, p. 1).

Por outro lado, embora exista a dimensão competitiva, especialmente relacionada com a nova competição entre as grandes potências, existe também uma dimensão cooperativa. A expansão das atividades econômicas e financeiras da globalização gera consequências para o sistema de se-

gurança internacional pós-Guerra Fria. A demanda por maior segurança nos mares tende a aumentar à medida que crescem os interesses econômicos dos Estados relacionados aos espaços marítimos. Como a economia mundial não pode prescindir do fluxo do comércio marítimo, qualquer ameaça importante a esse fluxo é uma preocupação, principalmente para os países mais beneficiados pela globalização (SILVA, 2007). Segundo o Almirante Vern Clark, “a economia global depende da segurança global dos oceanos” (CLARK, 2003, p. 2). Dessa forma, existe também uma dimensão cooperativa entre os Estados relacionada com a segurança marítima, que será sucintamente analisada no próximo item.

A SEGURANÇA MARÍTIMA E A POLÍTICA INTERNACIONAL

A segurança marítima é colocada como uma das principais questões da segurança internacional atual, levantando inclusive o reconhecimento

de que a disciplina de Relações Internacionais deveria prestar mais atenção ao tema (BUEGER & EDMUNDS, 2017, p. 1.294). De acordo com Germond (2015), o uso da ideia de segurança marítima durante a Guerra Fria sinalizava uma vinculação com objetivos de natureza geopolítica, associados às considerações dos Estados a respeito do seu poder marítimo. Segundo o autor, teria sido a partir do início do século XIX que a ideia de segurança marítima passou a ser associada a “medidas preventivas dispostas para reação a atividades ilegais no mar ou àquelas vindas do mar (incluindo a proteção do

tráfego mercante e portos)”, em tradução livre (GERMOND, 2015, p. 138). No período atual, que inclui o ressurgimento da competição entre as grandes potências, podemos identificar a presença das duas vinculações de segurança marítima: os aspectos geopolíticos e os aspectos que evocam um componente mais cooperativo. Cabe ainda lembrar que, para Bueger (2015), o conceito de segurança marítima está associado a um grupo de conceitos, alguns já consolidados, como é o caso do poder marítimo, e outros novos, como economia azul e resiliência humana.

Apesar de ser uma questão de caráter eminentemente transnacional (BUEGER *et al.*, 2019), a segurança marítima é, na prática, tratada principalmente em contextos regionais específicos. Esse tratamento regional leva a questionar se os diferentes fóruns regionais possuem, de fato, capaci-

dade para tratar de uma tarefa de tamanha complexidade, considerando diferenças em interpretações sobre a Lei do Mar e as capacidades e os recursos disponíveis

em cada região (BATEMAN, 2011; BUEGER *et al.*, 2019).

O aumento da importância da segurança marítima tem estimulado o debate acadêmico sobre o tema. Por exemplo, Bueger propõe o conceito de comunidades de segurança marítima, de forma a analisar a cooperação relacionada ao setor marítimo, considerando como as ameaças são identificadas e como os atores procuram tratar dessas ameaças coletivamente. Nesse último aspecto, cabe ressaltar que, para o autor, o sucesso das comunidades de segurança marítimas está baseado não necessariamente nos aspectos formais,

**A economia global
depende da segurança
global dos oceanos**
Almirante Vern Clark, 2003

como tratados e convenções, mas sim no que Bueger define como práticas transnacionais cotidianas (2015, p. 163).

Além da perspectiva do debate acadêmico, a importância crescente da segurança marítima também chama atenção para as demandas que são colocadas sobre os Estados, inclusive os do Sul Global, com grandes áreas de responsabilidade no mar.

O ATLÂNTICO SUL

A Estratégia Nacional de Defesa brasileira estabelece que o Atlântico Sul é definido pelo paralelo 16º Norte, pelo Continente Antártico, pelo litoral africano e pelo litoral da América Sul (BRASIL, 2020, p.75). A responsabilidade do Brasil perante os oceanos está ilustrada pela

existência de 8 mil quilômetros de litoral e 3,5 milhões de quilômetros quadrados de área marítima de salvamento sob jurisdição brasileira, ao longo do Atlântico Sul.⁷

No caso brasileiro, a importância dos mares e oceanos ocorre também por uma série de circunstâncias econômicas, sociais e culturais:

Mais de 90% do nosso comércio exterior é transportado pelo mar (cerca de US\$ 400 bilhões em 2017). O Brasil

ocupa o 4º lugar no *ranking* internacional da indústria naval. 78% da receita nacional, 80% da população e 93% da nossa produção industrial concentram-se a menos de 200 km do litoral⁸.

A importância do Atlântico Sul fez com que o Brasil, historicamente, promovesse a especificidade do espaço sul-atlântico, como forma de reduzir também as ameaças à sua atuação na região. Dentre as principais iniciativas, destaca-se a Resolução 41/11, da

Assembleia Geral das Nações Unidas, de outubro de 1986, que reconhece o Atlântico Sul como uma Zona de Paz e Cooperação e conclama os Estados de outras regiões, em particular os Estados militarmente significativos, a não introduzirem armamentos nucleares

ou outros armamentos de destruição em massa no Atlântico Sul (UN, 1986). A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas) foi uma proposta originalmente brasileira, aceita e referendada pelas Nações Unidas.

No âmbito da segurança internacional, o Atlântico Sul foi um espaço marítimo periférico na Primeira e na Segunda Guerra Mundial e durante o período da Guerra Fria (SILVA, 2014). A natureza periférica do Atlântico Sul parece ser

O Atlântico Sul ainda é caracterizado como sendo “o menos conhecido dos oceanos”, o que chama atenção para a necessidade do desenvolvimento de pesquisas científicas relacionadas ao seu espaço

7 Telegrama 149 da Representação Permanente do Brasil junto aos Organismos Internacionais em Londres (Rebraslon) para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 14 de junho de 2016.

8 Ver: Despacho Telegráfico 178 da Secretaria de Estado das Relações Exteriores para a Embaixada do Brasil em Nairóbi, de 20 de novembro de 2018. Nota-se que o grau de dependência do comércio exterior brasileiro em relação ao Atlântico Sul aumentou: “Em 1977, mais de 66% das exportações brasileiras tinham que cruzar o Atlântico por mar” (HURRELL, 1983, p. 184).

reforçada no período atual pela importância crescente do Indo-Pacífico, inclusive como área prioritária de competição entre as grandes potências. Periferia neste caso não significa falta de importância. Significa que o Atlântico Sul não foi considerado o espaço marítimo prioritário nas considerações estratégicas dos contendores. Além do mais, essa periferia tem a grande vantagem de reduzir a presença das grandes potências nesse espaço marítimo. O Atlântico Sul ainda é caracterizado como sendo “o menos conhecido dos oceanos”, o que chama atenção para a necessidade do desenvolvimento de pesquisas científicas relacionadas ao seu espaço⁹.

Normalmente, o Atlântico Sul é caracterizado como uma área marítima única. No entanto, essa região pode ser dividida para fins eminentemente de análise acadêmica relacionada com a segurança internacional em três regiões: a área marítima sul-atlântica sul-americana; a área marítima sul-atlântica africana e a área marítima considerada como alto-mar. Poder-se-ia também considerar como outra área marítima as águas jurisdicionais das ilhas oceânicas de potências extrarregionais, tais como Santa Helena, Ascensão e Tristão da Cunha. Neste artigo, trataremos apenas das duas primeiras, para analisá-las sucintamente em relação às tensões e ameaças descritas anteriormente.

A área marítima sul-atlântica sul-americana é caracterizada pela existência de um número limitado de países que compartilham o Atlântico Sul: Argentina, Brasil e Uruguai. Em relação às tensões clássicas, a rivalidade entre Argentina e Brasil que permeou as relações entre os

dois países até o início dos anos 80 foi reduzida e substituída por uma dimensão cooperativa que abrange, principalmente, a área econômica e a área nuclear. No âmbito militar, o apoio dado pelo Brasil à Argentina durante a Guerra das Malvinas/Falklands, também contribuiu para que a rivalidade nesse campo fosse atenuada.

Na economia, a principal iniciativa de aproximação entre os países da região (incluindo também o Paraguai, que não possui acesso direto ao mar) foi a criação do Mercado Comum do Sul (Mercosul), “que é a mais abrangente iniciativa de integração regional da América Latina, surgida no contexto da redemocratização e reaproximação entre os países da região ao final da década de 1980”¹⁰. Curiosamente, a posterior incorporação da Venezuela como estado-membro em 2012 acabou por não reforçar o componente atlântico do bloco, destacando, na verdade, uma vinculação amazônico-caribenha.¹¹

A aproximação política e econômica entre os Estados do Cone Sul contribuiu de tal forma para a harmonia na região que alguns autores consideraram que havia ali uma semente de uma comunidade de segurança, na qual a possibilidade de guerra seria remota. Segundo Buzan, no Cone Sul, “um regime de segurança vem sendo fortalecido nos últimos vinte anos, e seria o caso de se perguntar se ele se aproxima de uma comunidade de segurança (BUZAN & WAEVER, 2003, p. 338).

Dessa forma, analisando a área marítima sul-atlântica sul-americana em relação às possibilidades de conflito interestatal, é possível afirmar que existe baixa probabilidade de um conflito desse tipo entre

9 Despacho Telegráfico 1.231, da Secretaria de Estado das Relações Exteriores para a Missão do Brasil perante as Nações Unidas (Delbrasonu), de 20 de setembro de 2012.

10 Ver: “Mercosul-Ministério da Relações Exteriores do Brasil”. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/integracao-regional/686-mercossul>. Acesso em: 17 de nov. de 2019.

11 A Venezuela encontra-se oficialmente suspensa do Mercosul desde 2016.

os países da região. No entanto, há ainda a questão das Ilhas Malvinas/Falklands, que continua sendo um problema de segurança envolvendo a Argentina e a Grã-Bretanha, uma potência extrarregional e um Estado-membro da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan). Em relação às fronteiras marítimas, não existem contenciosos entre Argentina, Brasil e Uruguai. Da mesma maneira, ainda que permaneça o contencioso entre Argentina e Reino Unido, é baixa a possibilidade de envolvimento naval em relação a crises com potências extrarregionais relacionadas à contestação dos direitos dos países dentro das suas águas jurisdicionais, embora, como já mencionado, os EUA não reconheçam a ressalva, feita pelo Brasil ao assinar a Convenção dos Direitos do Mar, de não permitir manobras militares na sua ZEE. Finalmente, essa área marítima, da mesma forma que a sua congênera africana, está sujeita às consequências da competição entre as grandes potências, especialmente os EUA e a China, o que fortalece a necessidade de os países da região possuírem poderes navais capazes de efetuar a dissuasão.

Os principais problemas, portanto, na área marítima sul-atlântica sul-americana estão nas tensões ocasionadas pela competição entre as grandes potências, pelas ameaças geradas pelo processo de globalização (a poluição marinha, a disputa por recursos do mar e as bandeiras de conveniência) e por questões relacionadas às ameaças neotradicionais. Em relação à poluição marinha, o caso mais recente foi o derramamento de óleo que atingiu a Região Nordeste do litoral brasileiro, no

segundo semestre de 2019.¹² Embora ainda não totalmente esclarecido, houve menções de que o vazamento teria sido fruto de uma ação criminosa (*Exame*, 2019). O comandante da Marinha do Brasil, inclusive, considerou que o vazamento poderia ser encarado como um ataque militar ao Brasil (*O Estado de S. Paulo*, 2019).

Em relação às disputas por recursos do mar, existe um histórico de problemas quanto à pesca ilegal por estados extrarregionais tanto no norte do Brasil quanto no sul da área marítima sul-atlântica sul-americana. Por exemplo, em 2016, a Argentina metralhou e afundou um barco chinês que pescava ilegalmente nas suas costas (*El País*, 2016). Em 2018, um navio da guarda costeira argentina abriu fogo contra o navio de pesca chinês *Jing Yuan 626*, que pescava ilegalmente na Zona Econômica Exclusiva da Argentina (SPUTINIK, 2018). Vale lembrar que não só atores extrarregionais são encontrados envolvidos em atos ilícitos no mar da região. Por exemplo, em janeiro de 2019, a Marinha do Uruguai apreendeu um barco brasileiro que fazia pesca ilegal.¹³

Finalmente, há que se levar em conta uma iniciativa importante, criada nos anos 1960 no âmbito naval, que contribui para a segurança marítima da região: a Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul (Camas), que envolve Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Esse organismo multilateral foi criado para atender ao Plano de Coordenação de Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano e busca controlar o tráfego marítimo na região (Brasil, 2019). Esse controle tem ensejado a cooperação com outros mecanismos regionais

12 A gravidade dos crimes ambientais na região do Atlântico Sul não pode ser subestimada. Por exemplo, a Cotê d'Ivoire foi vítima de despejo de lixo tóxico industrial oriundo da Europa e da Ásia nas suas águas territoriais, durante os períodos de conflito interno no país. Ver: Telegrama 300 da Embaixada do Brasil em Abidjã para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 19 de setembro de 2012.

13 Ver: "Marinha anuncia a libertação de brasileiros", *O Estado de S. Paulo*, 17 de janeiro de 2019.

similares, inclusive de fora do Atlântico Sul. A partir de 2002, o Brasil envolveu-se no projeto de criação de uma “Rede Marítima Transregional que congrega os países pertencentes à Comunidade do Mediterrâneo Estendido, Brasil e Singapura, visando ampliar a Consciência Situacional Marítima”¹⁴ (CISMAR, 2019:1).

No que diz respeito ao lado africano do Atlântico Sul, uma das principais diferenças em relação à outra margem é a multiplicidade de atores, 24 estados no total, com diferentes contextos socioeconômicos e com capacidades militares variadas. Existem na região disputas relacionadas com as fronteiras marítimas, grupos extremistas e movimentos separatistas, em um ambiente em que as ameaças neotradicionais são muito mais agudas do que na área marítima sul-americana. Além disso, a influência de potências extrarregionais na região é mais incisiva, inclusive pelos laços existentes entre os países africanos e as metrópoles europeias do período colonial.

Destaca-se também a importância da região como fonte de energia, possuindo por volta de 1/10 de todas as reservas internacionais de petróleo (VAN de WALLE, 2008). Essa importância é reforçada pelo papel da área como exportadora de petróleo para atores extrarregionais. Por exemplo, 1/3 do petróleo importado pela França transita pelo Golfo da Guiné¹⁵. Além da existência de recursos

estratégicos, a região tem sido castigada por casos de pirataria. A IMO ampliou o acompanhamento do tema da pirataria na região do Golfo da Guiné principalmente a partir de 2015¹⁶. Ali, assim como em outras regiões, a pirataria está associada a uma série de desafios à segurança¹⁷:

Os ataques piratas estão relacionados a outras manifestações do crime organizado transnacional, como roubo no mar, inclusive de petróleo, sequestros, terrorismo e tráfico de drogas e de pessoas. A pirataria fomenta a corrupção, a radicalização dos jovens, a instabilidade política e disputas relativas a fronteiras marítimas (MARINHA DO BRASIL, 2013, p. 2).

A complexidade das ameaças listadas acima vem influenciando uma série de esforços cooperativos, em que também se notam as particularidades da região no que diz respeito ao enfrentamento das ameaças à segurança marítima. Por exemplo, o Centro de Compartilhamento de Informações sobre Comércio Marítimo no Golfo da Guiné (MTISC-GoG), localizado em Acra (Gana), é financiado pelo Fundo para a Segurança Marítima na África Ocidental e Central da IMO, pela Organização Internacional de Polícia Criminal (Interpol), por contribuições de Estados-membros do Grupo de Amigos do Golfo da Guiné (FoGG)

14 Segundo o Centro Integrado de Segurança Marítima da Marinha do Brasil, “a troca de informações ocorre por meio dos sistemas de acompanhamento de tráfego marítimo de cada país, dentro do sistema Smart (Service-Oriented Infrastructure for Maritime Traffic Tracking): no caso da MB, o Sistran (Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo); o Oasis (Open & Analysed Shipping Info System) em Cingapura; e o próprio V-RMTC no caso de Itália e dos países do Mediterrâneo Estendido” (CISMAR, 2019, p.1).

15 Telegrama 409 da embaixada do Brasil em Abidjã para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 23 de agosto de 2013.

16 Telegrama 47 da Representação Permanente do Brasil junto aos Organismos Internacionais em Londres (Rebraslon) para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 23 de fevereiro de 2016.

17 Como o propósito deste artigo não é discutir em detalhes as ameaças à segurança marítima presentes no espaço do Atlântico Sul, uma versão detalhada sobre essas ameaças encontra-se disponível em: DUARTE, MARCONDES & CARNEIRO, 2019.

e pelo Oil Companies International Marine Forum. Cabendo aqui destacar que:

ao contrário do centro de compartilhamento de informações que atua no Golfo de Áden com o mesmo objetivo, que foi estabelecido pelo Comitê de Segurança Marítima da IMO (MSC 86), o MTISC-GoG tem natureza privada, tendo sido criado por iniciativa da indústria marítima com apoio do FoGG¹⁸.

Apesar da importância do envolvimento dos atores privados, os Estados africanos sul-atlânticos também têm procurado avançar na busca de esforços para tratar do impacto das ameaças identificadas. A experiência do Camarões vem servindo de inspiração para iniciativas similares. Por exemplo, em 2015, a missão da Marinha de Camarões visitou o Camarões no Brasil para “eventual aproveitamento da experiência sul-americana – inclusive dos sistemas informatizados correspondentes – para o Centro Inter-regional de Coordenação dos Países do Golfo da Guiné, instalado em Iauendê em 2014.”¹⁹

Esse tipo de cooperação tem se estendido inclusive em relação à IMO. Em 2012, a Organização solicitou colaboração téc-

nica do Brasil para os países africanos de língua portuguesa no setor de segurança marítima²⁰. Na mesma época, diplomatas brasileiros destacaram “uma expectativa, entre os Estados-membros da organização [IMO], de maior participação do Brasil nos esforços internacionais relativos à prevenção e à repressão da pirataria e do roubo armado em alto-mar”²¹.

O compartilhamento de experiências entre os dois lados do Atlântico Sul fortalece a capacidade de os atores da região proverem respostas para as ameaças à segurança marítima, reforçando a responsabilidade por parte dos atores locais e a sua capacidade de agência em relação às soluções propostas. Corroborar-se, assim, um dos propósitos do Brasil quando da apresentação da proposta da Zopacas.

O compartilhamento de experiências entre os dois lados do Atlântico Sul fortalece a capacidade de os atores da região proverem respostas para as ameaças à segurança marítima

CONCLUSÃO

O poder capacitador dos oceanos, que possibilita a globalização econômica e a projeção de poder militar em âmbito global, tem contribuído para a expansão do poder marítimo. Ao mesmo tempo em que o processo da globalização se intensifica, o poder marítimo também se incrementa, e vice-versa. A tendência é que os espaços marítimos ganhem importância cada vez

18 Telegrama 193 da Representação Permanente do Brasil junto aos Organismos Internacionais em Londres (Rebraslon) para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 28 de julho de 2015.

19 Telegrama 58 da Embaixada do Brasil em Iauendê para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 5 de fevereiro de 2015.

20 Telegrama 345 da Representação Permanente do Brasil junto a Organismos Internacionais em Londres (Rebraslon) para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 14 de novembro de 2012.

21 Telegrama 355 da Representação Permanente do Brasil junto aos Organismos Internacionais em Londres (Rebraslon) para a Secretaria de Estado das Relações Exteriores, de 23 de novembro de 2012.

maior como parte do sistema globalizado de comércio e também como fonte de riquezas e de projeção de poder militar, fazendo com que os países busquem incrementar o controle das águas onde possuem ou consideram que possuem algum tipo de jurisdição estabelecida na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

No âmbito da segurança internacional, coexistem nos oceanos as dimensões cooperativa e conflitiva. Por um lado, existe a necessidade de proteger o sistema marítimo globalizado, do qual os países dependem economicamente, contra as ameaças neotradicionais e contra aquelas provocadas pelo processo de globalização. Por outro lado, as tensões e ameaças clássicas relacionadas com o conflito estatal permanecem presentes em um sistema internacional anárquico, que, apesar da cooperação existente em diversos campos, continua sendo do-

minado pelos interesses das nações que o compõem e sem um governo mundial que possa resolver os conflitos entre elas. Cooperação e conflito são, portanto, vetores que continuam presentes na cena internacional, uma dinâmica que também se manifesta nos espaços oceânicos.

Os efeitos da expansão da globalização, principalmente o aumento e a facilitação dos fluxos transnacionais, trouxeram novos desafios aos atores internacionais para enfrentar as ameaças à segurança marítima. Dentre estes desafios, destaca-se a dificuldade de coordenação entre atores privados, organizações internacionais e,

por fim, Estados nacionais, estes últimos com uma complexidade própria no que diz respeito a diferentes interpretações a respeito da Lei do Mar, diferenças em termos de poder e capacidades navais e também na percepção de certas ameaças. O aumento da interdependência gerada pela globalização ocasiona, ainda, uma elevação da vulnerabilidade dos fluxos marítimos internacionais, já que problemas de segurança em uma determinada região podem vir a impactar economicamente e politicamente em áreas distantes.

A crescente importância da manutenção e preservação da segurança marítima coloca, ainda, um desafio adicional aos Estados, principalmente aos Estados do Sul Global, ou aqueles com capacidade marítima limitada. A atuação em prol da segurança marítima pressupõe em grande parte um conhecimento e uma atuação sobre os espaços marítimos que

Os efeitos da expansão da globalização, principalmente o aumento e a facilitação dos fluxos transnacionais, trouxeram novos desafios aos atores internacionais para enfrentar as ameaças à segurança marítima

requerem recursos associados ao poder naval, além de *expertise* tecnológica e científica. Este é um desafio que enfrentam muitos Estados banhados pelo Atlântico Sul. Nesse cenário, a vertente cooperativa nos espaços marítimos deverá continuar a prosperar. A segurança marítima é fundamental para a manutenção da globalização e para o desenvolvimento econômico dos Estados, e mecanismos bilaterais e multilaterais continuarão a ser mantidos e criados com o propósito de garantir essa segurança.

A vertente conflituosa, a partir de 2017, ganha maior importância na segurança internacional. Após um período

pós-Guerra Fria em que o terrorismo, as ameaças neotradicionais e as intervenções militares contra países menos desenvolvidos estiveram nas prioridades da agenda de segurança internacional, retorna-se ao clássico jogo da competição entre as grandes potências, tendo os EUA nominado a China e a Rússia como seus contendores, com reflexos no ambiente marítimo, especialmente nos oceanos Pacífico e Atlântico Norte, mas com repercussões maiores ou menores nos demais oceanos.

Como essa competição se dá em âmbito global, para que a maior potência naval, os EUA, e seus aliados possam projetar poder na sua máxima possibilidade, o ideal para estes Estados é que haja uma máxima liberdade de navegação.²² E os EUA têm confrontado vários países, inclusive a China, com operações de contestação de pretensos direitos no Mar do Sul da China, dentro do escopo do Programa Liberdade de Navegação da Marinha dos EUA (BOSCO, 2016). No entanto, à medida que for sendo incrementada a exploração de recursos na ZEE e na plataforma continental, os Estados poderão, em alguns casos, ter uma atitude mais restritiva em relação à liberdade de navegação e, especialmente, em relação às manobras militares de forças navais de outros países em determinadas

áreas dessas águas jurisdicionais, o que poderá provocar tensões nos espaços marítimos. Seria difícil conceber, por exemplo, que, no futuro, alguns Estados costeiros permitam livremente manobras militares de outras nações em áreas próximas aos seus campos de exploração de petróleo no mar na ZEE ou para além dela nas suas plataformas continentais.

Nesse cenário, o Atlântico Sul, que tem sido um oceano periférico no processo de globalização e na segurança internacional, também deverá ser afetado pela competição entre as grandes potências, o que contribui para que os países da região busquem incrementar seus poderes navais com o propósito de fortalecer suas capacidades de dissuasão. Além desse fortalecimento, é importante consolidar mecanismos como a Zopacas, que ainda enfrenta baixa institucionalidade e falta de periodicidade nos seus encontros²³. A Zopacas foi criada durante a Guerra Fria justamente para amenizar, no Atlântico Sul, as consequências da disputa entre as grandes potências.

Todos esses aspectos demonstram que o crescimento da importância econômica e militar dos oceanos se manterá e que eles continuarão a desempenhar seu papel histórico de palco de cooperação e conflito na história da Humanidade.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Diplomacia; Direito do Mar; Organização Marítima Internacional; Segurança do Mar; Zona Econômica Exclusiva (ZEE)

22 Mesmo antes do incremento da atual competição entre as grandes potências, os EUA já haviam criado, em 1979, um programa chamado Liberdade de Navegação, com o propósito de preservar e proteger a mobilidade global das forças americanas e os direitos de navegação e sobrevoos. Baseado nesse programa, as forças navais americanas realizam anualmente diversas operações em várias áreas marítimas do mundo onde a reivindicação de direitos pelos estados costeiros é considerada excessiva pelos EUA (SILVA, 2007).

23 A Zopacas carece até hoje de um secretariado permanente. A reunião ministerial da Zopacas prevista para ocorrer em Cabo Verde em 2015 não possui ainda data oficial para sua realização. O último encontro da Zona ocorreu em 2013, em Montevidéu (Uruguai). O encontro anterior a Montevidéu havia acontecido em 2007, em Luanda (Angola).

BIBLIOGRAFIA

- AGÊNCIA BRASILEIRO-ARGENTINA DE CONTABILIDADE E CONTROLE DE MATERIAIS NUCLEARES (ABACC) (2019). Sobre a ABACC. Disponível em: <https://www.abacc.org.br/a-abacc/sobre-a-abacc>. Acesso em: 14 de nov. de 2019.
- BATEMAN, S. (2011). “Solving the ‘wicked problems’ of maritime security: are regional forums up to the task?”. *Contemporary Southeast Asia*, 33 (1), pp. 1-28.
- BAYLYS, J.; WIRTZ, J.; COHEN, E.; GRAY, C. S. (2006). *Strategy in the Contemporary World. An Introduction to Strategic Studies*. Oxford: Oxford University Press.
- BOOTH, K., 1989. *A Aplicação da Lei da Diplomacia e da Força no Mar*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha.
- BOSCO, J. A. (2016). U.S. Ambiguity Strengthens Beijing in the South China Sea. The National Interest. Disponível em: <https://nationalinterest.org/feature/us-ambiguity-strengthens-beijing-the-south-china-sea-15131> Acesso em: 16 de nov. de 2019.
- BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Mercosul (2019). Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/integracao-regional/686-mercosul>. Acesso em: 14 de nov. de 2019.
- BRASIL. (2020). Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa. Brasília, DF. Ministério da Defesa.
- BRASIL. (2019). Marinha do Brasil. Marinha do Brasil passa a coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/node/1026>. Acesso em: 12 de nov. de 2019.
- BRASIL (2016). *Livro Branco de Defesa Nacional*. Brasília: Ministério da Defesa.
- BUEGER, C. (2015). “What is maritime security?” *Marine Policy*, 53, pp. 159-164.
- BUEGER, C. & EDMUNDS, T. (2017). “Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies”. *International Affairs*, 93 (6), pp. 1.293-1.311.
- BUEGER, C.; EDMUNDS, T. & MCCABE, R. (2019). “Into the sea: capacity-building innovations and the maritime security challenge”. *Third World Quarterly*, <https://doi.org/10.1080/01436597.2019.1660632>
- BUZAN, B.; WAEVER, O. (2003). *Regions and Power. The Structure of International Security*. Cambridge: Cambridge University Press.
- CABALLERO-ANTHONY, M. (ed.) (2016). *An introduction to non-traditional security studies – A transnational approach*. London: Sage Publications.
- CENTRO INTEGRADO DE SEGURANÇA MARÍTIMA (CISMAR) (2019). Trans-Regional Maritime Network. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cismar/?q=V-RMTC>. Acesso em: 15 de nov. de 2019.
- CHESNOY, J. (2016). *Undersea Fiber Communication System*. Amsterdam: Elsevier.
- CROWL, P. A. (1986). “Alfred Mahan: the naval historian”. In: Paret, P. (ed.) *Makers of modern strategy*. Princeton: Princeton University Press, pp. 444-478.
- DUARTE, E.; MARCONDES, D. & CARNEIRO, C. (2019). “Facing the transnational criminal organizations in the South Atlantic”. In: E. Duarte & M. Correia de Barros (eds.), 2019, *Maritime security challenges in the South Atlantic*. Cham: Springer/Palgrave Macmillan. pp. 11-40.
- EL PAÍS (2016). “Argentina metralha e afunda barco de pesca chinês em suas águas”. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2016/03/15/internacional/1458071690_194944.html. Acesso em: 13 de nov. de 2019.
- ESTADO DE SÃO PAULO (2019). “Comandante da Marinha compara vazamento de óleo no litoral a ataque militar ao Brasil”. Disponível em: <https://tv.estadao.com.br/politica,comandante-da-marinha-compara-vazamento-de-oleo-no-litoral-a-ataque-militar-ao-brasil,1047398>. Acesso em: 14 de nov. de 2019.

- EUROPEAN UNION (2018). The 2018 Annual Report on EU Blue Economy. Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries.
- EXAME (2019). “Bolsonaro questiona se vazamento de óleo foi feito para prejudicar leilão”. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/economia/bolsonaro-questiona-se-vazamento-de-oleo-foi-feito-para-prejudicar-leilao/>. Acesso em: 14 de nov. de 2019.
- GERMOND, B. (2015). “The geopolitical dimension of maritime security”. *Marine Policy*, 54, pp.137-142.
- HURRELL, A. (1983). “The politics of the South Atlantic security: a survey of proposals for a South Atlantic Treaty Organization”. *International Affairs*, 59 (2), pp. 179-193.
- IGNATIEFF, M. (2005). “The challenges of American imperial power”. In: P. Drombowski, ed. 2005. *Naval Power in the Twenty-first Century*. Naval War College Newport Papers, Newport, pp. 9-38.
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (2019). Reports On Acts of Piracy And Armed Robbery Against Ships Annual Report – 2018. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/271%20MSC.4-Circ.263%20Annual%202018.pdf>. Acesso em: 13 de nov. de 2019.
- MAHAN, A. T. (1987). *The influence of the sea power upon history*. Dover Publication, Inc.
- _____. (1908) “Considerations Governing the Dispositions of the Navies”, in *Retrospect and Prospect: Studies in International Relations, Naval and Political*. Boston: Little, Brown and Company, pp.139-205.
- MAUDIN, Alan. (2019). Are the content providers the big investors in submarine cables? Disponível em: (<https://blog.telegeography.com/are-content-providers-the-biggest-investors-in-new-submarine-cables>). Acesso em: 13 nov. 2019.
- MODELSKY, G. & THOMPSON, W. R. (1988). *Seapower in Global Politics, 1494-1993*. The Macmillan Press Ltd, London.
- NAÇÕES UNIDAS – Brasil (2019). Pirataria e crimes em alto-mar estão mais sofisticados, alerta agência da ONU. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pirataria-e-crimes-em-alto-mar-estao-mais-sofisticados-alerta-agencia-da-onu/>. Acesso em: 14 de nov. de 2019.
- SILVA, A. Ruy de Almeida (2020). The Enabling Power of the Oceans and the Atlantic Center for Defence Capacity Building. Ministério de Defesa de Portugal. Atlantic Center for Defence Capacity Building. Policy Briefs Issue, 02, May 2020. Disponível em: https://www.defesa.gov.pt/pt/pdefesa/ceda/eventos/First-Seminar-CeDA/Documents/AC_PB_The-Enabling-Power-Oceans-AC-Defence-Capacity-Building.pdf. Acesso em: 21 de jul. de 2020.
- SILVA, A. Ruy de Almeida. (2017). “The enabling power of the oceans”. *Contexto Internacional*. 39 (2), pp.237-243.
- SILVA, A. Ruy de Almeida. (2014). “O Atlântico Sul na perspectiva da segurança e da defesa”. In: Reginaldo Nasser e Rodrigo Fracalossi de Moraes (eds.), *O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico*. Brasília: IPEA, pp. 199-213.
- SILVA, A. Ruy de Almeida. (2007) “Globalização e segurança marítima”. *Revista Marítima Brasileira*, 127 (10/12), pp.95-108.
- SINGH, A. (2019). *Maritime Terrorism in Asia: An Assessment*. ORF Occasional Paper, n. 215, New Delhi: Observer Research Foundation.
- SPUTINIK (2018). Navio chinês pesca ilegalmente na Argentina e guarda-costeira abre fogo. Disponível em: <https://br.sputniknews.com/americas/2018022510607918-navio-china-argentina-fogo-video/>. Acesso em: 13 de nov. de 2019.
- STRASSLER, R. B. (1996). *The Landmark Thucydides. A Comprehensive Guide to The Peloponnesian War*. New York: The Free Press.
- UNITED NATIONS. World Oceans Day. (2018). Disponível em <https://www.un.org/Depts/los/wod/index.htm>. Acesso em: 12 de nov. de 2019.

- UNITED NATIONS. World Oceans Day, 8 June. Background (2019). Disponível em: <https://www.un.org/en/events/oceansday/background.shtml>. Acesso em: 11 de nov. de 2019.
- UNITED NATIONS. Conference on Trade and Development (Unctad) (2015). *Review of Maritime Transport 2015*. Disponível em: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374>. Acesso em: 12 de nov. de 2019.
- UNITED NATIONS. Food and Agriculture Organization. (2019). *The State of the World. Biodiversity for Food and Agriculture*. Rome: Food and Agriculture Organization.
- UNITED NATIONS. Food and Agriculture Organization. (2019). *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing*. Disponível em: <http://www.fao.org/iuu-fishing/fight-iuu-fishing/en/>. Acesso em: 13 de nov. de 2019.
- UNITED NATIONS. Resolution 41/11 (1986). *Zone of Peace and Cooperation of the South Atlantic*. Disponível em: <https://undocs.org/en/a/res/41/11>. Acesso em: 14 de nov. de 2019.
- UNITED STATES OF AMERICA (2017). *National Security Strategy*. Washington, D.C: The White House.
- UNITED STATES OF AMERICA. Department of Defense (2018). *National Defense Strategy of the United States. Sharpening the American Military's Competitive Edge*.
- VAN DE WALLE, N. (2008). "Oil and politics in the Gulf of Guinea". By Ricardo Soares de Oliveira. *Review Foreign Affairs*, March/April 2008.

SERENIDADE E FIRMEZA – A MB no combate à Covid-19 – Parte III

MIGUEL AUGUSTO BRUM **MAGALDI***
Capitão de Mar e Guerra (RM1)

DEOLINDA OLIVEIRA MONTEIRO**
Jornalista

SUMÁRIO

Introdução
Ações Humanitárias
Esforço Operacional
Treinamento em DefNBQR
Ações de Saúde
Balanço
Conclusão

INTRODUÇÃO

Desde a edição do 2º trimestre de 2020, a *RMB* vem publicando a série de artigos sobre as ações da Marinha do Brasil (MB) contra a Covid-19, causada pelo novo coronavírus, que vem assolando o Mundo desde o final de 2019. Atualmente, mais de 6 milhões de brasileiros já foram

contaminados pela doença, que causou mais de 170 mil mortes em todo o País.

As primeiras ações começaram a ser realizadas no início de março, quando foi registrado o primeiro caso em território nacional. O Ministério da Defesa (MD) instituiu, então, a Operação Covid-19, para planejar e coordenar o emprego das Forças Armadas (FA) no combate à

* Hidrógrafo. Graduado em Ciências Navais pela Escola Naval. Mestre e doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval (EGN). Trabalha na *Revista Marítima Brasileira (RMB)* desde 2019.

** Graduada em Comunicação Social – Jornalismo pela Universidade Federal Fluminense (UFF) em 1984. Trabalha na *RMB* desde 1994.

doença, e segue trabalhando com o Centro de Operações Conjuntas, cabendo à MB a chefia de dois dos dez Comandos Conjuntos ativados (o da Bahia e o do Rio Grande do Norte/Paraíba). A Força contribui para o enfrentamento da pandemia com utilização de meios navais e de fuzileiros navais e apoiando órgãos de saúde, segurança pública e outros. Paralelamente, continua na MB a Operação Grande Muralha, instituída para atender e orientar a família naval neste momento difícil e ampliar a capacidade de resposta do Sistema de Saúde.

Todas as ações da MB e a forma como são conduzidas têm por base dois pilares: a Serenidade, que rege as ações preventivas, individuais e coletivas, para neutralizar os efeitos do vírus, evitando informações que não conduzam à solução; e a Firmeza, que define as decisões assertivas, mantendo a máxima capacidade operativa para cumprir a missão e atuar em prol da sociedade.

Após nove meses de atuação ininterrupta das Forças Armadas em benefício da população na luta contra a pandemia, a *RMB* continua acompanhando as ações promovidas, agora do segundo semestre de agosto ao início de dezembro. Buscamos não repetir informações já publicadas nas outras partes da série, entretanto isso pode acontecer, diante da necessidade de registro do esforço que a Marinha tem feito, ao mesmo tempo em que continua com suas tarefas normais, sempre obedecendo aos protocolos de segurança sanitária, observados em todas as atividades noticiadas.

ACÇÕES HUMANITÁRIAS

Doação de sangue

Diversas Organizações Militares (OM) continuaram realizando campanhas de do-

ação de sangue para diferentes instituições, visto que os estoques permanecem abaixo da média devido ao baixo fluxo de doadores.

O Comando Conjunto Rio Grande do Norte e Paraíba promoveu, de março a outubro, 94 campanhas de doação de sangue nas cidades de Natal (RN), Caicó (RN), João Pessoa (PB) e Campina Grande (PB). As iniciativas contaram com a participação de 966 militares da Marinha, do Exército e da Força Aérea.

Recentemente, somaram-se aos esforços para abastecer os bancos de sangue e as instituições de saúde as seguintes OM, entre outras:

- Capitania Fluvial de Mato Grosso, em parceria com o Hemocentro de Mato Grosso;

- Agência Fluvial de São Félix do Araguaia, para a Secretaria de Saúde de São Félix do Araguaia (MT), em atendimento às demandas da região Norte Araguaia; e

- Agência da Capitania dos Portos em Aracati, para o Centro de Hematologia e Hemoterapia do Ceará (Aracati-CE), com estrutura para coleta montada na Câmara Municipal da cidade.

Arrecadação e distribuição de alimentos e outros itens

Em agosto, a MB prestou apoio na entrega de 30 cestas básicas a famílias da aldeia indígena Perigara, no estado de Mato Grosso. O transporte foi realizado pelo Super Cougar (UH-15), helicóptero empregado na Operação Pantanal para transporte de tropa e material. A doação fez parte do projeto “Doe ação e receba sorrisos de gratidão”, do polo socioambiental do Serviço Social do Comércio (Sesc) Pantanal, que mobiliza parceiros e sociedade civil para levar alimentos a centenas de famílias carentes, principalmente diante do contexto da pandemia.



Militares da CFT e voluntários da Ufam durante o embarque das cestas para comunidades indígenas

A entrega das cestas às famílias da aldeia, distante aproximadamente sete horas, por via terrestre, do município mato-grossense de Poconé, estava atrasada em virtude das queimadas na região. O transporte dos alimentos foi realizado simultaneamente às ações de infiltração e recolhimento dos militares e brigadistas que atuavam em combate a focos de incêndios no mesmo local.

Ações semelhantes também aconteceram na Amazônia, contemplando outras etnias, como Ticuna, Kokama, Marubo, Kambeba, Matis, Kanamari e Matses. A Capitania Fluvial de Tabatinga (CFT) uniu forças à campanha “Amazônia contra a Covid-19”, promovida pelos docentes do Instituto de Ciências Sociais, Educação e Zootecnia da Universidade Federal do Amazonas (Ufam), em Parintins (AM), para atender, incluindo os indígenas, cerca de 35 mil pessoas das diversas regiões do Amazonas e áreas de fronteira. A CFT prestou apoio logístico na região do Alto Solimões, nos municípios de

Benjamin Constant e Atalaia do Norte, ambos no Amazonas. Além de alimentos e material de higiene, foi entregue também material impresso, em línguas nativas, com dicas básicas de como combater a Covid-19. Durante a entrega, realizada pela Agência Escola Flutuante Mutirum III, militares da Marinha prestaram orientações sobre as medidas de prevenção do novo coronavírus.

Na Região Nordeste, a Agência da Capitania dos Portos em Camocim apoiou a

distribuição de 50 cestas básicas, equivalente a meia tonelada de alimentos, realizada pelo Instituto Anjos da Noite no município de Martinópolis (CE). A ação, que contou com a presença da Polícia Militar do Estado do Ceará, beneficiou famílias que vivem em situação de vulnerabilidade social na comunidade, atenuando os impactos sociais da pandemia.

Cestas básicas também foram entregues a moradores de comunidade localizada na Ilha do Baixio, às margens do Rio Vaza Barris, Sergipe. A entrega foi feita por militares da Capitania dos Portos de Sergipe, que arrecadaram os gêneros alimentícios entre seu pessoal e membros do Grupo Escoteiro do Mar Baden Powel e da sociedade sergipana, incluindo a Sociedade de Amigos da Marinha e a Praticagem de Sergipe.

Em Cabaceiras do Paraguaçu, Bahia, os beneficiados com doações foram os 200 associados da Colônia de Pescadores e Aquicultores do município. A ação de

responsabilidade social foi realizada pela Capitania dos Portos da Bahia, com a distribuição de cestas básicas, incluindo produtos de higiene pessoal e limpeza, 300 coletes salva-vidas e 600 máscaras de tecido reutilizáveis. A doação foi feita por instituições parceiras ligadas a atividades marítimas e fluviais, como Sindicato dos Práticos do Estado da Bahia, Wilson Sons, Yacht Clube da Bahia, Enseada Indústria Naval, Aratu Iate Clube e Belov Engenharia.

Ainda na Bahia, militares do Comando Conjunto Bahia (CCJ-BA) entregaram 400 quilos de alimentos à Legião da Boa

Vontade, em Salvador, beneficiando mais de 200 famílias atendidas pela entidade. A doação, realizada pela Companhia Nacional de Abastecimento, é destinada a instituições cadastradas no Programa Mesa Brasil – Sesc.

No Sudeste, a Agência da Capitania dos Portos em Paraty (RJ) participou da entrega de 316 cestas básicas para as comunidades carentes da cidade. As cestas foram distribuídas com o apoio de transporte e de militares da Agência à Secretaria Municipal de Promoção Social e Direitos Humanos, nos bairros de Taquari, Sertão do Taquari e

Barra Grande. A equipe também colaborou na conscientização da população, divulgando medidas de prevenção à Covid-19.

Na cidade do Rio de Janeiro, representantes da Comissão de Responsabilidade Social da Escola de Guerra Naval (EGN) entregaram máscaras de proteção facial, álcool em gel, artigos de higiene e outros produtos sanitizantes ao Abrigo Presbiteriano, associação civil filantrópica e beneficente de atendimento a idosas.



Alimentos entregues pelo Comando Conjunto Bahia beneficiarão famílias atendidas pela LBV



Militares da EGN e a assistente de Recursos Humanos do Abrigo Presbiteriano

ESFORÇO OPERACIONAL

A cooperação da MB com o esforço nacional de prevenção e combate ao novo coronavírus tem sido intensa, sobretudo, nas atividades de desinfecção realizadas por suas equipes de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica (DefNBQR). Essas equipes estão presentes em unidades de saúde, órgãos públicos, locais de grande circulação de pessoas

e nas próprias OM da Marinha. Desde agosto, especial atenção tem sido dada a estabelecimentos de ensino, que voltaram a funcionar em algumas cidades devido à flexibilização das medidas de isolamento social. As atividades foram realizadas em horário reservado, facilitando a condução da ação e a aplicação dos produtos químicos de forma segura.

Ações de Defesa NBQR

Descontaminação de lugares públicos

Vários locais públicos, que normalmente registram grande circulação de pessoas, foram descontaminados por equipes de DefNBQR da MB. Como as atividades turísticas foram liberadas em diversas regiões, as equipes também atuaram nesses pontos.

Em 27 de agosto, militares da Equipe de Resposta DefNBQR nucleada no Grupamento de Fuzileiros Navais de Salvador (GptFNSa), subordinado ao 2º Distrito Naval (Salvador), realizaram a desinfecção do Caminho da Fé, trecho compreendido entre o Santuário Santa Dulce dos Pobres e a Basílica do Senhor do Bonfim, na Colina Sagrada, capital baiana.



Desinfecção do Caminho da Fé

Inaugurado recentemente, o Caminho da Fé é considerado pela Prefeitura de Salvador um forte atrativo religioso e turístico, principalmente por se configurar como o trajeto de milhares de fiéis na Festa do Bonfim. Visando proporcionar maior salubridade aos frequentadores da área, o CCj-BA, em parceria com a Prefeitura, por meio da Secretaria de Cultura e Turismo de Salvador, realizou a desinfecção de um percurso de 1,5 km e higienizou a Basílica do Senhor do Bonfim e suas adjacências. Ainda em Salvador, foram descontaminados preventivamente os pontos turísticos Praça Visconde de Cairu, Elevador Lacerda e Praça Tomé de Souza.

Em Belém (PA), por ocasião da 228ª edição do Círio de Nossa Senhora de Nazaré, militares das organizações militares subordinadas ao 4º Distrito Naval



Equipe NBQR em preparação para desinfecção de área turística em Salvador



Militares durante a ação de desinfecção na Praça Santuário de Nazaré, Belém

(Belém) realizaram, em 10 de outubro, desinfecção na Praça Santuário de Nazaré. O trabalho foi executado pela Equipe Resposta NBQR do 4º DN, nucleada no 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas (2ºBtlOpRib).

Outras ações de desinfecção de pontos turísticos aconteceram em Parnamirim (RN), com limpeza do Cajueiro de Pirangi, na Praia de Pirangi do Norte, e em Barra Bonita (SP), onde os píeres e terminais de turismo e embarque de passageiros foram reabertos. As atividades de desinfecção dos locais públicos neste município paulista foram realizadas pela Capitania Fluvial Tietê-Paraná, antes da reabertura.

Descontaminação de órgãos públicos

Destacamos os seguintes órgãos públicos contemplados com ações de descontaminação preventiva de Equipes DefNBQR:

– Amazonas: em Manaus, Colégio Militar de Manaus, Escola

Estadual Solon de Lucena, Instituto Federal do Amazonas e Serviço Social da Indústria (Sesi).

– Pará: em Belém, Centro de Referência Especializado de Assistência Social Manoel Pignatário, unidades do Conselho Tutelar, Escola Liceu de Artes e Ofícios Mestre Raimundo Cardoso, Escola Estadual Almirante Tamandaré, Centro Regional de Belém, Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da



Militares desinfectam ambientes utilizados por alunos e professores em escola pública no Pará

Amazônia (Censipam) e Escolas Municipais Professor Walter Leite, José Alves Cunha, Almirante Renato Guillobel, Palmira Lins de Carvalho, República de Portugal, Parque Bolonha e Avertano Rocha; em Ananindeua, Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Jaderlândia.

– Paraíba: em Campina Grande, Aeroporto Presidente João Suassuna, Procuradoria Seccional da União; delegacias da Polícia Federal de Campina Grande e Patos; em Cabedelo, Centro de Triagem de Animais Silvestres (do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama); em João Pessoa, Procuradoria Regional do Trabalho da 13ª Região, Superintendência Regional do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra), Procuradoria da União na Paraíba, Justiça Federal.

– Rio Grande do Norte: em Natal, Fundação José Augusto, Secretaria Municipal de Tributação, prédios do Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente do Rio Grande do Norte (Parque das Dunas), unidades da Companhia de Águas e Esgotos do RN; em São Gonçalo do Amarante, Secretaria Municipal de

Meio Ambiente e Urbanismo; em Mossoró, Procuradoria Seccional Federal da Advocacia-Geral da União; fóruns do Tribunal Regional Eleitoral nos municípios de Ceará-Mirim, Assú, Caicó, Pau dos Ferros, Mossoró e João Câmara; unidades da Secretaria de Estado da Tributação na capital e em municípios do interior; agências do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) em cidades da Região Metropolitana de Natal e do interior do Estado.

– Mato Grosso do Sul: em Corumbá, sede da Embrapa Pantanal e Instituto Federal de Mato Grosso do Sul (Campus Corumbá).

– Bahia: em Salvador, 6ª Circunscrição Judiciária Militar, Secretaria de Mobilidade de Salvador, 12ª Companhia Independente de Polícia Militar e Colégio da Polícia Militar (Unidade Dendezeiros).

– Brasília (DF): Centro de Ensino Fundamental 05 do Gama e Centro Educacional 416 de Santa Maria.

– Ceará: em Fortaleza, Reitoria da Universidade Federal do Ceará, Ministério Público Militar e Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará.

– São Paulo: agências dos Correios nos municípios de São Paulo e Indianópolis.

No âmbito da Marinha, merece destaque a ação realizada pelo Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais em contribuição à segurança sanitária do voo que seguiu para a Estação Antártica Comandante Ferraz, em agosto. Foram descontaminados a aeronave C-130 Hércules, da Força Aérea Brasileira (FAB), e suprimentos. A desinfecção da carga ocorreu no pátio da Estação



Comando Conjunto RN-PB atuou em fórum eleitoral em Mossoró



Equipe que descontaminou o C-130 antes da decolagem para a Antártida

de Apoio Antártico no Rio de Janeiro (Esantar-Rio), e a da aeronave na Base Aérea do Galeão, também na capital fluminense. As ações tiveram o propósito de evitar que a pandemia chegasse ao Continente Antártico.

A desinfecção da carga, composta por gêneros alimentícios, materiais de uso pessoal e sobressalentes, foi feita em duas etapas. No dia 20, militares do Grupo Base Polaris 2020/2021 realizaram a lavagem dos alimentos perecíveis (frutas e legumes), utilizando uma diluição de água e cloro. Em seguida, os gêneros foram secos e armazenados em uma sala, previamente limpa e desinfetada. Após a secagem, os perecíveis foram embalados em sacos transparentes com gelo. Além de higienizar os alimentos, a equipe descontaminou o restante da carga, acondicionando tudo em marfnites, envelopados com papel filme. No dia 21, uma parcela de militares do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais especializados em Defesa NBQR realizou a descontaminação dos marfnites e de um caminhão-baú, onde o material foi transportado até a Base Aérea do Galeão. Na tarde do dia 25, a equipe desinfetou o C-130, antes da decolagem de mais um voo de apoio antártico.

TREINAMENTO EM DefNBQR

A MB continua investindo na capacitação em DefNBQR, tanto em suas próprias OM como em órgãos extra-Marinha. Militares especializados ministraram cursos e treinamentos com aulas teóricas e práticas e promoveram estágios a fim de preparar pessoal para atuar na atividade.

Os adestramentos abordam assuntos como a estrutura do Sistema de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica; Proteção Individual e Coletiva; Descontaminantes e Aspectos Básicos dos Agentes Biológicos, em especial ao que se relaciona ao novo coronavírus.

No âmbito do Comando Conjunto Rio Grande do Norte e Paraíba, foi promovido Estágio de Capacitação em DefNBQR que habilitou 32 civis da Cruz Vermelha do RN, do Gabinete Civil do Governo do Estado e do INSS para atuar em ações de descontaminação de ambientes, material e pessoal. O estágio foi realizado no Grupamento de Fuzileiros Navais de Natal, ministrado por militares da Equipe de Resposta NBQR do 3º DN (Natal).

Durante a pandemia da Covid 19, esse Distrito capacitou, no período de março a outubro de 2020, cerca de 400 militares e civis nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco. Neste número incluem-se militares da Marinha e do Exército, além de integrantes de órgãos públicos municipais, estaduais e federais, entre outras instituições, do Rio Grande do Norte, da Paraíba, de Pernambuco e do Ceará. Foram realizados 19 Estágios de Capacitação em Natal, João

Pessoa, Recife e Fortaleza. Os agentes habilitados nas quatro cidades estão sendo empregados em ações de desinfecção em terminais rodoviários, ferroviários, portuários e aeroportuários, além de hospitais, unidades básicas de saúde, presídios, delegacias, prédios públicos e Organizações Militares.

Como exemplo da integração da Marinha com as instituições em geral, cita-se a capacitação de equipes de reportagem para atuação em áreas contaminadas por agentes biológicos, realizada em setembro pelo Comando Conjunto Bahia. O curso teve o propósito de tornar os jornalistas aptos ao ingresso em áreas infectadas, sendo coordenado pelo Grupamento de Fuzileiros Navais de Salvador, por meio do grupo de Resposta NBQR. A capacitação atendeu às solicitações de acesso da imprensa para realização de cobertura jornalística das ações de descontaminação que vêm sendo executadas pelo Comando desde o início da pandemia. Os participantes tiveram acesso a conteúdo especializado, que englobou instruções sobre a utilização dos equipamentos de proteção individual empregados durante a ação, bem como conhecimentos gerais sobre os componentes químicos utilizados para a desinfecção das áreas. Além de receberem conhecimentos teóricos, os jornalistas acompanharam simulações de descontaminação.

AÇÕES SOCIAIS E EDUCATIVAS

Ações socioeducativas de esclarecimento contra a proliferação do coronavírus continuam sendo realizadas em todo o País, na maioria

das vezes simultaneamente ao trabalho de abordagem de embarcações em inspeção naval, no litoral e em vias interiores. As atividades incluem palestras, orientações e distribuição de *folders* com medidas de prevenção e higiene.

As regiões Norte e Nordeste receberam grande parte dessas ações. No Pará, o Grupo de Embarcações de Operações Ribeirinhas do Norte, subordinado ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte, intensificou, por ocasião do feriado da Independência do Brasil, as ações ao longo do Rio Guajará, em Belém. A região conta com muitos bares e restaurantes à beira do rio e, devido ao feriado, o fluxo de embarcações aumenta consideravelmente nessas áreas, com a presença de turistas e cidadãos locais. Durante a operação, foram utilizadas duas Lanchas de Ação Rápida e uma Embarcação de Casco Semi-Rígido Pequena, mobilizando um contingente de 16 militares, que inspecionaram cerca de cem embarcações, verificando o cumprimento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta), distribuindo informativos sobre as formas de prevenção à Covid-19 e orientando,



Militar do NPa *Goiana* orienta tripulantes sobre os cuidados para evitar a Covid-19

durante as abordagens, sobre a importância do uso de máscaras na travessia e da higienização pessoal e de objetos. Um público de aproximadamente 1.600 pessoas foi atingido. Conjuntamente, a Equipe de Resposta NBQR do 4º DN, nucleada no 2ºBtlOpRib, realizou desinfecções de diversas embarcações de esporte recreio e de transporte de passageiros, que circulavam perto de sua capacidade máxima.

Ainda em Belém, o 2ºBtlOpRib, por meio de militares da área de Saúde, atuou na região do Cais do Porto do distrito de Icoaraci, divulgando medidas preventivas contra a propagação da doença em locais de maior concentração de embarque e desembarque de passageiros. Outras localidades visitadas na capital paraense foram as ilhas do Combu, Arapiranga e Cotijuba.

Durante trânsito, de 5 a 10 de outubro, para a Base Naval de Val de Cães, em Belém, o Navio-Patrolha *Goiana*, subordinado ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Nordeste (ComGptPatNavNE), realizou ações de inspeção naval e conscientização. No período, foram contactados 21 navios mercantes e duas embarcações pesqueiras por chamadas rádio VHF no canal 16, com orientações gerais para evitar a proliferação do coronavírus. Foram distribuídos panfletos informativos e kits contendo máscaras descartáveis e álcool em gel. Os Navios-Patrolha *Bracuí*, *Gravataí*, *Guaratuba* e *Macau* promoveram ações de conscientização – o primeiro junto a comunidades ribeirinhas e passageiros de embarcações durante inspeção naval na Baía do Guajará, em Belém; o segundo e o terceiro no litoral de Sergipe; e o quarto na área marítima do Rio Grande do Norte.

A população potiguar também foi beneficiada por ações educativas da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte nas localidades de Maracajá (município

de Maxaranguape) e Lagoa do Bonfim (Nísia Floresta), na cidade de Tibau do Sul e no Rio Potengi. Foram inspecionadas embarcações de transporte de passageiros, sobretudo em virtude da retomada gradual do turismo, totalizando 99 abordagens. Ação semelhante foi feita em São Miguel dos Milagres, no litoral alagoano, pela Capitania dos Portos de Alagoas.

Em Salvador, em apoio a Capitania dos Portos da Bahia, o Aviso de Patrulha *Dourado* realizou inspeção naval na Baía de Todos-os-Santos, quando distribuiu panfletos informativos e reforçou orientações aos tripulantes sobre o coronavírus.

AÇÕES DE SAÚDE

As ações de Saúde promovidas por meios e equipes da Marinha, já tradicionais, especialmente em comunidades ribeirinhas, estenderam-se nos últimos meses ao combate à Covid 19.

Militares das OM subordinadas ao 4º DN prestaram apoio logístico, com emprego de uma aeronave UH-15, para transporte a comunidades indígenas do Maranhão de profissionais da área da saúde das Forças Armadas, além de materiais para atendimento. A ação interministerial foi realizada em três fases, com atendimento médico a mais de 19 mil indígenas e distribuição de cerca de três toneladas de insumos para combate à doença, beneficiando 15 aldeias nas regiões de Barra do Corda, Santa Inês, Zé Doca, Bom Jardim, Arame, Amarante e Grajaú.

Em agosto, a Capitania Fluvial de Mato Grosso (CFMT), subordinada ao 6º DN (Ladário-MS), apoiou a Operação Ribeirinho sem Covid, da Prefeitura de Cuiabá (MT). A ação foi realizada em duas frentes: uma no Rio Cuiabá e outra no Centro Cultural Antônio Lopes, na Associação de Moradores São Gonçalo Beira Rio.



Aeronave da Marinha transportou militares e material para comunidades indígenas do Maranhão

Por meio fluvial, a CFMT disponibilizou uma embarcação com um médico e um enfermeiro do Programa de Assistência Médica e Odontológica Rural. Foram realizados procedimentos como aferição de pressão, temperatura corporal e medição de níveis de oxigênio no sangue. No local, foi instalado um centro de triagem composto por médicos e enfermeiros que promoveram instruções e avaliações de prevenção à doença, aplicação de teste rápido da Covid-19 e entrega de *kit* de medicações para tratamento. Foram atendidos 152 ribeirinhos, realizados 37 testes rápidos para Covid-19 e entregues 31 *kits* de medicações.

Em Brasília, militares do Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília prestaram apoio logístico à ação social Vila Sesc Mais Saúde, na região administrativa do Sol Nascente. Promovida pelo Sesc-DF, a ação visou prover assistência qualificada e humanizada à população em vulnerabilidade social. A estrutura contou com pontos de coleta para testagem de Covid-19, consultórios médicos, exames preventivos de ginecologia e distribuição de preserva-

tivos. Também foram distribuídos lanche e *kit* com máscara protetora.

O 5^o DN (Rio Grande-RS), por meio do Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio Grande, começou a atuar em barreiras sanitárias montadas na cidade de Rio Grande, que visam contribuir para a conscientização da população sobre as medidas de proteção contra a Covid-19. O apoio foi solicitado pela Prefeitura Municipal do Rio Grande, em coordenação com a Secretaria Municipal de Saúde e a Vigilância Sanitária do município.

O Grupamento, empregando um destacamento por dia, viabilizou a logística com a utilização de uma barraca, um caminhão e uma viatura, além de material para o controle de trânsito. Os locais para as barreiras são definidos num planejamento semanal junto à Prefeitura, e a ação é realizada diariamente, ainda sem previsão de término. Os militares abordam os veículos de forma aleatória e encaminham os voluntários (motoristas e passageiros) para uma área de medição de temperatura e entrevista sumária por parte do pessoal da Vigilância Sanitária. No caso da presença de algum



Equipe da CFMT em atendimento à população ribeirinha
Foto: Luiz Alves – Prefeitura de Cuiabá

sintoma, são encaminhados para postos de triagem da Covid-19, preestabelecidos pela Secretaria de Saúde.

Em Salvador, militares do CCj-BA instalaram uma estrutura provisória no pátio da Maternidade Climério de Oliveira para garantir o distanciamento entre os pacientes enquanto estes guardam atendimento médico, prevenindo, assim, a disseminação do novo coronavírus. A estrutura foi montada sob um toldo, que comporta adequadamente 12 pessoas. Anexo ao toldo, foi instalada uma barraca, onde os pacientes são triados antes de acessarem a recepção do ambulatório. Os que apresentam sintomas da Covid-19 são encaminhados para atendimento em uma sala isolada.

Em 5 de novembro, a Capitania Fluvial de Tabatinga, durante suas atividades de inspeção naval, prestou apoio ao Instituto de Natureza e Cultura da Universidade Federal do Amazonas. A Capitania apoiou o transporte da equipe da Universidade que realizaria mais de 600 testes de Covid-19 no município amazonense

de Benjamin Constant, como parte do projeto de pesquisa DetecCovid-19, que tem o propósito de conhecer o perfil e a distribuição dos casos da doença na população do estado do Amazonas.

BALANÇO

Várias OM da Marinha apresentaram, no final de setembro último, balanços do período de seis meses das operações realizadas, contados a partir de março, quando

foram criados os Comandos Conjuntos. Na área do Comando Conjunto Norte, as Organizações Militares subordinadas ao 4º DN empregaram, diariamente, cerca de 1.100 militares. Entre as atividades executadas, destacam-se 1.827 locais públicos desinfetados, 504 profissionais capacitados (militares e servidores públicos) em Estágio de Defesa Biológica, 1.745 ações de conscientização da população, mais de 415 toneladas de alimentos arrecadados e distribuídos em 11.971 cestas básicas



Militares atuam em barreiras sanitárias em Rio Grande

entregues a comunidades indígenas, além de 4.057 doações de sangue. Foram, ainda, desencadeadas 988 ações de inspeção naval que alcançaram 12.584 embarcações em toda a área de atuação.

Nos seis primeiros meses de atuação do Comando do 6º DN no combate ao novo coronavírus em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, militares trabalharam na linha de frente nos atendimentos médicos no Hospital Naval de Ladário e no Navio de Assistência Hospitalar *Tenente Maximiano*, na descontaminação de locais de grande acesso, nas inspeções navais com orientações sobre prevenção à doença e no apoio logístico a órgãos públicos na distribuição de alimentos. O Grupamento Operativo de Defesa NBQR do 6º DN realizou 53 descontaminações e o Estágio Básico de DefNBQR para mais de 280 alunos, entre militares da Marinha e do Exército e civis. Apoiou, ainda, órgãos municipais e federais no transporte de alimentos a locais distantes e de difícil acesso, via terrestre e fluvial, minimizando os impactos sociais causados pela pandemia aos ribeirinhos dos dois estados.

As ações foram frequentemente acompanhadas de perto por autoridades governamentais. Em setembro, por exemplo, o ministro-chefe da Casa Civil, General de Exército Braga Netto, esteve na capital baiana, em visita oficial, sendo recebido no 2º DN pelo seu comandante, Vice-Almirante André Luiz Silva Lima de Santana Mendes. O General conheceu as instalações do CCj-BA, que apoia as áreas de saúde e segurança pública em todo o estado na mitigação dos efeitos da Covid-19. Na oportunidade, teve contato com o chefe do Estado-Maior Conjunto Bahia e os chefes

de Seção do Comando Conjunto da Operação Covid-19 e participou do *briefing* sobre as ações do CCj-BA com o comandante da 6ª Região Militar, General de Divisão João Batista Bezerra Leonel Filho, e com o comandante da Base Aérea de Salvador, Coronel Aviador Ivan Lucas Karpischin.

CONCLUSÃO

Neste período em que várias ações foram realizadas, mas em que também houve desinformações, a Marinha se adaptou e buscou uma forma de continuar a realizar todas as suas atividades e colaborar em todas as vezes que foi chamada. Em nossa seção Noticiário Marítimo, mostramos as áreas que continuam operando normalmente, com muito desse esforço realizado segundo as necessidades ditadas pelo combate à Covid-19.

Vale frisar que o trabalho da MB no que diz respeito à pandemia e a forma como são conduzidas as atividades, como já abordado, continuam tendo por base a Serenidade, que rege as ações preventivas, individuais e coletivas para neutralizar os efeitos do vírus, e a Firmeza, que define as decisões, mantendo a capacidade operativa para cumprir a missão e atuar em prol da sociedade.

Como vem fazendo desde março do ano passado, a *RMB* seguirá levando aos seus leitores informações sobre as ações da Marinha em benefício do combate à Covid-19 e da atenuação de seus efeitos sociais. A partir da próxima edição da revista, porém, essas atividades serão divulgadas na seção Noticiário Marítimo, com prioridade para aquelas de destaque entre todas as realizadas no País.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<SAÚDE>; Pandemia; Primeiros Socorros;

HORATIO LORDE NELSON, O HERÓI POLÊMICO, SEGUNDO ALFRED THAYER MAHAN E SIR JOHN KNOX LAUGHTON – Parte VII: Os escândalos Emma Hamilton e Caracciolo

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA*
Capitão de Mar e Guerra (Ref²)

Nelson designou o *Mutine*, sob o comando de Capel, para levar as boas notícias da vitória ao rei de Nápoles, onde o navio chegou em 1º de setembro. A alegria com a notícia foi imensa. Todos na cidade, do rei até o mais modesto cidadão napolitano, estavam aliviados em saber que os franceses foram derrotados e que a ameaça a sua cidade, por enquanto, havia sido adiada. No entanto, a pessoa mais alegre na cidade com a notícia foi a esposa do embaixador inglês em Nápoles, Emma Lady Hamilton. Ela mandou fazer uma faixa que foi enrolada em sua cabeça com a inscrição “Nelson and Victory”.

Ao mesmo tempo, escreveu uma carta para Nelson dizendo: “Estou delirando de alegria e lhe asseguro que essa febre é causada por agitação e prazer. Bom Deus, que vitória! Nunca houve nada tão glorioso, tão completo... Eu não gostaria de morrer sem ver e abraçar o vitorioso do Nilo. Oh, bravo Nelson! Oh, vitorioso salvador da Itália!”¹. Tratou-se de uma carta longa e cheia de adjetivos elogiosos e enaltecendo sobre Nelson. Laughton criticou o tom da carta escrita a um oficial com quem ela não tinha intimidade e a quem mal conhecia.

Como Laughton e Mahan descreveram Emma Lady Hamilton em suas biografias?

* Graduado em História (Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ), com mestrado e doutorado em História Comparada (UFRJ) e pós-doutorado em Ciência Política pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa. Professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval.

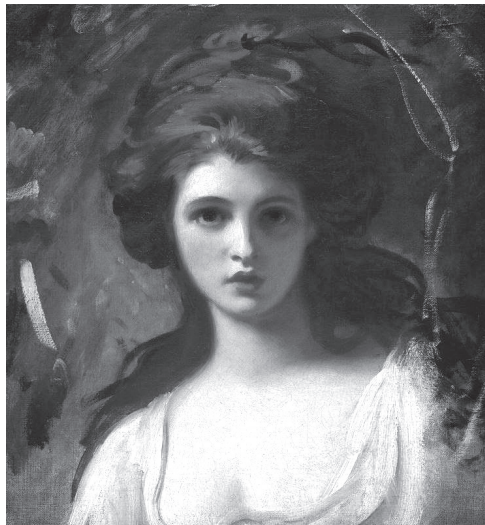
1 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial: Nelson and his companions in arms*, p. 126.

Tanto Laughton como Mahan fizeram uma análise interessante sobre essa personagem que teria um grande impacto na vida de Nelson. Quem foi essa mulher?

Nascida Amy Lyon em 1761, na cidade Great Neston, condado de Cheshire, Inglaterra, viera de um lar modesto. Segundo Laughton, Amy mudou-se jovem para Londres e, por ser extremamente bela e desembaraçada, seguiu maus caminhos². Com 19 anos deu à luz uma menina, que ficou sob os cuidados de sua avó. Laughton afirmou que ela foi reduzida “ao mais baixo estágio de degradação” em sua permanência em Londres³. Em 1781, viveu sob a proteção de Sir Harry Fetherstonehaugh, um dissoluto e volúvel nobre que quase a levou à ruína. Logo Sir Harry a despachou para a proteção de Charles Greville, segundo filho do Conde de Warwick. Ela mudou o nome para Emma Hart e viveu uma vida de respeitabilidade com

Charles, embora fosse declaradamente sua amante. Ele tudo fez para educá-la convenientemente. Por ser muito bonita, virou modelo de diversos artistas ingleses; o mais destacado foi George Romney, que pintou cerca de 23 quadros com ela⁴.

Charles era sobrinho de Sir William Hamilton, que ficara viúvo havia poucos anos, depois de um longo e feliz casamento. Em uma de suas viagens à corte, em Londres, Sir William conheceu Emma e a considerou extremamente bela e atraente. Ela estava apaixonada por Charles e, embora soubesse que ele não casaria com ela, nutria grandes esperanças. Talvez pensando em um matrimônio mais lucrativo, Charles propôs a seu tio que Emma fosse com ele morar em Nápoles, de modo a diminuir sua solidão. Laughton acredita que não houve barganha nesse oferecimento, no entanto houve concórdia mútua de que o tio o ajudaria em



Imagens 1 e 2 – A bela Emma Hamilton em duas obras de George Romney:
Lady Hamilton como Circe (1792) e Retrato (c. 1785)

2 Laughton usou a expressão em inglês *fell into evil ways*.

3 *Ibidem*, p. 131.

4 *Ibidem*, p. 132.

suas dificuldades financeiras, e Emma fazia parte do trato⁵. Para Laughton, até ali Emma se portara apropriadamente, sem dissipação ou mau comportamento, e honestamente amava Charles⁶.

Emma e sua mãe, relutantemente, aceitaram passar uma temporada em Nápoles com Sir William, aguardando a chegada posterior de Charles, o que, efetivamente, acabou não ocorrendo. As cartas de Emma para Charles eram de solidão e saudade, com perguntas frequentes sobre quando ele iria se encontrar com ela na Itália. Em uma das cartas, ela chegou a ameaçá-lo, dizendo: “Nunca serei sua amante [de Sir William]. Se você me afrontar, eu o farei [Sir William] casar comigo”⁷. Aos poucos Sir William foi se envolvendo com Emma, ao mesmo tempo em que ela constatou que fizera parte de um negócio e que Greville não iria jamais encontrá-la em Nápoles. Sir William foi se rendendo aos encantos de Emma. A diferença de idade era muito grande, de 35 anos. Laughton apontou que o senso de moralidade prevalente em Nápoles era diferente do existente em Londres, menos relaxado e mais estrito. Sir William indicou diversos tutores para ensinar Emma boas maneiras, o italiano, o canto e música. Diria Emma, em carta para Greville, em agosto de 1787: “Sir William gosta muito de mim e é muito gentil... nunca está longe. Não vai a lugar algum sem mim”⁸.

A voz de Emma realmente era agradável e ela chegou a ser sondada para uma temporada de três anos em Madrid, ao soldo de seis mil libras. No entanto o seu

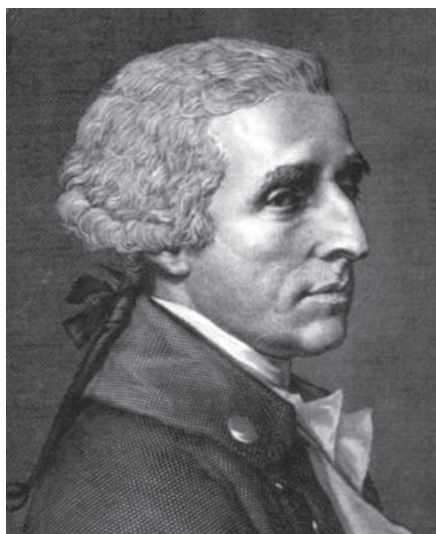


Imagem 3 – Sir William Hamilton, ministro inglês no Reino das Duas Sicílias

ponto alto artístico era a representação de imagens estáticas conhecidas como “atitudes”⁹. Em 1787 Joham Goethe, ao visitar Nápoles e a mansão dos Hamilton, ficou admirado com o desempenho de Emma nessas “atitudes”, dizendo que “Sir William Hamilton, depois de estudar e amar arte, descobriu uma das mais perfeitas expressões de arte e da natureza em uma bela e jovem mulher... ela vive com ele, uma britânica de cerca de 20 anos de idade. Ela é muito bonita e possui bela estampa”¹⁰.

Depois de cinco anos de relacionamento, Sir William resolveu, em 1791, casar-se com Emma na Inglaterra. Ao regressarem a Nápoles, ela foi apresentada oficialmente à família real, e à rainha em

5 *Ibidem*, p. 134.

6 *Ibidem*, p. 135.

7 *Ibidem*, p.137.

8 *Idem*.

9 Normalmente, Emma representava um modelo clássico estático, e tal espetáculo foi muito comum na Europa no século XVIII.

10 *Ibidem*, p. 138.

especial, que a recebeu muito bem, sendo, a partir de então, reconhecida como uma das beldades do corpo diplomático e a líder da sociedade britânica na cidade. Seu passado foi totalmente esquecido, e sua lembrança passou a ser apenas a sua beleza física, sua bela voz, sua atuação nas “atitudes” e seu bom humor¹¹. Todos que visitavam a mansão dos Hamilton em Nápoles se encantavam com Emma, embora alguns criticassem sua postura pouco elegante e a necessidade que ela tinha de agradar e ser admirada por todos.

Aos poucos ela foi se tornando amiga da Rainha Maria Carolina e alardeava a toda sociedade napolitana sua intimidade com a soberana. Laughton acreditava, no entanto, que a influência que Emma dizia ter sobre a rainha não era assim tão intensa e que, ao contrário, Maria Caroli-



Imagem 4 – Rainha Maria Carolina, do Reino das Duas Sicílias

na era quem se aproveitava da esposa do embaixador Sir William para conseguir, por meio dela, apoio em sua luta contra os franceses¹², responsáveis pela morte de sua irmã, Maria Antonieta. Por certo, Emma considerou-se, em razão dessa relação com a rainha e da confiança de Sir William, uma das forças por detrás da política napolitana, se não da política britânica no Reino de Nápoles¹³.

Laughton considerava Emma extremamente vivaz, inteligente, sem afetação, com uma bela voz, ótima atriz nas “atitudes”, bem humorada e muito bonita, mas que, no entanto, tinha uma tendência natural a ser mentirosa. Ele chegou ao ponto de dizer que “em muitas das frases de Emma para as pessoas [da sociedade], não existia uma [frase] que fosse totalmente verdade”¹⁴. Para Laughton, acreditou-se, durante muitos anos, que Emma tivesse sido a mola mestra por detrás das engrenagens entre a Grã-Bretanha e Nápoles e que, ao final, o governo britânico a abandonou no término da vida. No entanto isso se mostrou totalmente irreal, à luz da documentação disponibilizada e das ações subsequentes.

Pode-se perceber que Laughton não simpatizava com Emma, mas, mesmo em sua antipatia, procurava apontar pontos positivos em sua personalidade e suas ações. Até aquele ponto nada havia dito, porém, sobre o seu futuro caso rumoroso com Nelson.

E como Mahan percebia Lady Hamilton? “A cena no navio foi terrivelmente de efeito...subiu ela [Lady Hamilton] a bordo exclamando ‘Oh, Deus, foi isso possível?!’. Ela caiu em meu braço mais morta do que viva. Lágrimas, entretanto,

11 *Ibidem*, p. 139.

12 *Ibidem*, p. 141.

13 *Ibidem*, p. 142.

14 LAUGHTON, John Knox. *Nelson, op.cit.*, p. 127.

logo corrigiram as coisas”¹⁵. Essa foi a parte da carta de Nelson para Frances que Mahan escolheu para dizer que “isso foi o início de uma intimidade destinada, no final, a afetar profunda e tristemente o futuro de Nelson”¹⁶.

Mahan, ao discutir a personagem Lady Hamilton, iniciou afirmando que Emma tinha uma bela face, um charme natural e disposição e que era completamente inexperiente e com quase nenhuma norma moral¹⁷. Nesse aspecto, disse Mahan, não houve muito progresso para ser esperado, uma vez que as normas de Greville, com menor desculpa, não eram muito melhores que as dela. Mahan estava se referindo ao período em que Emma viveu sob às custas de Greville. Para o autor norte-americano, Lady Hamilton era afetuosa e impulsiva, de bom humor, com instintos generosos, entretanto “era ambiciosa e excepcionalmente inteligente”. Para ela, a glória era mais importante que a honra, sendo que o amor pela adulação era sua característica principal¹⁸. Sua ambição, algo natural para ela, foi nutrida na vida para ser autocontrolada, disse Mahan. Além disso, este afirmou que Emma tornou-se indispensável para Sir William e, ao mesmo tempo e pelos mesmos métodos, um objeto mais desejável por ele por causa de evidente atração que exercia sobre os outros homens. Na própria sociedade napolitana, muitos se prostravam perante sua beleza e inteligência e, até a chegada de Nelson àquela

cidade, não houve nenhuma cena ou escândalo envolvendo Emma com outros homens¹⁹, embora muitos a desejassem sexualmente. Mahan diria também que a Emma encontrada por Nelson em 1798 não havia melhorado, em essência, em relação à Emma Hart de seis anos antes.

Emma, ao encontrar Nelson, fez de tudo para inflar o seu já enorme ego, para que ele acreditasse em qualquer coisa, até que a pródiga rainha de Nápoles fosse a própria Madonna, sendo o herói do Nilo um “crente”, conforme afirmou Mahan²⁰. Nelson ficou cego de amor por ela, e tudo o que ela lhe dizia ele aceitava de bom grado, passando a ser um personagem dominado em corpo e alma. Emma era uma mulher brava, capaz, sanguínea e eficiente, sem ser impedida de suas ações por temores ou escrúpulos. Era uma mulher que, se considerassem apenas nervos e inteligência, e se houvesse alguma distinção exclusiva para ela, podia até se tornar confiável, disse Mahan²¹. Ela poderia apreciar e admirar o heroísmo e, sob o estímulo da excitação, de magnanimidade autocontrolável, se fosse observada por outras pessoas, era capaz de ações heroicas da mesma forma²².

Para Mahan, um admirador do herói de Burham Thorpe, a bajulação administrada por uma mulher [Emma] de tal beleza e de dons artísticos sobre Nelson não o fez, infelizmente, perceber o que estava por trás daquelas atitudes²³. Na avaliação do historiador norte-americano, Emma,

15 Carta de Horatio Lorde Nelson para Lady Frances Nelson escrita a bordo do HMS *Vanguard*, em 25 de setembro de 1798. Fonte: NAISH, *op.cit.*, p. 401.

16 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v.1, *op.cit.*, p. 372.

17 *Ibidem*, p. 373.

18 *Ibidem*, p. 374.

19 *Ibidem*, p. 377.

20 *Ibidem*, p. 381.

21 *Ibidem*, p. 384.

22 *Idem*.

23 *Ibidem*, p. 385.

dificilmente, alguma vez amou Nelson²⁴, no entanto existiam em seu espírito impulsos capazes de respostas simpáticas para seus atos heroicos. Era inconcebível, para Mahan, que o dever fosse visto por ela da mesma forma que por ele, nem que uma mulher de certa nobreza de atitudes levaria um homem reconhecido por toda a Inglaterra e no continente, como era Nelson, até transformá-lo em um motivo de piadas²⁵. O certo é que Nelson nunca encontrou uma mulher como Lady Hamilton, que lhe demonstrou admiração e apreciação, sem esconder e sem medida. Em breve ele estaria aos seus pés.

Romântico por natureza, Nelson estava em permanente contato com ela, que o atendia em tudo o que era necessário. Ele chegou a dizer em carta a Frances, com entusiasmo, em mais de uma vez, que Lady Hamilton era “uma das melhores mulheres deste mundo; ela é uma honra para o seu sexo”²⁶. Pode-se imaginar o sentimento de Frances ao receber esses elogios exagerados de seu marido sobre uma mulher que ela não conhecia e que estava ao lado dele todo o tempo. A natureza emocional de Nelson ficou totalmente abalada quando travou contato com Emma. A admiração que ela sentia por ele só fez aumentar a sua própria vaidade.

Mahan não simpatizava com Emma, pois considerava que ela tinha uma enorme influência sobre Nelson e que essa

influência nem sempre fora por motivos nobres. A fascinação e a vaidade de “conquistar” o coração daquela mulher bela, inteligente e espirituosa fizeram com que ele [Nelson] ficasse cego sobre o que ocorria em sua volta. Sua subordinação aos desejos daquela mulher fascinante teria consequências desastrosas para a carreira de um almirante que, até ali, se distinguira como um dos mais importantes personagens da história da Royal Navy. Seus pensamentos eram para ela, e sua dependência emocional foi completa. Ao contrário de Laughton, Mahan não

poupou críticas a Emma por sua influência sobre Nelson.

Cumprindo determinações de St. Vincent, Nelson aportou em Nápoles em 22 de setembro de 1798. Com ele, em seu esquadrão, vieram o *Vanguard*, o *Culloden* e o *Alexander*, enquanto

Hood permanecia defronte a Alexandria, bloqueando os navios mercantes franceses lá fundeados.

No momento em que o *Vanguard* lançou a sua âncora na Baía de Nápoles, Nelson foi recebido entusiasticamente por Sir William e Lady Hamilton, que, de tanta emoção em o encontrar, desfaleceu em seu braço. Como dito, em sua testa Emma colocou uma faixa com os dizeres “Nelson e a Vitória”, demonstrando toda a sua emoção com aquele sucesso britânico no Egito. Seguiu-se um choro compulsivo de Emma em frente a Nelson, sendo este o

Nelson nunca encontrou uma mulher como Lady Hamilton, que lhe demonstrou admiração e apreciação, sem esconder e sem medida. Em breve ele estaria aos seus pés

24 A frase em inglês escrita por Mahan foi: *That she ever loved him is doubtful.*

25 *Ibidem*, p. 386.

26 *Ibidem*, p. 387.

momento do início de seu relacionamento com ela. Essa intimidade, para Laughton, estava destinada a ter uma marcada influência no destino de Nelson²⁷. Depois da visita do casal Hamilton, compareceram a bordo o rei e a rainha para cumprimentar o herói do Nilo.

Emma praticamente se apoderou de Nelson em sua estada em Nápoles. Sir William, inclusive, o convidou para residir com eles enquanto estivesse no porto. Nelson, relutantemente, aceitou a oferta. O herói do Nilo precisava ainda de cuidados, pois seu ferimento na cabeça, embora cicatrizado, ainda lhe causava grandes dores e irritação, nada em que Emma não pudesse ajudá-lo. Aos poucos, Nelson tornou-se dependente de seus cuidados. Segundo Laughton, Nelson deve ter comparado sua recuperação em Bath junto a Frances com a atenção de Emma para com ele naquela situação. Frances, sempre calma, controlada e talvez fria, não era páreo para aquela bela mulher viva, entusiasmada e cheia de charme como Lady Hamilton²⁸.

Seguiram-se festas, bailes e banquetes em honra dos marinheiros britânicos surtos em Nápoles. As figuras centrais daquelas festividades eram sempre Lady Hamilton e sua confidente, a Rainha Maria Carolina. Nelson ficou maravilhado, tanto com Emma como com a corte napolitana. Para Laughton, embora Nelson fosse se tornando escravo daquela bela mulher, ele não cessou de ser um grande chefe militar naval. Para o historiador inglês, existia uma ideia, naquele final de século XIX, de que a paixão por Emma o tenha retido em

Nápoles, fazendo com que negligenciasse o seu dever. Isso era totalmente injustificado. Para Laughton, Nelson continuava sendo Nelson²⁹.

Havia um temor justificado de que os franceses, que ocupavam parte da península italiana, ameaçassem o Reino das Duas Sicílias. Além do mais, Maria Carolina, munida de um ódio incontrolável pelos franceses, conseguiu convencer seu marido de que deveria atacar primeiro os matadores de sua irmã. Nisso Nelson concordou, como sempre procurando a ação³⁰. Emma participou daquela decisão de Nelson em concordar com a rainha, servindo como intermediária entre os dois. Para Mahan, o perigo dos franceses na península não era nem tanto o perigo militar, mas o de ideias revolucionárias, as mesmas que derrubaram a monarquia na França em 1789³¹.

Em outubro, Nelson suspendeu com seus navios para Malta, onde estabeleceu um bloqueio naval, regressando novamente para Nápoles para apoiar o ataque napolitano contra os franceses que ocupavam Roma. No dia 22 de novembro, um exército napolitano atacou os franceses na direção de Roma, ao mesmo tempo em que Nelson, com seus navios, atacou Livorno e tomou o porto, designando Troubridge como comandante local³².

Com o avanço napolitano, os franceses, sob o comando do General Championnet, evacuaram a cidade de Roma, fazendo com que Ferdinando lá entrasse triunfalmente. Logo em seguida, contra-atacaram os napolitanos, que debandaram em completa confusão. Os franceses, então, os

27 LAUGHTON, John Knox. *Nelson, op.cit.*, p. 125.

28 *Ibidem*, p. 128.

29 *Ibidem*, p. 129.

30 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v1, *op.cit.*, p. 388.

31 *Ibidem*, p. 390.

32 *Ibidem*, p. 393.

perseguiram até Nápoles. Só havia uma atitude a tomar: o abandono da cidade, com o refúgio em Palermo, na Sicília. Nelson já estava de volta à cidade para apoiar a retirada da família real. A população não permitiria que seus reis abandonassem a cidade e a deixassem à mercê dos franceses. Assim, foi organizada secretamente a fuga da família real, com coordenação da própria Lady Hamilton e de Nelson. Segundo Laughton, a participação de Lady Hamilton foi apenas de assumir a função de intermediária entre Nelson e a própria rainha. Durante muitos anos, Emma procurou demonstrar que ela foi a grande arquiteta da evacuação da família real de Nápoles, sendo que tanto a família real como Nelson foram apenas instrumentos de sua vontade. A documentação posteriormente liberada, segundo Laughton, demonstrou que, na realidade, o papel de Emma foi apenas marginal³³. Os navios britânicos seriam os vetores nessa fuga. No final de dezembro, finalmente, em segredo, a família real fugiu de Nápoles a bordo do *Vanguard*.

Durante o trânsito para Palermo, a força de Nelson foi atingida por forte tempestade, e o filho mais novo de Maria Carolina, de apenas seis anos de idade, entrou em convulsão, falecendo em pouco tempo nos braços de Emma, que tudo fez para aliviar o sofrimento da criança e de sua mãe, a rainha. Esse fato teve um profundo impacto em Nelson, que observou a coragem de Emma em situações de perigo³⁴. Estava totalmente apaixonado por aquela mulher de outro homem.

Em Palermo, Nelson morou com os Hamilton, o que provocou rumores escandalosos, que logo chegaram à Inglaterra.

Em uma carta a Saumarez, o Capitão Ball disse estar “preocupado pelos muitos parágrafos que saíram nos jornais a respeito dele [Nelson] e Lady Hamilton. Estou convencido que não existe nada impróprio entre eles, S. Exa. [Nelson] não falharia em ficar encantado com as suas [de Lady Hamilton] realizações e maneiras, que são muito fascinantes”³⁵.

Apesar disso, o escândalo aumentou em Palermo, segundo Mahan. As jogatinas eram frequentes na casa dos Hamilton, e tanto Nelson como Emma gastaram muitas libras nas cartas. Todos na Esquadra começaram a se preocupar com as atitudes do casal Nelson e Emma, às vistas de seu marido, que parecia nada perceber. Troubridge, amigo pessoal de Nelson, escreveu uma carta para seu comandante, chamando sua atenção para os jogos de azar noturnos que varavam a noite e preocupavam seus amigos. Disse ele a Nelson o seguinte:

Perdoe-me, meu Lorde, é a minha sincera estima pelo senhor que me faz mencionar isso. Eu sei que o senhor não tem prazer em jogar a noite toda o jogo de cartas; então por que sacrificar sua saúde, conforto, renda, tranquilidade, tudo, aos costumes de um país onde sua permanência não pode ser longa? S. Exa. é um desconhecido para metade do que ocorre e da faladeira que isso ocasiona; se o senhor soubesse o que seus amigos sentem pelo senhor, tenho certeza cortaria todas as festas noturnas... Eu imploro que V. Exa. largue isso... é minha sincera estima que tenho pelo senhor que me faz arriscar o seu desprazer.³⁶

33 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op.cit.*, p. 130.

34 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op.cit.*, p. 395.

35 *Ibidem*, p. 396.

36 *Ibidem*, p. 398.

Por detrás de toda essa preocupação de Troubridge estava o já escandaloso relacionamento de Nelson com Lady Hamilton.

Em 23 de janeiro de 1799, as forças francesas tomaram Nápoles e foi estabelecida a República do Partenon, com apoio entusiasta de diversos jacobinos napolitanos, inclusive do Príncipe Caracciolo, que fora íntimo da família real e que se voltara para os franceses por acreditar que a república seria a melhor forma de governo para Nápoles.

O rei de Nápoles nomeou, então, Nelson como comandante em chefe da Esquadra napolitana. Imediatamente, Nelson convocou Troubridge e, em março, o designou para bloquear o porto de Nápoles com quatro navios de linha e tomar o maior número possível de ilhas que margeassem a cidade. No mês seguinte, Salerno, Sorrento e Castellamare caíram em poder do rei de Nápoles, sendo que as forças reais foram recebidas com alegria pelas populações locais. A Ilha de Malta foi bloqueada, e apenas uma guarnição francesa permanecia em La Valleta. Aos poucos a influência francesa ia diminuindo, e em breve a cidade de Nápoles seria reconquistada e lá ocorreria um dos episódios mais controversos na vida de Nelson, o caso Caracciolo.

Os franceses ocupavam Nápoles desde 23 de janeiro e, segundo Laughton, muitos napolitanos jacobinos, por motivos políticos ou mesmo por oportunismo, colaboraram com os invasores, e outros, incluindo oficiais que frequentavam a corte das Duas Sicílias, traíram ou se venderam para as tropas de Bonaparte. Troubridge, que comandava a força responsável pelo bloqueio da Baía de

Nápoles, ao aventar a possibilidade de capturar alguns desses oficiais, considerou mais apropriado entregar esses militares a uma corte marcial napolitana, no entanto, como que antecipando a sentença, disse: “Se isso for o caso [ele mesmo julgar], deverei confirmar [a sentença]? Minha mão não irá tremer ao assinar meu nome [na sentença]. Sem alguns exemplos, nada poderá ir bem”³⁷.

Enquanto ocorria o bloqueio em frente a Nápoles, Nelson recebeu a informação de que uma grande força naval francesa suspendera de Brest, se juntara a uma força espanhola e entrara no Mediterrâneo. Acreditava que o objetivo francês era a retomada de Minorca. Imediatamente determinou que os navios que bloqueavam Nápoles, assim como outros que se encontravam em outros rincões do Mediterrâneo, se agregassem a ele em Palermo. O único navio que permaneceu defronte a Nápoles foi a Fragata HMS *Seahorse*, sob o comando do Capitão Edward Foote, com a determinação de prover apoio às forças reais napolitanas que operavam próximo à cidade, sob o comando do Cardeal Ruffo.

Nelson temia também um ataque à Sicília, no entanto acreditava que, enquanto mantivesse uma força naval nesse local, os franceses não ousariam o forçamento de uma batalha naval. Nelson continuava a sentir um rancor vigoroso contra os franceses. Dizia em alto e bom som: “Abaixo, abaixo com os franceses! Isso é minha oração constante! Abaixo com os amaldiçoados vilões franceses! Meu sangue ferve ao falar sobre os franceses. Detesto todos, monarquistas ou republicanos”³⁸. Em relação aos jacobinos napolitanos que colaboraram com os franceses, Nelson era também radical. Em carta a Troubridge,

37 LAUGHTON, John Knox. *Nelson, op.cit.*, p. 132.

38 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v.1, *op. cit.*, p. 411.

escreveu: “Aviseme quando algumas cabeças [de jacobinos] forem cortadas... Somente isso me confortará”³⁹.

Nelson continuava, entretanto, com pensamentos depressivos e, em carta a um amigo, Alexander Davidson, disse o seguinte:

Meu único desejo é afundar com honra ao túmulo, e quando isso agrada a Deus, vou me encontrar com a morte com um sorriso. Não que eu seja insensível às homenagens e à consideração que o rei e meu país delegarem a mim, não mais que qualquer oficial poderia merecer; assim, estou pronto para deixar esse mundo de problemas e não invejar ninguém, somente aqueles que estiverem em um terreno de seis pés por dois.⁴⁰

Nelson, segundo Mahan, estava depressivo em razão, principalmente, de seu sentimento em relação a Emma. Acrescentava-se a isso a preocupação com os sucessos franceses na península itálica e a ameaça à família real napolitana em Palermo. Os franceses continuavam com uma poderosa força naval no Mediterrâneo, ainda sem ser detectada.

Com a formação de uma nova coalizão englobando Rússia, Turquia, Áustria, Portugal e Nápoles, a sorte das forças napolitanas começou a mudar. As tropas de Napoleão começaram, então, a se retirar da península itálica, evacuando Nápoles, mantendo apenas o Castelo de Sant’Elmo e os castelos de Uovo e Nuovo com forças jacobinas rebeldes. Imediatamente, Nelson, depois de conversar com o rei, juntamente com Sir William e Emma, deslocou-se para Nápoles para apoiar

as forças de Ruffo, que já ocupavam a cidade. Pensava ele que talvez as forças navais francesas para lá se dirigissem e que um encontro naval se daria. Ao se aproximar de Nápoles, Nelson recebeu a informação de que Ruffo assinara um armistício com os rebeldes jacobinos, com o aval de seu subordinado Capitão Foote. Para Nelson, aquele ato de Ruffo foi considerado “infame”. Para ele, os rebeldes eram amotinados e deviam ser castigados com rigor. Ruffo assinou o armistício, prometendo salvo-conduto para os rebeldes prisioneiros, que seriam embarcados em navios mercantes e enviados à França⁴¹. Para Nelson, Ruffo e Foote não tinham autoridade nem poder para tomar tal decisão, assim declarou o armistício sem efeito e determinou que os rebeldes se rendessem às forças navais britânicas incondicionalmente.

Ruffo seguiu, então, para o navio de Nelson, o HMS *Foudroyant*, e, com o auxílio de Sir William como tradutor, procurou demover Nelson de sua decisão, seguindo-se uma áspera discussão, sem nenhum resultado para ele. Nelson não tinha nenhuma simpatia pelos rebeldes, que considerava traidores do rei e amotinados, sujeitos à pena capital.

Um desses jacobinos que caiu prisioneiro foi o Príncipe Francesco Caracciolo, um comodoro na Marinha napolitana, de uma família de posses, bem relacionado na corte de Nápoles e com seus colegas britânicos. Ele acompanhara os reis a Palermo, no entanto, ao ser proclamado que suas propriedades seriam confiscadas pelos jacobinos, solicitou a Ferdinando seu retorno a Nápoles para negociar. As condições impostas a ele pelos rebeldes foram se agregar ao grupo jacobino e lutar

39 Idem.

40 *Ibidem*, p. 412.

41 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op.cit.*, p. 134.

contra o rei. Caracciolo aceitou, o que o tornou um traidor, segundo Laughton⁴². Ao pressentir que seria considerado culpado após a capitulação, procurou fugir, mas foi capturado e enviado como prisioneiro ao *Foudroyant*.

Nelson, então, determinou ao comandante napolitano da Fragata *Minerve*, Capitão Conde Thurn, inimigo de Caracciolo, que estabelecesse imediatamente uma corte marcial para julgá-lo, com alegações de traição e rebelião contra o rei. Em 29 de junho, às 9 horas, foi iniciado o julgamento. Caracciolo alegou que foi obrigado a se agregar aos jacobinos, o que não foi aceito pela corte. Às 12 horas a corte o sentenciou à morte por enforcamento na própria Fragata *Minerve*. Ao ser participado da decisão, Nelson determinou o imediato cumprimento da pena. Caracciolo pediu clemência, que não foi aceita por Nelson. À noite, ele foi enforcado como um último ato de desonra, já que o seu pedido para ser fuzilado, como era costume para os nobres, lhe foi negado por Nelson. Seu corpo, por ordem de Nelson, foi lançado ao mar.

Laughton considerou Caracciolo um traidor, um desertor, e como tal deveria ser tratado. Para esse historiador, as mentiras contadas por Robert Southey em sua biografia do herói de Barham Thorpe⁴³ conspurcaram a imagem de Nelson. Foi dito por Southey que Caracciolo era um homem velho de 70 anos, o que não era verdade, pois ele só tinha 47 anos. Alegou Southey, também, que a corte foi ilegal

e que Nelson era apenas um brinquedo nas mãos da rainha e de Lady Hamilton, que odiavam os jacobinos. Para Laughton, tudo isso era falso⁴⁴. Em relação a Lady Hamilton, Laughton disse que não queria discutir a questão de sua moralidade, no entanto considerava que ela era gentil e que, mesmo que fosse sanguinária, ela não teve nenhum contato com Nelson durante o acontecimento. Para Laughton, Nelson considerava o motim e a traição atos passíveis de pena capital e que a “conduta de Nelson nesse período estava longe de ser culpável e desonrosa, uma ‘mancha em sua memória [conforme dito por Southey]”⁴⁵, sendo, ao contrário, honrada e meritória”⁴⁶.

Por sua vez, para Mahan, Nelson agiu corretamente ao desqualificar o armistício⁴⁷. No caso específico de Caracciolo, não existia dúvida de que ele tinha consciência de que era um traidor, e seu destino estava traçado. Nelson tinha autoridade para designar uma corte marcial e podia estabelecer o cumprimento da pena imediatamente. Não existe nenhuma prova de que Lady Hamilton o tenha influenciado nesse caso, embora reconheça que talvez tenha sido contaminado, tanto pela rainha como por Emma, em seu horror aos insurgentes.⁴⁸ Nelson, para Mahan, agiu corretamente e certamente teria aprovado a execução do Almirante Byng na Guerra dos Sete Anos, mesmo que a covardia não tenha sido provada⁴⁹. Qualquer ato que se afastasse da correção de atitudes era, para ele, muito sério. Basta lembrar sua conduta nos motins de Spithead e Nore.

42 *Ibidem*, p. 137.

43 SOUTHEY, Robert. *The Life of Nelson*, v. 1. London: Cassell and Co, 1909.

44 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op.cit.*, p. 138.

45 SOUTHEY, *op.cit.*, p. 177.

46 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op.cit.*, p. 139.

47 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 436.

48 *Ibidem*, p. 441.

49 *Ibidem*, p. 443.

Assim, percebe-se que tanto Laughton como Mahan concordaram com as atitudes de Nelson no caso Caracciolo e consideraram o último um traidor e passível de ser punido com a pena de morte, o que acabou ocorrendo.

Enquanto ocorriam esses atos, Lorde St. Vincent era substituído por Lorde Keith, que não era simpático a Nelson. Keith era escocês e possuía o título de barão. Era um almirante com bom senso e frieza, que fizera uma carreira brilhante até ali. Nelson, já sentido com o afastamento de Jervis, a ele escreveu o seguinte no dia 10 de junho:

Tivemos a notícia de que o senhor está indo para casa. Isso nos atinge fortemente, e a mim em particular; tanto assim que tenho vontade de retornar se isso efetivamente ocorrer. No entanto, para o bem de nosso país, não nos abandone nesse sério momento. Não desejo detratar o mérito de quem for o seu sucessor, mas levará tempo, que acredito a guerra não dê para ser, de qualquer modo, um St. Vincent.⁵⁰

Em verdade, Nelson desejava ser nomeado comandante em chefe no lugar de Keith. Acreditava que Keith, um vice-almirante, poderia substituir Lorde Bridport, que era comandante em chefe da Esquadra do Canal e que iria se retirar em breve, deixando, assim, o caminho para sua nomeação no Mediterrâneo. Nelson, ainda contra-almirante da Esquadra Vermelha, acreditava que poderia ser promovido a vice-almirante azul e, deste modo,

designado para essa função. Entretanto, em razão de suas conexões escandalosas com Emma, ou de sua antiguidade ou mesmo de suas rugas com Keith, acabou não sendo alçado a esse comando⁵¹.

Logo ao assumir o comando, Lorde Keith determinou que Nelson seguisse imediatamente para Minorca, com o propósito de defendê-la de um possível ataque da força naval francesa, que se encontrava no Mediterrâneo e ainda não fora localizada. Nelson recusou-se a cumprir a ordem, dizendo que a segurança da Sicília e de Nápoles requeria que ele permanecesse onde estava, fundeado na Baía de Nápoles. Mais uma vez, Nelson desobedecia frontalmente a uma ordem superior. Por duas vezes, Keith repetiu a ordem para Nelson defender Minorca, e nas duas vezes Nelson recusou, dizendo, inclusive: “Penso corretamente em não obedecer a ordem de V. Exa. Tenho escrúpulos em decidir o que é melhor para salvar o Reino de Nápoles e arriscar Minorca”⁵². Ao receber uma terceira missiva de Keith, mais enfática, Nelson resolveu designar o Comodoro Duckworth, com quatro navios de linha de 74 canhões, para seguir para Minorca, enquanto ele permanecia com a maior parte dos navios na Baía de Nápoles – uma clara indisciplina e insubordinação. Laughton foi enfático ao criticar a atitude de Nelson, pois a primeira preocupação de um oficial deveria ser a obediência⁵³. Nelson preferiu deliberadamente agir por sua própria conta a obedecer as ordens de Keith. Laughton afirmou que não existia nenhuma evidência de que Lady Hamilton o tenha influenciado nessa decisão infeliz,

50 Carta de Horatio Lorde Nelson para Lorde St. Vincent a bordo do HMS *Foudroyant*, em 10 de junho de 1799. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Dispatches*, op. cit., p. 196.

51 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2, op. cit., p. 2.

52 Carta de Horatio Lorde Nelson para Lorde Keith a bordo do HMS *Foudroyant* em 19 de julho de 1799. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Dispatches*, op.cit., p. 205.

53 LAUGHTON, John Knox. *Nelson*, op.cit., p. 140.

no entanto ele acreditou que a segurança do Reino de Nápoles era uma preocupação de Nelson e nessa decisão a influência de Emma foi enorme.⁵⁴ Laughton foi claro ao reprovar essa postura de Nelson. Mahan, da mesma forma, criticou severamente aquela atitude, por sua “injustificada desobediência”⁵⁵. Para o autor norte-americano, seria impossível conduzir operações militares se o comandante em chefe fosse questionado e ameaçado por um subordinado, e parecia que Nelson desconhecia as circunstâncias das ordens de Keith e só conhecia suas próprias circunstâncias. Para Mahan, Nelson só se preocupava com a família real napolitana e seu destino, ligados à afeição de uma mulher em especial, Lady Hamilton⁵⁶, uma crítica dura a Emma e a sua influência sobre Nelson. Não cabia

a Nelson, disse Mahan, decidir o que era melhor para Minorca ou Nápoles, isso competia a Keith⁵⁷. Nenhuma regra geral podia suplantar o princípio geral de obediência, com a qual a unidade e a concentração de esforços, os grandes propósitos do movimento militar, podiam ser obtidas⁵⁸. Mahan não poupou Nelson nem Emma.

Keith conseguiu localizar a força francesa e iniciou uma perseguição que o levou para o Atlântico até o porto de Brest, onde a força inimiga fundeou.

Talvez por isso não tenha tomado uma atitude mais enérgica contra Nelson. De todo modo, Lorde Spencer, primeiro lorde do Almirantado, enviou uma carta-censura contra a atitude de Nelson em não obedecer Lorde Keith. A situação de Nelson no Mediterrâneo ficou difícil. Por seus serviços, no entanto, o rei das Duas Sicílias o elevou a duque, com o título de Duque de Bronte, doando a ele uma área na Sicília, que lhe daria um retorno de cerca de três mil libras anuais⁵⁹.

Enquanto isso ocorria, Napoleão conseguiu transportar seus 16 mil homens do Egito para a França, para grande desgosto de Nelson. Nenhum navio britânico percebeu a fuga dessas tropas do Egito. Nelson dera determinações explícitas de que não permitiria que qualquer francês saísse do Egito sem ser prisioneiro de guerra.⁶⁰

Em dezembro de 1799, Keith regressou ao Mediterrâneo. Determinou, então, que Nelson instituisse uma patrulha próxima a Malta, na direção sudeste, mas este considerou que a melhor posição seria a nordeste, em uma clara contestação a seu comandante. Em 18 de fevereiro de 1800, a força subordinada a Nelson avistou um dos poucos navios franceses que havia escapado do Nilo, o navio de linha *Gene-reux*, com três corvetas e um transporte.

Nenhuma regra geral podia suplantar o princípio geral de obediência, com a qual a unidade e a concentração de esforços, os grandes propósitos do movimento militar, podiam ser obtidas

54 *Ibidem*, p. 141.

55 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 1, *op. cit.*, p. 446.

56 *Ibidem*, p. 450.

57 *Idem*.

58 *Ibidem*, p. 453.

59 LAUGHTON, John Knox. *The Nelson Memorial*. *Op. cit.*, p. 153.

60 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2, *op. cit.*, p. 16.

Depois de um breve combate, no qual se destacou a fragata britânica HMS *Success*, do Capitão Peard, o *Genereux* foi capturado, para alegria de Nelson.

Keith, imediatamente, enviou congratulações a ele, no entanto, como sempre, Nelson creditou essa captura a sua posição, que efetivamente não era a determinada por Keith. Nelson atribuiu seu sucesso a sua experiência de sete anos na área⁶¹. Pouco antes do Natal, Keith determinou que Nelson assumisse o bloqueio de Malta. Este, em resposta, comentou que, em razão de sua má saúde, desejava passar o comando a outro oficial e seguir para Palermo a fim de ser atendido por seus amigos Hamilton. Para Laughton, sua decisão foi baseada em sua paixão por Lady Hamilton, pois não queria ficar longe dela⁶²; além disso, pensava em se afastar do serviço, por ter sido preterido por Keith. Em 26 de fevereiro de 1800, escreveu para seu amigo Lorde Minto, agora embaixador em Viena, dizendo: “Tenho sérios pensamentos em abandonar o serviço ativo. O Hospital de Greenwich parece um local ideal para mim, após ter sido evidentemente preterido para comandar o Mediterrâneo”⁶³.

Seus oficiais, em especial Troubridge, rogaram para que não deixasse o comando e permanecesse na estação, pois isso acarretaria consequências imprevisíveis para sua carreira e reputação. Apesar desse pedido, o amor por Emma foi mais forte e Nelson passou o comando para Troubridge e seguiu no *Foudroyant* para Palermo.

Lá chegando no dia 16 de março, passou seu pavilhão para um transporte e determinou que Berry, no *Foudroyant*, voltasse para a posição de bloqueio em frente a Malta. Como sempre, a sorte acompanha os líderes e ela não abandonou Nelson, pois, logo depois de chegar à posição, o *Foudroyant* agregou-se ao *Lion* e ao *Penélope* e conseguiu capturar o último navio de linha francês que sobrevivera ao Nilo, o *Guillaume Tell*. Mahan não desculpou Nelson pelo abandono de sua posição, afirmando que “não era apropriado que o comandante de uma divisão estivesse afastado de seu comando, quando eventos importantes ocorressem”⁶⁴. Laughton, da mesma forma, criticou veementemente a atitude de Nelson dizendo que era “impossível para o Almirantado tolerar essa pobre conduta, mesmo provindo do vencedor do Nilo. Qualquer outro oficial com menos crédito e gratidão nacional teria sido sumariamente demitido”⁶⁵. Nelson, como sempre, escreveu para Berry, felicitando-o pela captura do *Guillaume Tell*.

Lorde Spencer enviou-lhe uma carta delicada, na qual pedia que ele voltasse para a Inglaterra para tratar-se e que seria inconveniente que ele permanecesse em Palermo, em uma clara admoestação de sua conduta⁶⁶. Seu próprio amigo Lorde Minto diria que era “difícil condenar e pensar mal de um herói... por ser tolo a respeito de uma mulher que tem arte o suficiente para fazer tolos outros mais espertos que um almirante. Ele em muitos pontos é um grande homem, em outros um bebê”⁶⁷.

61 *Ibidem*, p. 27.

62 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 144.

63 Carta de Horatio Lorde Nelson para Lorde Minto a bordo do HMS *Foudroyant*, escrita em 26 de fevereiro de 1800. Fonte: LAUGHTON, John Knox. *Nelson's Letters and Dispatches. Op. cit.*, p. 235.

64 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2, *op. cit.*, p. 32.

65 LAUGHTON, John Knox. *Nelson. Op. cit.*, p. 147.

66 *Idem*.

67 MAHAN, Alfred Thayer. *The Life of Nelson*, v. 2, *op. cit.*, p. 34.

Nelson queria seguir no *Foudroyant* para a Inglaterra com o casal Hamilton, já que Sir William fora exonerado da função de embaixador em Nápoles, no entanto Keith não autorizou o afastamento deste importante navio do Mediterrâneo. Keith, em sua última correspondência com Nelson, disse que “quando a saúde de um homem é levada em consideração, há um fim em tudo, e eu designarei a primeira fragata que puder”⁶⁸. Emma não queria viajar em um navio tão pequeno, assim Nelson, juntamente com ela e Sir William, decidiu seguir para a Inglaterra por terra. Para Laughton, esse caso era escandaloso, no entanto não era só o amor que conduzia o herói inglês, mas também a má saúde, agravada pela pancada na cabeça sofrida no Nilo, fez com que agisse dessa forma. Laughton procurava sempre não imputar somente a Emma as decisões equivocadas de Nelson.

Por fim, Nelson, com o casal Hamilton, resolveu viajar por terra à Inglaterra. Seguiram, então, para Livorno, Ancona e Trieste. Tanto Nelson como Sir William não passaram bem nessa travessia. De Trieste seguiram para Viena, onde permaneceram alguns dias. Foram saudados com grande distinção pela população vienense, em razão da vitória de Nelson sobre os franceses, e recebidos pelo Príncipe Esterhazy e por muitos cortesãos, inclusive Lady Minto, esposa de Lorde Minto, embaixador britânico na corte vienense

e amigo de Nelson. Naquela oportunidade, Joseph Haydn apresentou a *Missá Nelson* em homenagem ao herói do Nilo. A conexão com o almirante foi porque Haydn a compôs após a vitória em Aboukir contra Napoleão, uma homenagem a Lorde Nelson. Lady Minto, comentando sobre Nelson e Emma, disse: “[Nelson] é devotado a Emma, ele pensa que ela é um anjo e fala dela em sua frente e por trás, e ela o leva como um domador de urso. Ela senta a seu lado no jantar, corta a sua carne e ele carrega o lenço dela”⁶⁹.

De Viena seguiram para Praga, onde foram recebidos com pompa pelo Arquiduque Carlos. Depois se dirigiram a Dresden. Nessa cidade, foram recepcionados pelo embaixador inglês Hugh Elliott, irmão de Lorde Minto. Uma das convidadas ao jantar disse que “Lady Hamilton se apoderou dele [Nelson] e ele é um prisioneiro feliz, o mais submisso e devotado que conheci”⁷⁰. Naquela cidade, a eleitora, em razão da vida dissoluta de Emma no passado, se recusou a recebê-la oficialmente, o que provocou a reação de Nelson, que não aceitou um convite para uma visita protocolar em sua homenagem.

De Dresden seguiram para Hamburgo, onde pegaram um navio para Yarmouth, lá chegando em 6 de novembro de 1800. Em breve, Nelson se veria em frente a Frances. A sociedade londrina já discutia o escândalo, envolvendo-o com Lady Hamilton.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<NOMES>; Vultos Navais;

68 *Ibidem*, p. 35.

69 *Ibidem*, p. 41.

70 *Ibidem*, p. 44. Trata-se da senhora St. George, uma viúva irlandesa que morava em Dresden.

LAURINDO PITTA COMEMORA 110 ANOS DA CHEGADA AO BRASIL

DEOLINDA OLIVEIRA MONTEIRO*
Jornalista

RÔMULO COELHO LISBÔA BASTOS**
Primeiro-Tenente (RM2-T)

Há 110 anos, no dia 29 de outubro de 1910, chegava à cidade do Rio de Janeiro o Rebocador de Alto-Mar *Laurindo Pitta*, adquirido pela Marinha do Brasil (MB) como parte do Programa de Reaparelhamento Naval da Força do início do século XX. O navio, que partiu da Inglaterra rumo ao Brasil em 30 de setembro daquele mesmo ano, constituiu-se atualmente no único remanescente da Primeira Guerra Mundial e no mais antigo meio da MB ainda navegando.

Hoje o Rebocador *Laurindo Pitta* é um dos navios-museus da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). Esta Organização Militar, guardiã da memória da Marinha do Brasil, celebrou, em 29 de outubro último, os 110 anos da chegada do navio ao País.

A cerimônia, realizada no Cais da Portuguesa, Ilha das Cobras, Rio de Janeiro, contou com a presença do secretário-geral da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Silva Rodrigues; do diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias; do vice-diretor da DPHDM, Capitão de Mar e Guerra (T) Fabio Bittencourt Quirino; e do chefe do Departamento de Meios Navais da Diretoria, Capitão de Mar e Guerra (RM1) Alvaro Lima dos Santos.

Na ocasião, o Almirante Mathias leu a Ordem do Dia rendendo homenagem à história do navio, batizado com o nome do deputado federal fluminense Laurindo Pitta, defensor do Programa de Reaparelhamento na Câmara, no início do século XX.

* Graduada em Comunicação Social - Jornalismo pela Universidade Federal Fluminense (UFF) em 1984. Trabalha na *RMB* desde 1994.

** Assessor de Comunicação Social da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.



Rebocador-Museu *Laurindo Pitta* navega em direção ao Cais da Portuguesa, local da cerimônia



Autoridades em frente ao *Laurindo Pitta*

Devido à pandemia da Covid-19, a solenidade foi restrita e seguiu todas as medidas necessárias de prevenção ao coronavírus.

O Rebocador de Alto-Mar *Laurindo Pitta* foi integrado em 1918 à Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), criada para participar da Primeira Guerra Mundial patrulhando a costa noroeste africana. Ao navio couberam tarefas de apoio, como transferência de carvão, sobressalentes e água destilada para os outros navios da DNOG. Com o término do conflito, o *Pitta*, como é informalmen-

te chamado, passou a exercer tarefas de rebocador de porto no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e na Base Naval do Rio de Janeiro. Permaneceu nessa função até a década de 1990, mesmo após sua baixa do Serviço Ativo, em 1959.

Em 1998 e 1999, com o apoio da Liga dos Amigos do Museu Naval, foi restaurado e transformado em embarcação para transporte de passageiros, sendo integrado ao então Serviço de Documentação da Marinha, atual DPHDM. Atualmente, o Rebocador-Museu *Laurindo Pitta* é uma das atrações do Espaço Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro, levando seus visitantes a um passeio marítimo pela Baía de Guanabara. A bordo no navio, o público pode observar diversos

pontos históricos e turísticos da cidade do Rio de Janeiro, como a Ilha Fiscal e a Fortaleza de São João, tendo o privilégio de navegar num herói da Primeira Guerra Mundial. O rebocador-museu também abriga uma exposição permanente que mostra a participação da MB no conflito.

Transcrevemos abaixo, na íntegra, a Ordem do Dia alusiva à comemoração dos 110 anos do *Laurindo Pitta* na MB, emitida pelo Almirante Mathias.

“O passado não é apenas um capítulo da História. Entender o que outrora ocorrera

nos proporciona uma visão orgânica, e não meramente episódica, dos acontecimentos. Portanto, memorar e reverenciar o trajeto e as milhas náuticas já navegadas dão, longe de qualquer saudosismo, a dimensão do vivido e de sua importância. Salvar a memória de nossa Força é dever da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Para nós, é um orgulho ter uma testemunha da História, participe da Primeira Guerra Mundial, o Rebocador-Museu *Laurindo Pitta*, ativo e valente, completando e comemorando na data de 29 de outubro, 110 anos de sua chegada ao Brasil, singrando ainda as águas da Baía de Guanabara, construindo novas histórias e lembranças.

Foi incorporado à nossa Esquadra, como navio de apoio, em 30 de setembro de 1910, dia em que partiu da Inglaterra com destino ao Rio de Janeiro. O rebocador de alto-mar foi construído nos Estaleiros Vickers, Sons & Maxim Limited, na cidade inglesa de Barrow-in-Furness, ao norte do país, famosa por sua indústria de construção naval. Sua obtenção fez parte de um Programa de Reaparelhamento Naval da Marinha do Brasil, que teve no deputado federal fluminense Laurindo Pitta de Castro, político experimentado e fluente orador, seu mais ferrenho e apaixonado defensor.

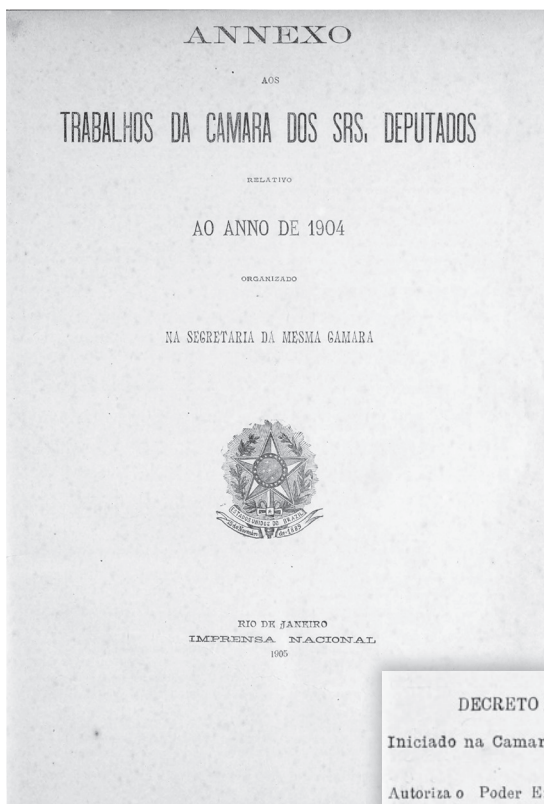
O Projeto de Lei nº 30, alusivo ao programa – elaborado pelo então ministro da Marinha, Almirante Júlio César de Noronha, que contava com o apoio do Presidente da República, Francisco de Paula Rodrigues Alves –, foi apresentado em 7 de junho de 1904 na Câmara e, em sessão ocorrida em 24 de agosto, defendido com ímpeto e convicção pelo parlamentar Pitta. Tamanho empenho demonstrou-se acertado e, em 14 de dezembro daquele ano, por meio do Decreto Presidencial nº 1.296, foram autorizados o programa e os

recursos necessários para implementá-lo. Uma semana depois, em 21 de dezembro de 1904, o deputado Laurindo Pitta veio a falecer, com apenas 50 anos, sem conhecer a Esquadra pela qual tanto lutou.

Embora aprovado, o reaparelhamento seguiu adiante somente no Governo seguinte, do Presidente Afonso Augusto Moreira Pena, do qual era ministro da Marinha o Almirante Alexandrino Faria de Alencar, que modificou o programa anterior em 1906. Os principais navios da nova Esquadra chegaram ao Rio de Janeiro em 1909 (os Contratorpedeiros *Pará*, *Amazonas*, *Mato Grosso*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba* e *Piauí*) e em 1910 (os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*; os Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*; os Contratorpedeiros *Alagoas*, *Sergipe*, *Santa Catarina* e *Paraná*; e o Rebocador de Alto-Mar *Laurindo Pitta*, assim batizado em homenagem ao deputado).

Com 39 metros de comprimento total, 8 metros de boca e 4,5 metros de calado, o *Pitta* possuía uma máquina a vapor de tríplex expansão, 850 HP de potência total e atingia uma velocidade máxima de 11 nós, equivalente a pouco mais de 20 quilômetros por hora. Com 514 toneladas de deslocamento, apresentava o distintivo numérico 1 – mais tarde alterado para LP, aludindo às iniciais de seu nome, e, por último, o indicativo visual R14. Sua marca registrada até os dias atuais são suas duas chaminés. Sua tripulação era composta por 34 militares.

É o único navio brasileiro remanescente da Primeira Guerra Mundial, da qual participou, em 1918, integrado à Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), criada para participar do conflito, tendo como missão patrulhar a área compreendida pelo triângulo marítimo na costa noroeste africana, entre a cidade de Dacar, o arquipélago de São



DECRETO N. 1296 — DE 14 DE DEZEMBRO DE 1904

Iniciado na Camara dos Deputados e pelo Senado enviado à sanção

Autoriza o Poder Executivo a encomendar os navios que menciona, a mandar concluir a construção dos monitores de rio *Pernambuco* e *Maranhão* e determina o modo por que deve ser realizada a respectiva despeza.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil :

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a seguinte resolução :

Art. 1.º Fica o Presidente da Republica autorizado :

a) a encomendar á industria pelo Ministerio da Marinha os navios seguintes :

Tres couraçados de 12.500 a 13.000 toneladas de deslocamento ;

Tres cruzadores couraçados de 9.200 a 9.700 toneladas ;

Seis caça-torpedeiras de 400 toneladas ;

Seis torpedeiras de 130 toneladas ;

Seis torpedeiras de 50 toneladas ;

Tres submarinos ;

Um transporte para carregar 6.000 toneladas de carvão ;

Um navio escola, com deslocamento não excedente de 3.000 toneladas ;

b) a mandar concluir, com a possivel brevidade, a construção dos monitores de rio *Pernambuco* e *Maranhão*.

Art. 2.º As despezas para a execução desta lei serão providas com os recursos orçamentarios de cada exercicio.

Art. 3.º As quantias não applicadas serão levadas ao exercicio seguinte, conservando o seu destino primitivo, sendo os respectivos contractos effectuados á proporção que forem executados os de cada triennio.

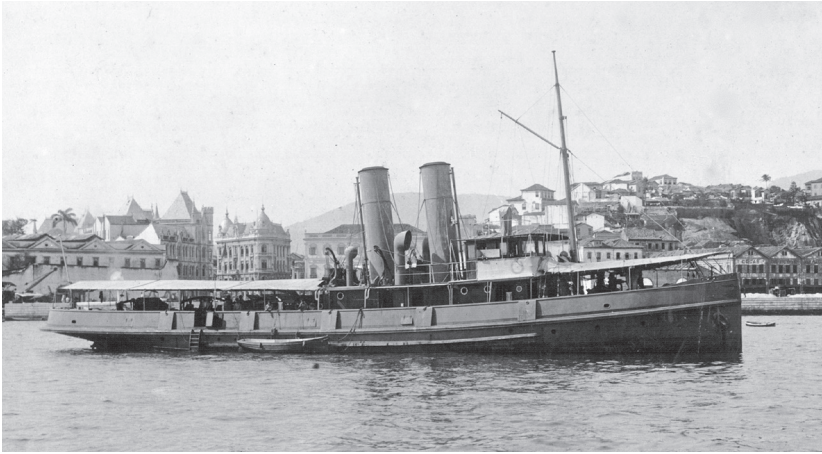
Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 1904, 16º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

Julio Cesar de Noronha.

Decreto Presidencial nº 1296



Rebocador de Alto-Mar *Laurindo Pitta* na década de 1910, Rio de Janeiro
Foto: Acervo do Arquivo da Marinha

Vicente (em Cabo Verde) e o Estreito de Gibraltar. Ao *Pitta* coube realizar as tarefas árduas de apoio, sobretudo transferir carvão, sobressalentes e água destilada para os nossos outros navios. Além dele, a DNOG era constituída pelos Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*; pelos Contratorpedeiros *Paraíba*, *Piauí*, *Rio Grande do Norte* e *Santa Catarina*; e pelo Tênder *Belmonte*.

O rebocador partiu do Rio de Janeiro em 8 de julho de 1918 rumo à Bahia, onde chegou a 11 de julho, suspendendo dias depois para fundear, no dia 24, no arquipélago de Fernando de Noronha. Não houve um só dia em que o *Laurindo Pitta* não tivesse de suspender várias vezes a fim de rebocar e auxiliar os navios, em pleno mar agitado de Fernando de Noronha. Em 1º de agosto, a DNOG suspendeu do arquipélago com destino a Freetown, capital de Serra Leoa, à época colônia e protetorado britânico na costa atlântica da África. O *Pitta* teve papel primordial em apoiar os demais navios da Divisão para poder enfrentar a longa e penosa travessia. Seus comandantes na DNOG foram o Capitão-Tenente Nelson

Simas de Souza, substituído em Fernando de Noronha pelo Capitão-Tenente Heitor Perdigão, que, falecido em novembro de 1918, foi sucedido pelo Capitão-Tenente Clodoveu Celestino Gomes.

O *Laurindo Pitta* passou, então, a exercer tarefas de rebocador de porto no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e na Base Naval do Rio de Janeiro até a década de 1990, mesmo após sua baixa do Serviço Ativo, determinada pelo Aviso Ministerial nº 2.052, de 16 de setembro de 1959. Em 1997, atracado ao cais da Base Naval, na Ilha de Mocanguê, em Niterói (RJ), parado pela obsolescência de suas máquinas, suas glórias e serviços prestados pareciam legados apenas às páginas que o tempo reveste de tons de sépia. Sua aposentadoria parecia inevitável e irreversível.

Contudo, um ‘senhor’ com tanta ‘sede’ pelo mar, como o Rebocador *Laurindo Pitta*, merecia ganhar um novo porto e uma nova missão, adequados à sua notoriedade histórica. Um ano antes, em 20 de janeiro de 1996, no antigo cais do Lloyd Brasileiro, fora inaugurado o Espaço Cultural da Marinha, onde a História permanece viva. A cultura jamais

fica amarelada pelo tempo; pelo contrário, reluz. O novo lar para o *Pitta* era evidente.

Com o apoio da Liga dos Amigos do Museu Naval, foi assinado contrato com o Estaleiro Itajaí S.A., em 16 de abril de 1998, para a restauração do rebocador. Com o término da obra para conversão em embarcação para transporte de passageiros e da reforma geral, que duraram cerca de 11 meses, o *Laurindo Pitta* foi integrado à estrutura orgânica do Serviço de Documentação da Marinha, atualmente DPHDM, em 24 de outubro de 1999. Convertido em navio-museu, um de seus compartimentos, cobertas abaixo, foi adaptado para receber a exposição permanente ‘A participação da Marinha na Primeira Guerra Mundial’, da qual ele é um dos protagonistas.

Prestes a completar 90 anos, participou, em 30 de abril de 2000, na Baía de



Vice-Almirante (Ref^o-EN) Armando de Senna Bittencourt (à esq.), então diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, recebendo título concedido pela Classic Yacht Association ao *Laurindo Pitta*, em 2010

Guanabara, da Parada Naval comemorativa dos 500 Anos do Descobrimento do Brasil. Em 2010, ano em que comemorou um centenário em plena atividade, recebeu o título de Membro Honorário da Classic Yacht Association. Criada em 1969, em Seattle, nos Estados Unidos, por um grupo de entusiastas de barcos a motor de madeira *vineyard*, a associação visa promover e incentivar a restauração, preservação e manutenção de belas e antigas embarcações de recreio motorizadas e que ainda estejam em funcionamento.

Nau-capitânia cultural da DPHDM, o Rebocador-Museu *Laurindo Pitta* é o meio naval mais antigo da MB ainda navegando, conectando passado e presente, cruzando as águas, imponente, como um cartão postal vivo. Hoje, e já há longo tempo, ele é uma das atrações do Espaço Cultural da Marinha, encantando os turistas com sua rica história e o garbo de suas lindas chaminés amarelas em seus passeios marítimos



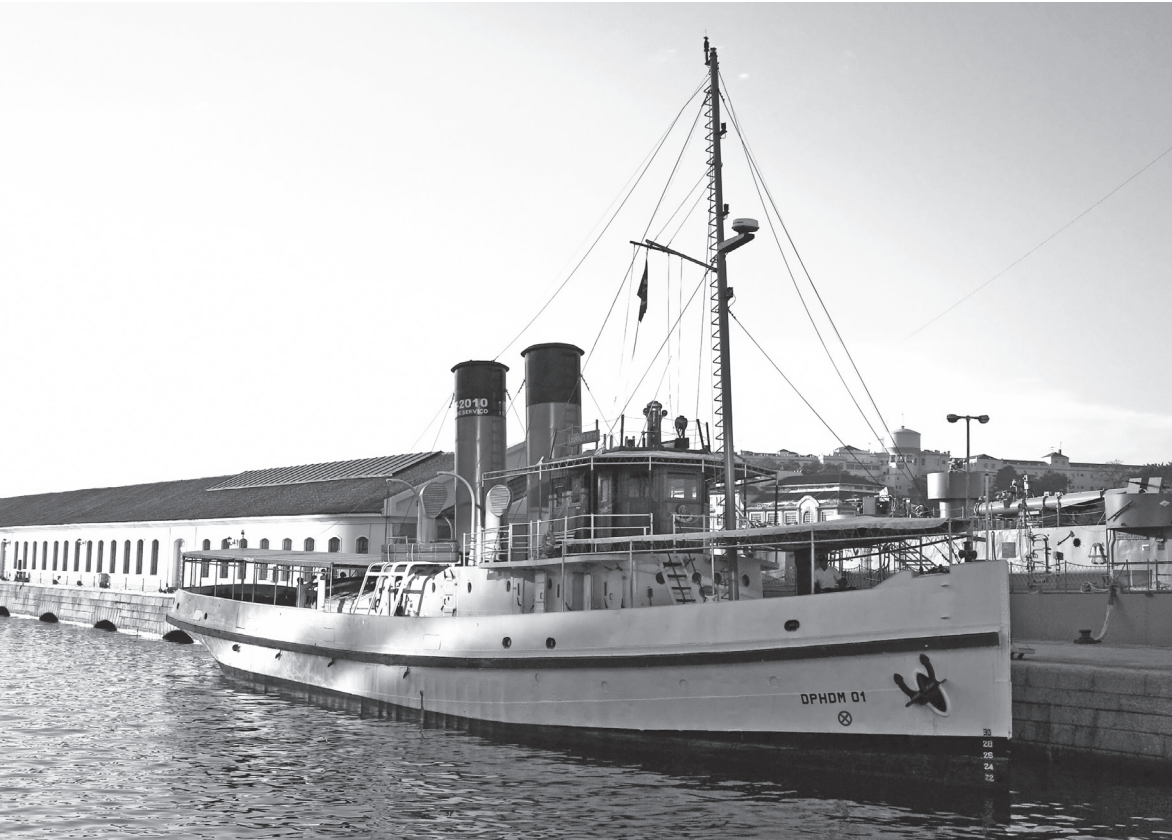
Passeio marítimo na Baía de Guanabara

guiados pela Baía de Guanabara, que permitem ao público não só conhecer diversos pontos históricos e turísticos do Rio de Janeiro – como a Ilha Fiscal, a Ilha de Villegagnon, a Fortaleza de São João (local de fundação da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, em 1565), a Fortaleza de Santa Cruz e o Museu de Arte Contemporânea (os dois últimos em

Niterói), entre outros –, como também ter o privilégio único de navegar num herói da Primeira Guerra Mundial, conhecendo a participação de nossa Marinha no conflito, atuando no Atlântico.

Vida longa ao Rebocador-Museu *Laurindo Pitta*!

DPHDM: Preservar a memória para construir a História”.



📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA>; Navio-Museu; Primeira Guerra Mundial;

OS PRIMÓRDIOS DA OCUPAÇÃO DA BAÍA DO ALMIRANTADO, ANTÁRTICA

PAULO E. A. S. CÂMARA*
Professor

CARLOS VALOUSSIÈRE C. BRANDÃO**
Historiador

PETER CONVEY***
Biólogo

KEVIN ROBERTS****
Biólogo

SUMÁRIO

Introdução
A Base G
As cruzes
A antiga baleeira
Conclusão

INTRODUÇÃO

Com cerca de 1.150 km² e localizada a 125 quilômetros da Península Antártica, a Ilha Rei George (62°02'S 58°21'W) é a maior das ilhas que compõem o arquipélago das Shetlands do Sul.

O Capitão William Smith (1790-1847) desembarcou na ilha em 16 de outubro de 1819, tomando posse em nome da Coroa britânica. Entre dezembro de 1819 e janei-

ro de 1820, o local foi visitado e mapeado por Edward Bransfield (1785-1852), a bordo do Navio Mercante (a serviço da Royal Navy) *Williams*. No inverno de 1820-1821, 11 tripulantes, incluindo o Comandante Clarke, do navio *Lord Melville*, ficaram presos na Ilha Rei George, em Esther Point, no que viria a ser a primeira internada antártica de que se tem notícia. Apesar da rudeza do clima e da pouca preparação para tal situação, todos foram

* Docente no Departamento de Botânica da Universidade de Brasília, coordenador de Projeto no âmbito do Programa Antártico Brasileiro (Proantar). Egresso da Escola Superior de Guerra.

** Acadêmico do Instituto Histórico e Geográfico do Distrito Federal.

*** Professor Doutor e Individual Merit Senior Research Scientist do British Antarctic Survey (BAS).

**** Assistant Archivist/Records Manager do BAS.

resgatados com vida no verão do ano seguinte. À época, o maior interesse naquela região inóspita era a caça de baleias e focas, atividade altamente rentável e que continuou forte até o século XX. No ano de 1908, a ilha passa a ser administrada pelo Reino Unido como parte das Falkland Islands Dependency, sendo visitada apenas nos verões, até o estabelecimento de sua primeira estação científica, em 1947, na Baía do Almirantado.

A Baía do Almirantado é definida por um grande fiorde com 360 km² e, por ser uma área abrigada, serviu de porto a diversas expedições de caça e de exploração ao longo dos séculos XIX e XX. Seu nome foi dado pelo capitão britânico George Powell (1794-1824), em 1822. Atualmente, toda a área é designada como Área Antártica Especialmente Gerenciada (em inglês, *Antarctic Specially Managed Areas* – ASMA 1), que conta, ainda, com uma Área Especialmente Protegida (em inglês, *Antarctic Specially Protected Area* – ASPA 140). Cinco países, membros consultivos do Tratado Antártico, possuem programas científicos em andamento no local (Brasil, Estados Unidos da América, Equador, Peru e Polônia), sendo que apenas o Brasil e a Polônia têm estações permanentes ali (Estação Antártica Comandante Ferraz – EACF e Arctowski, respectivamente).

Com a criação do Programa Antártico Brasileiro (Proantar), em 1982, pela Marinha do Brasil (MB), inaugurou-se a EACF em fevereiro de 1984, na Península Keller. A referida estação foi destruída por um incêndio em 2012, sendo reinaugurada em janeiro de 2020 (Mattos & Câmara 2020). Localizada ao lado da EACF está uma das áreas menos conhecidas, menos visitadas e menos compreendidas da Baía: são as chamadas “ruínas da antiga estação baleeira” (na verdade uma antiga

base de pesquisas britânica), hoje quase invisíveis. Tais ruínas incluem um velho barco baleeiro, restos de fundações do que teriam sido duas construções e um pequeno cemitério com sete cruzeiras simbólicas lembrando os que deram suas vidas no cumprimento do dever naquela região.

É propósito deste trabalho lançar luz sobre as atividades que ocorreram na Península Keller antes do estabelecimento da EACF, esclarecendo a real natureza da antiga base que ali existia, bem como sobre as cruzeiras mencionadas. Além disso, o artigo visa explicar, ainda que resumidamente, a rivalidade entre a Argentina e o Reino Unido, o que motivou uma acelerada presença na região.

A BASE G

Vale destacar que, desde o início do século XIX, a Inglaterra procurou estabelecer presença no sul do continente americano, garantindo participação no jogo diplomático internacional naquela região e assegurando rotas comerciais. O primeiro grande passo foi dado com o domínio efetivo das Ilhas Malvinas, ou Falklands, a partir da década de 1830 pela Grã-Bretanha.

Diante desta situação, o governo de Buenos Aires via com suspeita a presença europeia, cada vez mais constante nos mares ao sul do continente, e, portanto, em seu território. Para garantir maior controle dos mares além do Estreito de Magalhães, a Argentina opta por também marcar ali sua presença, ainda que simbolicamente. Assim, a Base G, em estudo neste artigo, simboliza a antiga rivalidade entre os dois países ao longo de mais de dois séculos.

Desse modo, a Inglaterra foi instigada a aumentar e, sobretudo, a tornar efetiva sua permanência na região a partir da segunda metade do século XIX, sempre em competição com a Argentina. Já no século XX,



Figura 1 – Antiga Base G, década de 1970. Imagem: cortesia do British Antarctic Survey

dentro do contexto geopolítico da época pós-guerra, alguns países lançaram reclamações territoriais sobre regiões específicas da Antártica. Alguns casos tornaram-se mais emblemáticos pela rivalidade internacional que deixavam transparecer e, não raro, havia clara sobreposição de interesses. Foi o caso do Reino Unido, que reclamava soberania sobre parte da Antártica já em 1907, sendo este o primeiro país a fazê-lo, e posteriormente da Argentina, que reivindicava, em 1940, soberania sobre um território com larga coincidência com o pleito britânico (CÂMARA & MELO 2018). Os argentinos passaram a chamar a Ilha Rei George de Isla 25 de Mayo, toponímia em uso por eles até os dias atuais.

Sob a égide de ali realizar pesquisas científicas e para marcar sua presença no que considera parte de seu território, o Reino Unido, por meio da Falkland Islands Dependencies Survey (FIDS), inicia a construção de uma série de estações científicas, organizadas por ordem alfabética, sendo a primeira Port Lockroy (Estação A), localizada na Ilha Wiencke (Shetland do Sul), em 1944.

A primeira ocupação humana permanente na Ilha Rei George, na Baía do Almirantado, foi a “Estação G”, a 11ª estação a ser criada, em 1947. No ano seguinte, a Argentina estabelece nas redondezas (Península Keller) sua própria estação, o que levou os britânicos a expandirem a sua já em 1949. A Argentina desmobilizou sua estação na Baía definitivamente ainda na década de 1950.

A Estação G (Figura 1), inicialmente composta por duas estruturas, passou por remodelagens em 1948, 1950 e 1956, tendo sido desmobilizada em 1961. Entre julho de 1995 e fevereiro de 1996, foi removida pela MB, pois apresentava risco de desmoronamento.

A Estação G era mantida por cientistas britânicos, principalmente das áreas de Glaciologia e Meteorologia, não sendo, portanto, de forma alguma uma “antiga estação baleeira”, como se tornou comum acreditar ao longo dos anos. Dados científicos ali coletados constituíram publicações científicas de valor e estão em uso até os dias de hoje. Sua localização era praticamente coincidente com a atual EACF (Figuras 2 e 3); por isso, dados

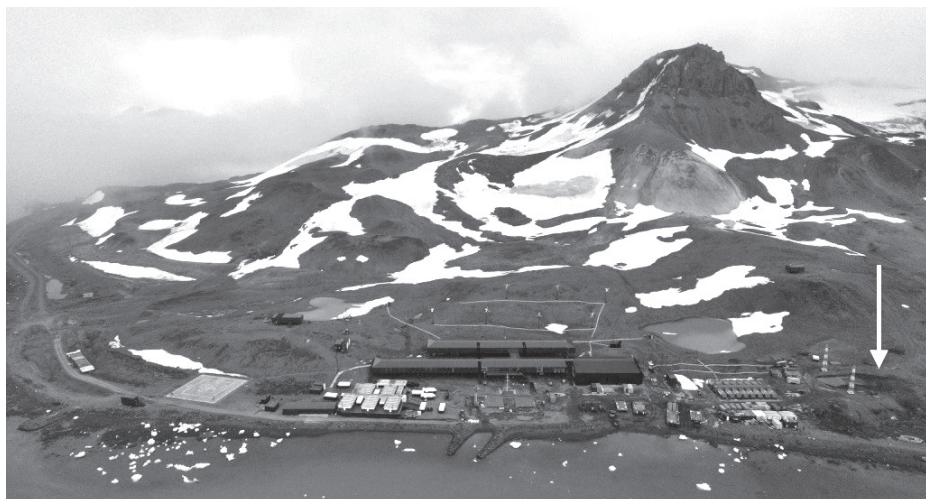


Figura 2 – Vista panorâmica da nova EACF. A seta indica a localização da antiga Estação G. Foto do autor (2020)

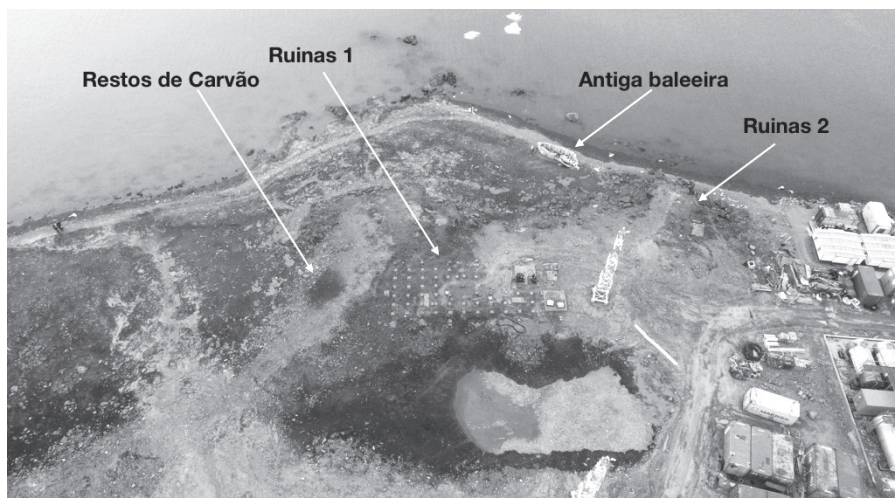


Figura 3 – Ruínas da antiga Estação G, vistas de cima. Foto do autor (2020)

meteorológicos coletados pela Estação G permitem a comparação com os dados coletados atualmente.

Nos dias de hoje, podem ser vistos apenas restos das fundações (Figura 4) e de ocupação humana, tais como carvão (utilizado para aquecimento e para cozinha), além de anzóis e cartuchos de projetis. Existe ainda uma baleeira, tipo

de embarcação em madeira. Talvez a existência dessa embarcação seja a origem da crença equivocada de que ali havia uma estação dedicada à caça de baleias. Vale lembrar que baleeira é um tipo de embarcação não necessariamente usada para caça. Não há no local, atualmente, nenhuma placa identificando o local ou que registre sua história.



Figura 4 – Ruínas da antiga Estação G. Foto do autor (2020)

AS CRUZES

Não longe da EACF e das ruínas da Estação G e composito, de forma sombria, a paisagem, existe um pequeno cemitério (Figura 5) com sete cruzes. Sua localização próxima e de avistamento fácil por toda a redondeza serve como lembrança dos perigos inerentes à atividade polar.

As três cruzes da frente são melhor conhecidas pelos brasileiros, sendo duas em honra aos militares que deram suas vidas durante o combate ao sinistro de 2012, que viria a destruir a EACF; a outra é em memória de outro militar brasileiro que morreu enquanto servia na Estação, durante o inverno de 1995. Vale ressaltar que os corpos dos militares brasileiros não se encontram ali, pois foram sepultados no Brasil; portanto, as cruzes são apenas simbólicas.

As demais cruzes são britânicas. Delas

falaremos um pouco mais por serem bem menos conhecidas. Relembram quatro cientistas britânicos (Figura 6) que morreram enquanto trabalhavam na Estação G:

– Eric Platt, geólogo e chefe da Estação, morto em 10 de novembro de 1948, com 22 anos, próximo ao Nunatak Needle, local conhecido pelos brasileiros como “teta da nega”, de um ataque do coração aparentemente causado por exaustão. Seu corpo ainda repousa naquele cemitério.

– Ronald Gordon Napier, morto em 24 de março de 1958, com 33 anos, era assistente-geral e servia na Ilha Signy (Orcadas do Sul). Chegando na Estação G, ao desembarcar do navio *RRS John Biscoe* à noite, seu pequeno bote virou e seu corpo nunca foi encontrado. Portanto, sua cruz é apenas simbólica.

– Alan Sharman, meteorologista, perdeu a vida em 23 de abril de 1959, com 23 anos, ao cruzar a Península Keller pelas elevações, entre a praia da Enseada McKellar e a Estação G. Teria deslizado pelo gelo e caído de um precipício. Foi sepultado naquele cemitério, onde seu corpo permanece até hoje.



Figura 5 – Cemitério nos arredores da EACF. Foto do autor (2020)



Figura 6 – a) Ronald Napier, b) Dennis Bell, c) Alan Sharman, d) Urna de Alan Sharman e e) Sepultamento de Alan Sharman no cemitério da EACF onde ainda repousa. Imagens disponíveis na internet: <https://www.antarctic-monument.org/>

– Dennis Ronald Bell, conhecido como Tink, morreu em 26 de julho de 1959, com 25 anos. Era geólogo e perdeu a vida ao cair na greta de uma geleira. Não tendo sido possível resgatá-lo, seu corpo permanece na greta até hoje. Sua cruz é, também, simbólica.

A ANTIGA BALEEIRA

A origem dessa embarcação (Figura 7) é incerta. Atualmente, ela está localizada em frente às ruínas da Estação G, próximo ao local conhecido como “Baleia de Jacques Cousteau”, tendo sido colocada ali recentemente e por motivos estéticos, não estando necessariamente relacionada à existência da estação. É nosso entendimento que esse tipo de embarcação não era usado nas bases britânicas, e também

não existe nenhum registro de alguma embarcação que pertencesse à Estação G.

Sabe-se, pelo grande número de ossos de baleias e por registros históricos, que a região da Baía do Almirantado era frequentada por baleeiros que ali caçavam. Provavelmente, a embarcação é daquela época, ou seja, bem anterior ao estabelecimento da Estação G e que deveria já estar ali quando esta foi estabelecida, tendo, provavelmente, sido abandonada pelos caçadores de baleia antes da construção existir. Ressaltamos que não há registro da existência de estação baleeira na Baía do Almirantado.

CONCLUSÃO

Motivados pela falta de conhecimento e pela natural perda das informações pelo



Figura 7 – Antiga baleeira próxima à EACF. Foto do autor (2020)

tempo, esperamos ter aqui trazido à luz a história das esquecidas ruínas da antiga Estação G, esclarecendo sua origem, finalidade e história. Longe de ser uma estação baleeira, foi a primeira estação científica da Ilha Rei George e também a primeira ocupação humana permanente nesta que é a maior das ilhas Shetlands do Sul. Embora o nome “Base G” tenha se perpetuado ao longo do tempo, sua denominação correta seria Estação G, como é comum em construções polares dedicadas à ciência.

Também falamos um pouco das pessoas que ali perderam suas vidas, antes da ocupação brasileira na Baía do Al-

mirantado. Quando chegamos no local, muitas coisas já haviam acontecido, e essa memória deve ser preservada, pois trata-se da história não só de homens, mas também de Estados que atuam em um contexto geopolítico cada vez mais estratégico, haja vista as riquezas ainda virgens que estão no subsolo da região.

Agradecimentos

Agradecemos ao Proantar, à Marinha do Brasil, ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e ao Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ÁREAS>; Antártica; Estação Antártica Comte Ferraz;

BIBLIOGRAFIA

- CÂMARA, Paulo E. A. S.; MELO, R. B. “Brasil na Antártica, os próximos 30 anos”. *Revista da Escola Superior de Guerra*, v. 33, n. 68, p. 64-8, 2018.
- MATTOS, L.; CÂMARA, Paulo E. A. S. “A ciência antártica como ferramenta geopolítica para o Brasil”. *Revista Marítima Brasileira*, v. 140, p. 15-23, 2020.

A TEORIA DO MODELO MENTAL NO PROCESSO DECISÓRIO DE HIROSHIMA E NAGASAKI*

DANIEL JUNIOR SILVA DA COSTA**
Capitão de Corveta

SUMÁRIO

Introdução
A origem da teoria do Modelo Mental e sua evolução
Análise do Modelo Mental como instrumento de apoio à tomada de decisão
O lançamento da bomba atômica à luz do modelo mental
Conclusão

INTRODUÇÃO

Numa realidade acometida por volatilidade, incerteza, complexidade e ambiguidade, o então mundo Vuca¹, onde cada vez mais é exigida a rapidez de raciocínio para observar, depreender, analisar e agir diante de um problema, o

processo utilizado para a tomada de decisão, por si só, sobreleva-se quanto à sua influência no desfecho das contrariedades no entorno do indivíduo.

Ainda no século XX, o filósofo britânico Kenneth Craik (1914-1945) concebeu um método cognitivo que seria capaz de nortear uma tomada de decisão, bem

* Artigo adaptado do Trabalho de Conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores (C-Emos) da Escola de Guerra Naval (EGN), 2019. Título original: A Teoria do Modelo Mental de Kenneth Craik: sua aplicabilidade no processo decisório de Hiroshima e Nagasaki.

** Foi comandante do Rebocador de Alto-Mar *Triunfo* e imediato do Navio-Patrolha *Parati*. Serve atualmente na Assessoria de Relações Institucionais do Gabinete do Comandante da Marinha.

1 O acrônimo Vuca vem do idioma inglês e significa: *Volatile, Uncertain, Complex and Ambiguous*. É uma denominação criada pelo Exército norte-americano que faz alusão à volatilidade, incerteza, complexidade e ambiguidade do mundo (KOK, 1997).

como de mitigar a escassez de tempo hoje engendrada pelo mundo Vuca no processo decisório. Por meio da sua teoria do Modelo Mental, Craik busca, na simplificação da realidade externa ao indivíduo, convencionar soluções para os problemas mundanos, sejam eles de ascendência simples ou complexas.

Décadas após a concepção da teoria de Kenneth Craik, outros autores passaram a explorar a semântica dos Modelos Mentais e, com poucas derivações, mantiveram a essencialidade da teoria: a simplificação da realidade e seus benefícios decorrentes, como a experimentação de alternativas, a antecipação aos fatos, o enfrentamento do presente e do futuro com base no passado e a reação competente nas ocasiões de emergência.

Embora exista uma moderada quantidade de literatura sobre o assunto, poucos indivíduos ou instituições fazem uso dos Modelos Mentais no cotidiano. Ainda que definido como uma simplificação ou reação à realidade, o Modelo Mental será investigado como um instrumento de apoio à tomada de decisão, percorrendo-se sua gênese, sua evolução, seus aspectos cognitivos e sua aplicabilidade.

Uma das grandes decisões assistidas e registradas na História ocorreu no mês de agosto de 1945. De maneira ríspida e até então inédita, cessava uma das maiores contendas da humanidade, a Segunda Guerra Mundial (2ª GM), a qual perdurou de 1939 a 1945. Hiroshima e Nagasaki, cidades do Japão, sofreram as consequências da decisão dos Estados Unidos da América (EUA) de utilizar, sob a escusa de encurtar a guerra e poupar vidas norte-americanas, o mais novo apetrecho de guerra à época: a bomba atômica.

Nesse contexto, apresenta-se a seguinte questão de pesquisa: a bomba atômica seria utilizada em agosto de 1945 nas ci-

dades japonesas de Hiroshima e Nagasaki caso fosse empregada pelos EUA a teoria do Modelo Mental de Kenneth Craik?

Para responder à indagação acima, será empregada a metodologia descritiva e analítica, fundamentada na pesquisa bibliográfica e documental, com foco na decisão tomada pelos EUA, em 1945, a respeito do uso da bomba atômica sobre as cidades japonesas, à luz do arcabouço teórico do Modelo Mental de Kenneth Craik.

Portanto, o propósito deste trabalho é verificar a aplicabilidade da teoria do Modelo Mental como um instrumento de apoio à tomada de decisão, tendo como objeto de pesquisa a decisão tomada pelos EUA em agosto de 1945 pelo uso da bomba atômica para findar a guerra contra o Japão e, por conseguinte, finalizar a 2ª GM.

A relevância do tema reside na oportunidade de aprimorar o processo decisório, sob o assentimento de sua adaptabilidade aos problemas mediante o uso de Modelo Mental, designando-o como importante ferramental de apoio à decisão diante da rapidez de resposta exigida no mundo Vuca.

A ORIGEM DA TEORIA DO MODELO MENTAL E SUA EVOLUÇÃO

Kenneth James Willian Craik nasceu em 29 de março de 1914, em Edimburgo, Escócia, Grã-Bretanha. Coursou Filosofia na Universidade de Edimburgo e obteve seu doutorado no ano de 1940 pela Universidade de Cambridge. Kenneth Craik, por meio do seu livro *The nature of explanation*, publicado em 1943, foi o precursor da teoria do Modelo Mental, a qual fundamenta-se em ensaios mentais em que a experimentação foi eclipsada pela associação de ideias (BARTLETT, 1945; HAGSTROM, 2013). Essa substi-

tição da experimentação científica pela associação de ideias pode ter colaborado para o surgimento e a repercussão da teoria de Kenneth Craik, haja vista a superioridade da mente em reproduzir experimentações em comparação com a realidade física.

Kenneth Craik (1943) delineou sua teoria baseando-se no pressuposto de que o sistema nervoso do homem é uma máquina capaz de modelar os eventos externos da realidade e que esse processo de modelagem seria a característica básica do pensamento e o responsável por conceder as explicações do que ocorre no mundo. Destacou, ainda, que a busca do ser humano por explicações justifica-se pelos resultados encontrados ao final, que seriam o *insight* e a possibilidade de antecipação aos fatos, os quais proporcionariam ao indivíduo uma precedente adaptação comportamental diante de um problema.

A modelagem da realidade por meio do pensamento, delineada por Craik, incita uma diferente contemplação do mundo além da simples observação, em que o indivíduo, conscientemente, buscaria uma transladação mais acurada da realidade para sua mente. Ou seja, uma busca inteligente por um entendimento melhor dos fatos circundantes.

É importante observar que essa adaptação do indivíduo diante de um problema, citada por Craik, é parte constituinte da relevância deste trabalho, que busca aprimorar o processo decisório sob o assentimento de sua adaptabilidade diante dos problemas por meio do uso do Modelo Mental, designando-o como

importante ferramental de apoio à decisão diante da rapidez de resposta exigida pelo mundo Vuca.

A origem da teoria do Modelo Mental

De acordo com Kenneth Craik (1943), o ser humano carrega em sua mente um Modelo Mental da realidade externa e suas inerentes ações presumíveis. Craik afirma que nesse modelo é possível: 1) experimentar variadas alternativas e concluir qual delas é a melhor; 2) contrapor-se a futuras situações antes do advento delas; 3) utilizar o conhecimento de eventos passados ao lidar com o presente e o futuro; e 4) reagir de forma segura e competente nas ocasiões de emergência.

Nota-se que as possibilidades listadas por Craik são interdependentes e plausíveis, haja vista que a base de sua teoria se fundamenta nos ensaios mentais. Por serem a maior expressão de retorno dos Modelos Mentais de Kenneth

As pessoas têm mais facilidade para compreender o abstrato quando este apresenta-se visível por meio de um Modelo Mental

Craik, tais possibilidades supramencionadas doravante serão denominadas Retornos Kennethianos (RK).

Kenneth Craik (1943) esclarece que, para a criação de um Modelo Mental, três etapas devem ser realizadas num momento posterior à observação da realidade externa ao indivíduo: 1) a tradução do mundo externo em palavras; 2) a dedução de uma assertiva; e 3) uma conectividade entre a assertiva e o mundo externo.

Assim, todo Modelo Mental constituído seria, em suma, uma suposição sobre a realidade e sua interferência à volta. Ou seja, associa-se cada Modelo Mental

a uma influência esperada seguida de uma adaptação comportamental. Por isso Kenneth Craik enumera, entre os Retornos Kennethianos, uma possível capacidade do indivíduo de antever situações.

Fato é que o Modelo Mental pode ser aplicado em tudo. Destaca-se ainda que as pessoas têm mais facilidade para compreender o abstrato quando este apresenta-se visível por meio de um Modelo Mental (CRAIK, 1943). Assim, tais capacidades de materialização do imaterial, bem como da prestabilidade universal, reforçam ainda mais a atratividade do uso dos Modelos Mentais.

Kenneth Craik, por meio de sua teoria, influenciou outros autores, que, valendo-se do trinômio Realidade, Sistema e Modelo Mental, reescreveram sua idealização com pequenas variações na terminologia, conquanto mantiveram os benefícios da aplicabilidade no que se refere à internalização do mundo externo ao indivíduo.

A teoria do Modelo Mental e sua evolução

Passados 25 anos da publicação do livro de Kenneth Craik, o estadunidense Jay Forrester (1968) reitera que o ser humano vive dentro de um sistema em que os princípios governantes não são profusamente por ele entendidos. Por conta disso, ressalta a necessidade de se fazer uma simplificação desse sistema para que se tenha um aspecto mais inteligível. Logo, sucede-se o Modelo Mental, uma representação da realidade externa, como resultado das experiências do homem filtradas pela percepção individual. No entanto, enfatiza que a mente humana não

é capaz de realizar adequadas percepções acerca da dinamicidade do sistema e que o estabelecimento de Modelos Mentais teóricos possibilitaria uma elucidação mais apurada da realidade.

Forrester traz a realidade mais a fundo ao afirmar que o homem não é capaz de entender a regência ao seu redor, o que reforça ainda mais a utilidade do Modelo Mental de Kenneth Craik diante das complexidades no entorno do indivíduo.

Wind *et al.* (2005) expõem que o Modelo Mental é uma forma de aceitação do mundo em que se criam visões e ações acerca dos aspectos da existência do indivíduo. No entanto, menciona que a mente do ser humano descarta a maioria dos estímulos sensoriais, apercebendo-se

apenas daquilo em que se quer acreditar. Por essa razão, frequentemente ocorrem falhas no entendimento das verdadeiras ameaças e oportunidades que se apresentam ao indivíduo.

Wind *et al.* argumentam, ainda, que o Modelo Mental é capaz de influenciar nas decisões, no aprendizado e na criatividade das pessoas e que a habilidade de ver as coisas é diferente da habilidade de aperceber-se do senso das coisas.

Wind *et al.* evidenciam uma percepção seletiva do homem, o que talvez justifique não só o entendimento falho da realidade, como também uma fragilidade intrínseca a todos os indivíduos. Deste modo, desprende-se a seletividade de percepção como o primeiro viés acerca da utilização de Modelos Mentais. Ainda assim, Wind *et al.* articulam enfaticamente a importância de tais modelos para o tirocínio.

Para Peter Senge (2006), o Modelo Mental é determinante para o entendi-

A habilidade de ver as coisas é diferente da habilidade de aperceber-se do senso das coisas

mento do mundo e para a atuação nele. Ele alega que duas pessoas com Modelos Mentais diferentes podem observar o mesmo evento e descrevê-lo diferentemente, em virtude da discordante percepção individual. Peter alerta que o revés do Modelo Mental não é se eles estão corretos ou não, mas sim quando eles existem abaixo do nível de consciência do indivíduo.

Observa-se, então, a existência do segundo viés na aplicação do Modelo Mental, uma vez não anuído o seu próprio uso. No entanto, é relevante aperceber-se da pouca importância dada por Peter para a correta formulação do Modelo Mental, o que se traduz numa certa naturalidade quanto ao consentimento de observações divergentes sobre um mesmo fenômeno.

Já Stephen Hawking (2010), físico britânico de renome, abordou a mesma semântica de Kenneth Craik, porém com uma pequena variação de terminologia. Chamou a simplificação da realidade externa de Realismo Dependente de Modelo (RDM), expondo-o como não aplicável somente ao modelo científico, mas também ao consciente e subconsciente dos Modelos Mentais que os indivíduos criam para interpretar e compreender o mundo.

Interessante notar que Stephen Hawking, exímio físico, legitima a associação de ideias de Craik quando traz da própria Física a definição de Modelo Mental como sendo uma representação da realidade. Tal advento poderia até mesmo ser entendido como uma sanção da experimentação física de Hawking para com a associação de ideias de Craik.

Ainda nesse contexto, sobre a variação de terminologia acerca do conceito de Modelo Mental, Michael Shermer (2011) declara que o ser humano, por forças da evolução e da preferência por um mundo ordenado, tornou-se um ser procurador de

padrões que expliquem a realidade, cuja percepção seria dependente da crença do indivíduo. Suscita, portanto, o conceito do Realismo Dependente de Crença (RDC):

Formamos nossas crenças por uma variedade de razões subjetivas, pessoais, emocionais e psicológicas num contexto de ambientes criados pela família, amigos, colegas, cultura e sociedade em geral; depois de formar nossas crenças, as defendemos, justificamos e racionalizamos com uma série de razões intelectuais, argumentos convincentes e explicações racionais. Crenças vêm em primeiro lugar, e depois suas explicações. Chamo esse processo de Realismo Dependente de Crença, em que nossas percepções sobre a realidade dependem das crenças que mantemos sobre ela. A realidade existe independente da mente humana, mas a nossa compreensão dela depende das crenças que mantemos em um dado momento (SHERMER, 2011, p. 11, tradução nossa).

Em que pese Michael Shermer afirmar que a percepção da realidade depende da crença do indivíduo, ela nada mais é do que o próprio Modelo Mental de Craik, sendo também provedor dos mesmos Retornos Kennethianos.

Percebe-se que, na atualidade, a denominação de Modelo Mental derivou para Realismo Dependente de Modelo (RDM) e Realismo Dependente de Crença (RDC). Não obstante, ambas designações corroboram com a teoria de Kenneth Craik, contribuindo para a perenidade desta.

Percebe-se, ainda, um estreito alinhamento entre os autores supramencionados neste capítulo e Kenneth Craik quanto à representação da realidade externa ao indivíduo por meio de Modelo Mental.

ANÁLISE DO MODELO MENTAL COMO INSTRUMENTO DE APOIO À TOMADA DE DECISÃO

Atualmente, observa-se uma crescente utilização da teoria do Modelo Mental, cabendo destaque para Charlie Munger, Leaf Boven e Jacobus Kok, os quais traduzem a teoria numa importante ferramenta assistencial ao correlacioná-la com o processo decisório.

Charlie Munger (2008), célebre investidor e empresário norte-americano, utiliza, em suas análises de negócios, uma abordagem múltipla do conceito de Modelo Mental. Para ele, não basta ter apenas um Modelo Mental para lidar com os problemas, mas sim vários. Charlie define essa concepção como um Múltiplo Modelo Mental, com o qual se é capaz de reunir e processar as informações disponíveis e agir na direção da solução de um problema.

Uma coletânea de Modelos Mentais transparece ser uma potencialização da capacidade do indivíduo quanto ao seu entendimento da realidade. Infere-se, ainda, que, ao combinar os Modelos Mentais, uma nova concepção para a resolução do problema pode surgir, ou seja, um novo Modelo Mental poder vir a ser o resultado de uma combinação de outros mais.

Munger (2008) ressalta que, para edificar seu Múltiplo Modelo Mental, ele utiliza ferramentas analíticas, métodos e fórmulas provenientes das disciplinas tradicionais como História, Psicologia,

Matemática, Engenharia, Biologia, Física, Química, Estatística e Economia. Ressalta, ainda, que se deve ter um certo grau de domínio no conhecimento alicerçador do Múltiplo Modelo Mental para que a compreensão do entorno do problema seja efetivamente alcançada.

Observa-se que as fontes de um Modelo Mental variam e dependem, única e exclusivamente, do arbítrio individual. Assim, o interesse pessoal aqui prepondera como o guia para a busca dos Modelos Mentais que melhor atendam às expectativas do indivíduo na resolução de problemas.

Leaf Boven (2003) descreve o Modelo Mental como uma representação cognitiva dinâmica de uma relação causal que possibilita a compreensão, predição e resolução de problemas dentro de um sistema. Afirma que os modelos podem guiar o comportamento em diferentes situações, organizar pensamentos sobre um problema e influenciar a interpretação da informação. Assegura,

ainda, que indivíduos podem manipular mentalmente os Modelos para ver a consequência das estratégias específicas de resolução de problemas. Boven associa o uso do Modelo Mental ao evidente sucesso no âmbito do raciocínio e da resolução de problemas.

As exposições de Leaf muito se assemelham aos Retornos Kennethianos e sintetizam bem a essência dos Modelos Mentais ao aludi-los à compreensão, predição e resolução de problemas, refor-

Uma coletânea de Modelos Mentais transparece ser uma potencialização da capacidade do indivíduo de entendimento da realidade. O interesse pessoal guia a busca dos que melhor atendam na resolução de problemas

quando-os como uma engrenagem dentro de um processo de tomada de decisão.

Jacobus Kok (2019) é mais enfático quanto à imprescindibilidade do uso do conceito de Modelo Mental num processo decisório. Endossa que essa concepção ampara o indivíduo não somente na compreensão do mundo, mas também no raciocínio, no comportamento e na tomada de decisão. Pressupõe ele que, sem o Modelo Mental do mundo, a tomada de decisão seria difícil.

Alinham-se, cabalmente, Kenneth Craik, Charlie Munger, Leaf Boven e Jacobus Kok quanto ao uso do Modelo Mental como ferramental necessário para a resolução de problemas. Além disso, relevante é perceber-se que Boven associa o sucesso ao uso do Modelo Mental, valorizando-o como importante instrumento de decisão.

Encadeamento do Modelo Mental como instrumento de apoio à tomada de decisão

Charlie Munger (2008) estima a quantidade aproximada de cem Modelos Mentais criteriosamente coletados e organizados para que tal compêndio, o Múltiplo Modelo Mental, guie o indivíduo na direção de notáveis *insights* quanto ao propósito e à natureza da vida.

A quantidade total de Modelos Mentais por indivíduo não diz respeito à utilização simultânea desses Modelos, mas sim ao espectro de assuntos abarcados. As soluções dos problemas são, assim, advindas de um único Modelo ou de uma associação de Modelos Mentais – dois ou mais.

Para Hagstrom (2013), a única forma de ser melhor do que os outros é ter um

modo de interpretação de dados diferente dos demais indivíduos. Ressalta ele que se pode criar um Múltiplo Modelo Mental proveniente de diferentes livros, ou até mesmo por meio de mídias tradicionais e modernas, tais como jornais, revistas, relatórios etc. No entanto, frisa não ser interessante sair lendo tudo que se encontrar, pois assim a pessoa ficaria mais confusa do que esclarecida. Sugere-se, então, que o indivíduo seja um leitor discriminante de assuntos por ocasião da escolha ou feitura de seus Modelos Mentais.

Esse contexto da leitura como base para a criação do Modelo Mental em muito se assemelha à concepção do *Sine Qua Non² Mind*, por este autor escrito e publicado pela Startup Publisher OnLine³. Essa concepção instiga o indivíduo a separar os melhores trechos dos livros lidos num único volume, subdividido em seções conforme o perfil do leitor. Em seguida, incentiva-se que a pessoa leia este volume, o *Sine Qua Non Mind*, por repetidas vezes. Assim, o conhecimento criteriosamente escolhido é inculcado na mente sob a forma de entendimento, o qual pode ser adaptado e aplicado à realidade do indivíduo, conforme suas circunstâncias. Ou seja, o *Sine Qua Non Mind* é uma simplificação do Modelo Mental em que se substitui a assertiva por um simples entendimento de um trecho de livro.

Ainda nesse contexto acerca da leitura, ressalta-se a sua importância no âmbito militar, conforme escreveu Hagstrom:

Leitura sempre foi um princípio central para os militares desde que Alexandre, o Grande, dormiu com uma

2 N.A.: Expressão em latim cujo significado em português é “sem ela não”, entendendo-se como uma condição essencial para uma determinada causa.

3 Startup Publisher OnLine é uma editora *online* cujos artigos por ela aprovados são publicados na plataforma *Medium*, no endereço eletrônico <https://medium.com>.

cópia da *Iliada* sob seu travesseiro. Quando a Academia Militar dos EUA foi fundada, em 1802, o Presidente John Adams defendeu um ambicioso programa de leitura para seus oficiais. Hoje, cada ramo das Forças Armadas tem sua própria lista de leitura. O Exército tem pelo menos seis, supervisionadas pelo chefe do Estado-Maior, pela Biblioteca da Escola de Guerra e pelo Centro de Liderança do Exército. Os Fuzileiros Navais têm dezenas de listas de leitura e a Marinha tem seu Programa de Leitura Profissional, que inclui o *Billy Budd*, de Melville (HAGSTROM, 2013, p. 155, tradução nossa).

Observa-se a leitura como um grande recurso utilizável na elaboração dos Modelos Mentais, cuja compilação pode girar em torno de cem modelos. E a repetida leitura destes suscita a ideia de poder alcançar os

insights que levam à antecipação aos fatos, um dos RK. Assim, dentro dessa concatenação de leituras e Modelos Mentais, é importante perceber-se que instituições seculares, hoje, ainda permeiam listas de obras literárias ditas essenciais para seus respectivos colegiados, inclusive as Forças Armadas dos EUA.

No entanto, pesquisas mostram que, frequentemente, o uso do Modelo Mental é falho. Os indivíduos constroem representações incompletas dos fenômenos, e mesmo quando estas são precisas, não são usadas apropriadamente. Há uma tendência a esquecer detalhes acerca dos Mode-

los, deixando-os instáveis. Além disso, as pessoas possuem a propensão de criar Modelo Mental com base em superstições e crenças injustificadas (HAGSTROM, 2013). Aqui se perfaz o terceiro viés acerca dos Modelos Mentais. Assim, tem-se no total três vieses, a saber: a) a percepção seletiva do indivíduo, apontado por Wind *et al.* b) o uso inconsciente do Modelo Mental, apontado por Senge; e c) a elaboração ou o uso incorreto do Modelo Mental, apontado por Hagstrom.

Dado um conjunto de Modelos Mentais, a tendência do indivíduo é igualar o valor representado por cada Modelo Mental. No entanto, o ideal é que os modelos tenham

seus potenciais de contribuição ajustados (HAGSTROM, 2013). Assim, pode-se dizer que os Modelos Mentais devem possuir o Princípio de Hagstrom, ou seja, que sejam atribuídos seus pesos equivalentes aos seus potenciais de contribuição para a resolução dos problemas.

Concepção dos Modelos Mentais para aplicação

Com o intuito de clarificar os Modelos Mentais, serão descritos de forma sucinta cinco tipos, que mais adiante serão aplicados no contexto do lançamento da bomba atômica na 2ª GM.

Modelo Mental 1: Inversão

“Tudo o que eu quero saber é onde vou morrer, pois assim nunca irei para lá” (MUNGER, 2008, p. 63, tradução nossa)⁴.

**No Modelo Mental
Inversão, o indivíduo pensa
melhor numa solução ao
percorrer o problema
no sentido reverso, para
posterior ação antagônica**

4 Original em inglês: *All I want to know is where I'm going to die, so I'll never go there.*

Assim Charlie Munger alerta para que se tenha foco sobre o que evitar, e não sobre o que se deseja alcançar. Tal assertiva refere-se ao Modelo Mental chamado “Inversão”, o qual comumente é utilizado diante de problemas complexos (MUNGER, 2008). Em tese, depreende-se que o indivíduo pensa melhor numa solução ao percorrer o problema no sentido reverso, para posterior ação antagônica. A título de exemplo: se o Estado Azul intenciona ajudar o Estado Branco, a questão a ser considerada na solução do problema não é “como Azul pode ajudar Branco”, mas sim “como Azul pode destruir Branco”. Desse modo, será visualizado o pior dano ao Estado Branco e agir-se-á de modo antagônico para efetivamente conseguir o real propósito, ajudar Branco.

Modelo Mental 2: Princípio de Pareto

O Princípio de Pareto, ou Princípio 80/20, baseia-se na perspectiva de que, em qualquer população, algumas coisas provavelmente serão muito mais importantes do que outras. A relação de efeito gira em torno de 20% de causas para 80% de efeitos (80/20), e raramente 50% dos efeitos serão provenientes de 50% das causas (50/50), pois o universo é previsivelmente desequilibrado com relação a causa/efeito, entrada/saída e esforço/recompensa (KOCH, 1997). Em tese, depreende-se que 80% dos efeitos advêm de 20% das causas. A título de exemplo: 80% da aparência de vestuário do indivíduo advêm de 20% da diversidade de suas roupas; ou 80% das vendas de uma empresa são representadas por 20% dos tipos de produtos; ou 80% dos acidentes nas estradas são ocasionados por 20% dos motoristas.

Modelo Mental 3: Círculo de Competência

Criado por Warren Buffett, o círculo de competência exprime a diferença entre o que o indivíduo “possui” de conhecimento e o que ele “acha que possui” de conhecimento sobre um determinado assunto. Todavia pode ser entendido como a diferença entre o “saber corrente” (círculo interno) e o “saber requerido” (círculo externo) necessário para tomar uma decisão. A área entre os círculos interno e externo corresponde à zona de atuação perigosa, pois é justamente nela que a experiência factual do indivíduo escapa. Para Buffet, o ideal é saber quando se está atuando dentro do círculo interno ou nas proximidades do perímetro desse círculo (GABRIEL, 2019; MUNGER, 2008). Em tese, depreende-se que os erros ocorrem quando se atua fora do círculo interno. Por exemplo: quando o ego, e não a competência, guia o indivíduo num processo decisório, pontos cegos criam-se, e o indivíduo passa a atuar fora do seu círculo de competência; ou quando se é honesto sobre onde o conhecimento é falho, sabe-se onde permeia a própria vulnerabilidade.

Modelo Mental 4: Navalha de Ockham

A alcunha deste modelo advém do filósofo William de Ockham⁵, que se destacou no século XIV pela sua maneira de agir com os assuntos complexos, dos quais eliminava os conteúdos desnecessários – daí a expressão navalha. Para a subtração do irrelevante, divide-se a situação problemática em presunções, e para cada uma delas são feitas as seguintes perguntas: a) Essa presunção realmente precisa estar aqui?; b) Quais evidências confirmam a manutenção dessa presunção?; e c) Essa

5 Disponível em: <https://fs.blog/2017/05/mental-model-occams-razor/>. Acesso em: 21 jul. 2019.

presunção é uma falsa dependência? (WEINBERG; McCANN, 2019). Em tese, depreende-se que a mais simples explanação é geralmente a correta. Ou seja, quanto maior o número de fatos, menor a probabilidade de estarem conjuntamente corretos. Por exemplo: um candidato à vaga de gerente de Vendas somente será aceito se ele gostar de assistir a futebol, praticar esportes radicais, for à missa aos domingos e tiver uma formação em técnica de negociação. Então, caso não sejam descartados os critérios irrelevantes, dificilmente a referida vaga será preenchida.

Modelo Mental 5: Segunda Ordem de Consequências

O Modelo Mental da Segunda Ordem de Consequências leva em consideração não somente o impacto imediato da decisão, mas também uma segunda ordem de impacto. Assim, o raciocínio deve ser desencadeado como numa sequência de dominós enfileirados um atrás do outro, impacto por impacto (HOLLINS, 2019). Em tese, depreende-se que as decisões devem antever a maior quantidade de impactos possíveis, sejam eles positivos ou negativos. Por exemplo: na compra de um automóvel, deve-se levar em consideração não somente o preço de aquisição, mas também o consumo de combustível, o custo das taxas anuais do governo, o custo da seguradora de veículos, o preço de revenda etc. Ou seja, deve-se antever todos os custos, além daquele despendido inicialmente na compra.

O LANÇAMENTO DA BOMBA ATÔMICA À LUZ DO MODELO MENTAL

A Segunda Guerra Mundial foi um dos conflitos mais destrutivos dos anais da humanidade. Em 2.174 dias de guerra,

mais de 46 milhões de pessoas sucumbiram em batalhas decorrentes dos anseios de conquista do homem. Conflito iniciado em 1939, findou em agosto de 1945, após o lançamento das bombas atômicas norte-americanas nas cidades japonesas de Hiroshima e Nagasaki (GILBERT, 2014).

Às 5h29m45 do dia 16 de julho de 1945, a primeira bomba atômica foi testada com êxito na área Trinity, localizada no Deserto do Novo México, EUA. Ato contínuo, em 17 de julho foi iniciada por EUA, Grã-Bretanha e União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), os à época denominados “Três Grandes”, a Conferência de Postdam, para discutir a guerra contra o Japão e as condições da Europa do pós-guerra (ALPEROVITZ, 1996; GILBERT, 2014). A partir de então, terminados os testes com a bomba atômica, a discussão sobre a guerra entrava num outro tom de negociação.

Em 26 de julho daquele ano, por meio do seu primeiro-ministro, o Japão manifestou rejeição à proposta dos Três Grandes de rendição incondicional contida na Declaração de Postdam, afirmando que ela não tinha nenhum valor e que não havia outro recurso a não ser ignorá-la e lutar resolutamente para o desfecho vitorioso da guerra contra os EUA (GILBERT, 2014).

O processo decisório utilizado pelos EUA, muito provavelmente, deve ter recorrido aos estudos de Estado-Maior das Forças Armadas estadunidenses. No entanto, a decisão recaía exclusivamente sobre um único indivíduo, o Presidente norte-americano. Daí cabe ressaltar que, presumivelmente, foram os Modelos Mentais incutidos na mente de Harry Truman que o levaram a tomar a decisão acerca do lançamento da bomba atômica.

Em tempo posterior ao fim da 2ª GM, ainda como Presidente estadunidense, Harry Truman externava sua inquietude

com os problemas de segurança mundial declarando que a bomba atômica daria uma pausa nos países que poderiam cometer outras agressões (ALPEROVITZ, 1996).

Antes de iniciar a retrospectiva dos fatos pertinentes e acessíveis aos norte-americanos em 1945 para a tomada de decisão, salienta-se que, embora exista uma grande quantidade de documentos sobre a 2ª GM, os reais motivos das decisões dos EUA nessa guerra não são claros, conforme declarou o general norte-americano Omar Bradley⁶, frisando que as verdadeiras razões por trás de muitos movimentos importantes na guerra foram discutidas em conferências informais, em que nenhum documento fora utilizado para registro (ALPEROVITZ, 1996).

Contextualização do período pré-lançamento da bomba atômica

Em outubro de 1939, foi iniciado pelos EUA o projeto secreto Manhattan, o qual tinha o propósito de desenvolver a bomba atômica antes dos alemães⁷. No fim do ano de 1944, já havia uma esquadrilha norte-americana de aviões B-29 realizando treinamentos para o lançamento da referida bomba, bem como existia, no Departamento de Guerra dos EUA, uma lista com os alvos prioritários para o uso efetivo do artefato nas cidades japonesas de Hiroshima, Kokura, Niigata e Nagasaki (EUA, 1977).

Em maio de 1945, por sugestão de Henry Lewis Stimson, secretário de Guerra dos EUA, foi criado um Comitê Interino para responder a questões sobre

a utilização da bomba atômica. Em 1º de junho de 1945, o comitê chegou à conclusão de que a bomba deveria ser empregada no Japão o quanto antes, que fosse lançada sobre um alvo militar e que não fosse dado aviso prévio (EUA, 1977).

Adiante, serão enumeradas as informações que estavam acessíveis ao Presidente Truman e a seus assessores, de forma a usá-las posteriormente na aplicação dos Modelos Mentais explicitados no item anterior.

i) Era evidente o indício que os norte-americanos possuíam de que o Japão não se renderia e continuaria lutando, conforme observado pela interceptação da conversa entre o ministro do Exterior da URSS e o embaixador japonês naquele país em 29 de maio de 1945, em que o referido embaixador afirmou que a Guerra do Pacífico era uma questão de vida ou morte para o Japão e que eles não tinham outra escolha a não ser continuar lutando (ALPEROVITZ, 1996).

ii) Eram evidentes os indícios que os norte-americanos possuíam sobre a tendência japonesa pela desistência do conflito, tais como: a) interceptação de mensagens que indicavam o desejo do Japão em finalizar a guerra, conforme consta no diário do então secretário da Marinha dos EUA, James V. Forrestal; b) interceptação de duas mensagens entre o ministro do Exterior japonês e seu embaixador na URSS – “Sua majestade o Imperador, ciente do fato de que a atual rotina da guerra traz grandes males e sacrifícios sobre as pessoas de todos os beligerantes, deseja de coração que ela possa ser terminada rapidamente

6 General Omar Bradley foi o comandante norte-americano tático mais significativo no teatro de operações europeu na 2ª GM (ALPEROVITZ, 1996).

7 Em setembro de 1933, o físico Leo Szilard vislumbrou a possibilidade de uma reação nuclear em cadeia por meio da divisão de átomos. Cinco anos depois, em dezembro de 1938, os cientistas alemães lograram êxito na divisão do átomo de urânio. A notícia se espalhou entre os grandes físicos, os quais tentaram duplicar o experimento alemão. Assim iniciou-se a corrida pelo desenvolvimento da bomba atômica (KELLY, 2007).

(ALPEROVITZ, 1996, p. 34, tradução nossa)⁸. Em outra mensagem, o ministro informava que o Japão estava secretamente objetivando o fim da guerra por motivos de pressão externa e interna; e c) interceptação da mensagem do embaixador japonês na URSS em 12 de maio de 1945, pós-rendição na Europa – “Uma vez transferida a Força Aérea inimiga para o Pacífico, nossos danos excederão qualquer coisa que possamos imaginar e podemos estar de frente com a mesma situação que ocasionou a queda de Hitler na Alemanha” (ALPEROVITZ, 1996, p. 31, tradução nossa)⁹.

iii) Eram evidentes os indícios que os norte-americanos possuíam de que o prosseguimento da guerra apontava para a derrota do Japão: a) após a rendição da Alemanha e da Itália, o Japão não mais possuía aliados; b) a Marinha japonesa estava praticamente destruída e vulnerável ao bloqueio naval, o que levaria a população do Japão à privação de alimentos e suprimentos; c) o Japão estava terrivelmente vulnerável aos ataques aéreos sobre cidades, indústrias e fontes de alimentos; d) o Japão não lutava somente contra os EUA e seus aliados, mas também contra a ascensão da China e a ameaça da URSS; e) os EUA possuíam uma inesgotável e intocável indústria para lidar com o diminuído potencial do Japão; f) em 15 de abril de 1945, Stalin, líder da URSS, confirmou explicitamente que tinha intenção de entrar na Guerra do Pacífico três meses após a derrota da Alemanha e que apoiaria a China; e g) apreciação da Junta de Inteligência dos EUA, em 11 de abril de 1945, que presumia a inevitabilidade da derrota

japonesa com a entrada da URSS na Guerra do Pacífico (ALPEROVITZ, 1996).

Além do exposto, cabe ressaltar que os EUA tinham buscado o envolvimento da URSS na guerra contra o Japão, oferecendo concessões sobre a Manchúria, mas, em meados de julho de 1945, num momento em que a guerra estava claramente em seu estágio final, os norte-americanos declinaram pela participação da URSS. Nessa conjuntura da guerra, havia em Washington o pensamento de que a demonstração de posse ou uso da bomba atômica poderia fortalecer o lado estadunidense em futuras negociações com a URSS no período pós-guerra (BLOW, 2015; WILLMOTT, CROSS, MESSENGER, 2012).

Por fim, destaca-se o Plano Downfall norte-americano de invasão do Japão, que abarcava a conquista das ilhas de Honshu e Kyushu. Esta última constituía-se numa importante posição estratégica, a qual possibilitaria maior apoio para a realização de bombardeio e bloqueio.

Aplicação dos Modelos Mentais na tomada de decisão do lançamento da bomba atômica

Com base no que foi descrito na seção anterior, bem como no norteado pelos Modelos Mentais descritos, será feita uma análise da aplicabilidade da teoria do Modelo Mental de Kenneth Craik numa reedição do processo decisório, de forma retroativa, sobre como os EUA poderiam findar a guerra contra o Japão, e consequentemente a 2ª GM, tendo a anuência da possibilidade do uso da bomba atômica.

8 Original em inglês: *His Majesty the Emperor, mindful of the fact that the present war daily brings greater evil and sacrifice upon the peoples of all belligerent powers, desires from his heart that it may be quickly terminated* (ALPEROVITZ, 1996, p. 34).

9 Original em inglês: *Once the enemy's European air forces are transferred to the Pacific, our damages will exceed anything we can imagine, so that we may be facing the same situation that led to the downfall of Hitler Germany* (ALPEROVITZ, 1996, p. 31).

Aplicação do Modelo Mental 1: Inversão

Em observância ao Modelo Mental da Inversão, o qual idealiza o sentido reverso do problema para posterior ação contrária ao que foi depreendido, deve-se cumprir três passos: 1) ignorar o que se quer; 2) depreender os fatos que se deseja evitar; e 3) antagonizar o que foi depreendido.

Em cumprimento ao passo 1, será ignorado o desejo dos EUA de findar a guerra contra o Japão. Prosseguindo com o passo 2, vislumbrar-se-á, de modo retrospectivo, o que os EUA deveriam fazer para “continuar” a guerra contra o Japão: a) não invadir o Japão, pois assim o conflito se prolongaria; b) não fazer uso da bomba atômica, pois assim se manteriam os militares e os equipamentos de guerra japoneses passíveis de estarem prontos

para o combate; c) rejeitar ou impedir o apoio da URSS na guerra contra o Japão, pois assim se evitaria uma superioridade demasiada contra o Japão; d) evitar qualquer tipo de acordo de paz; e)

manter a produção bélica e a preparação de militares nos EUA, pois assim se garantiria o andamento das batalhas, sem que houvesse interrupções no combate; f) abolir todas as fábricas de cunho militar das listas de alvos no Japão, pois assim a produção bélica japonesa seria mantida; g) facilitar o escoamento das Linhas de Comunicações Marítimas (LCM) japonesas, o que asseguraria a sobrevivência da população japonesa; e h) contribuir para a motivação do povo e Forças Armadas japonesas de lutarem até a morte.

Ao listarmos as ações acima, deduz-se que, para “encerrar” a guerra, dever-se-ia executar o máximo dessas ações,

porém de maneira antagonônica, conforme orientado pelo passo 3 do Modelo Mental em lide. Dentre tais ações sobreleva-se a questão do uso da bomba atômica, da invasão do Japão e da participação da URSS na guerra contra o Japão. São as três ações de maior importância e, conforme averiguado no contexto temporal, possíveis de execução à época.

Portanto, o uso do Modelo Mental da Inversão ratificou o uso da bomba atômica como um dos meios para finalizar a guerra contra o Japão. No entanto, enumerou outras opções importantes, como contar com a participação da URSS e invadir o Japão. Dessa forma, será dada continuidade com a aplicação dos demais Modelos Mentais acerca dessas três possíveis soluções depreendidas pelo Modelo

Mental da Inversão.

**Ser o detentor da arma
mais poderosa deixaria
os EUA como grande
aspirante à posição de líder
no cenário mundial**

Aplicação do Modelo Mental 2: Princípio de Pareto

Em observância ao Modelo Mental do Princípio de Pareto, o qual idealiza

que 80% dos efeitos advêm de 20% de causas, serão analisadas as três ações relevantes encontradas com o Modelo Mental da Inversão: o uso da bomba atômica, a invasão do Japão e a participação da URSS na guerra contra o Japão.

Quanto à bomba atômica, pode-se afirmar que, devido ao sucesso alcançado nos testes na área Trinity, seu uso traria sim, proporcionalmente ao Princípio de Pareto, grandes efeitos aos EUA, fossem eles bons ou ruins, variando conforme as perspectivas e os interesses do indivíduo. Ser o detentor da arma mais poderosa que o mundo jamais teve deixaria os EUA como um grande aspirante à posição de líder no

cenário mundial. Ou seja, o uso da bomba seria um curto ato com grandes efeitos.

Com relação às outras duas opções em análise, a participação da URSS e a invasão do Japão, somadas ou separadas, não trariam um benefício à altura daquele alcançável pelo uso da bomba atômica. Apenas ajudariam os EUA no processo de finalização da guerra, o propósito imediato norte-americano.

Portanto, o uso do Modelo Mental do Princípio de Pareto aponta para o uso da bomba atômica como o principal meio para finalizar a guerra contra o Japão, desvalorizando a participação da URSS e a invasão do Japão. Ainda assim, será dada continuidade com a aplicação dos demais Modelos Mentais para verificar se corroboram ou não com o uso da bomba atômica.

Aplicação do Modelo Mental 3: Círculo de Competência

Em observância ao Modelo Mental do Círculo de Competência, o qual idealiza a diferença entre o “saber corrente” e o “saber requerido” necessário para tomar uma decisão, serão analisadas as três ações relevantes encontradas com o Modelo Mental da Inversão: o uso da bomba atômica, a invasão do Japão e a participação da URSS na guerra contra o Japão.

No tocante ao uso da bomba atômica, sabia-se do seu sucesso nos testes, mas tinha-se a anuência de que havia a possibilidade de falhas. Salvo essa observação, todas as demais informações sobre a utilização da bomba atômica eram conhecidas pelos EUA.

Em relação à invasão do Japão, observa-se, sensivelmente, a possibilidade de que haveria uma oposição branda por ocasião das conquistas das ilhas japonesas, uma vez que as mensagens interceptadas indicavam o desejo do Japão de findar a guerra e o receio em lidar com a Força

Aérea dos aliados sobre o Japão, finalizado o conflito na Europa. Por outro lado, sabia-se que os japoneses sustentavam uma vontade infinita de lutar pelo seu país, conforme a alegação do embaixador japonês na URSS, em maio de 1945, de que a Guerra do Pacífico era uma questão de vida ou morte para o Japão e que eles não tinham outra escolha a não ser continuar lutando.

Além disso, sabia-se que o Japão não mais possuía aliados, que a Marinha japonesa estava destruída, que o país estava vulnerável aos ataques aéreos, que os japoneses também lutavam contra a ascensão da China e a ameaça da URSS, que a estimativa de baixas para a invasão girava em torno de 40 mil vidas norte-americanas e que a invasão estava prevista para iniciar-se em novembro de 1945.

Em suma, muitas informações corroboravam para a invasão, e a princípio, se faltavam dados, estes não eram importantes ao ponto de se ter um revés durante as operações de conquista das ilhas japonesas.

Em relação à participação da URSS, sabia-se que os russos se motivaram a entrar na Guerra do Pacífico devido ao fim da guerra na Europa e à possibilidade de posse do território da Manchúria. Sabia-se também que a apreciação da Junta de Inteligência dos EUA, em 11 de abril de 1945, apontava para a inevitabilidade da derrota japonesa com a entrada da URSS na Guerra do Pacífico. No entanto, em meados de julho de 1945, num momento em que a guerra estava em seu estágio final, os norte-americanos desistiram da participação da URSS.

Portanto, o uso do Modelo Mental do Círculo de Competência deixa claro que a diferença entre o “saber corrente” e o “saber requerido” acerca do uso da bomba, da invasão do Japão e da participação da

URSS é muito pequena, sendo até nula no caso da participação da URSS, que se traduziu na renúncia dos EUA pela atuação daquele país. Assim, descarta-se a atuação da URSS e mantêm-se para análise nos demais Modelos Mentais o uso da bomba e a invasão do Japão.

Aplicação do Modelo Mental 4: Navalha de Ockham

Em observância ao Modelo Mental da Navalha de Ockham, o qual idealiza a subtração do irrelevante por meio da divisão do problema em presunções, serão analisadas as duas ações relevantes encontradas com o Modelo Mental da Inversão ainda restantes: o uso da bomba atômica e a invasão do Japão. Para cada presunção serão feitas as seguintes perguntas: a) Essa presunção realmente precisa estar aqui?; b) Quais evidências que confirmam a manutenção dessa presunção?; e c) Essa presunção é uma falsa dependência?

Assim, seguindo o Modelo Mental em lide, tem-se como presunções para a resolução do problema as próprias ações do uso da bomba e da invasão do Japão. Logo, serão respondidas as perguntas supramencionadas, em separado:

i) Uso da bomba atômica: a) Essa presunção realmente precisa estar aqui? Sim, tendo em vista o seu potencial para decidir a guerra; b) Quais evidências confirmam a manutenção dessa presunção? O poder destrutivo observado quando realizado o teste com o protótipo da bomba na área Trinity; e c) Essa presunção é uma falsa dependência? Sim, pois, em toda a história, as guerras foram finalizadas com armas sem essa capacidade. Ou seja, em algum dado momento a guerra terminará por outros meios, mesmo sem o uso da bomba.

ii) Invasão do Japão: a) Essa presunção realmente precisa estar aqui? Sim, tendo em vista o seu potencial para decidir a

guerra; b) Quais evidências confirmam a manutenção dessa presunção? Inexistência de aliados ao Japão, inexistência de uma Marinha para se contrapor, vulnerabilidade do Japão aos ataques aéreos e possibilidade de haver combate em mais de uma frente de batalha em virtude da China e da URSS; e c) Essa presunção é uma falsa dependência? Não, pois a história mostra inúmeras finalizações de guerras por meio da invasão no Estado beligerante.

Portanto, o uso do Modelo Mental da Navalha de Ockham alude à invasão do Japão. Prosseguindo, será dada continuidade à aplicabilidade da teoria do Modelo Mental com o emprego do último Modelo.

Aplicação do Modelo Mental 5: Segunda Ordem de Consequências

Em observância ao Modelo Mental da Segunda Ordem de Consequências, o qual idealiza a observação não somente do impacto imediato da decisão, mas também uma segunda ordem de impacto, serão analisadas as duas ações relevantes encontradas com o Modelo Mental da Inversão ainda restantes: o uso da bomba atômica e a invasão do Japão.

Sobre a utilização da bomba atômica, tem-se como segundo impacto, além do fim da guerra, a possível hegemonia dos EUA, mesmo que temporária, quanto à tecnologia do armamento nuclear. Como um terceiro impacto, estão os benefícios para a segurança mundial, conforme antecipado pelo Presidente Truman ao fim da 2ª GM, ao declarar que potenciais países agressores poderiam ser cerceados por este tipo de artefato nuclear. Já com relação à invasão do Japão, não se observa outro impacto a não ser o fim da guerra.

Portanto, a aplicação do Modelo Mental da Segunda Ordem de Consequências indica o uso da bomba atômica como solução para findar a guerra contra o Japão.

Por fim, concluída a aplicação dos Modelos Mentais com as informações acessíveis aos norte-americanos no contexto temporal de 1945, tem-se como solução para findar a guerra contra o Japão, e consequentemente a 2ª GM, o uso da bomba atômica, conforme a tabela 1, decorrente da aplicabilidade dos Modelos Mentais, em que a resposta “sim” corresponde à contagem 1, e a resposta “não”, à contagem zero:

	Inversão	P. Pareto	Círculo Competência	Navalha Ockham	2ª Ord. Conseq.	total
Bomba Atômica	SIM	SIM	SIM	NÃO	SIM	4
Invasão Japão	SIM	NÃO	SIM	SIM	NÃO	3
Participação Ex-URSS	SIM	NÃO	SIM	-	-	2

TABELA 1 – Desfecho da aplicabilidade dos Modelos Mentais
Fonte: Autor, 2019

Seguindo o Princípio de Hagstrom quanto aos pesos dos Modelos Mentais utilizados, dar-se-á o peso 3 para o Princípio de Pareto e peso 2 para a Segunda Ordem de Consequências. Assim, novos resultados apresentam-se, conforme a tabela 2:

	Inversão	P. Pareto	Círculo Competência	Navalha Ockham	2ª Ord. Conseq.	total
Bomba Atômica	SIM	SIM (x3)	SIM	NÃO	SIM (x2)	7
Invasão Japão	SIM	NÃO (x3)	SIM	SIM	NÃO (x2)	3
Participação URSS	SIM	NÃO (x3)	SIM	-	-	2

TABELA 2 – Desfecho ponderado da aplicabilidade dos Modelos Mentais
Fonte: Autor, 2019

O resultado mantém-se conforme realizado anteriormente sem os pesos, ou seja, a decisão permanece em realizar o lançamento da bomba atômica sobre as cidades japonesas.

Portanto, concisamente, depreende-se da aplicação dos Modelos Mentais que: o Modelo Inversão enumerou três ações possíveis para o encerramento da guerra – o uso da bomba atômica, a invasão do Japão pelos EUA e a participação da URSS junto aos EUA na guerra contra o Japão; os Modelos Princípio de Pareto e Segunda Ordem de Consequências apontaram para o uso da bomba atômica como solução para o fim da guerra, enquanto o Modelo

Navalha de Ockham indicou a invasão do Japão para tal; e o Modelo Círculo de Competência ressaltou que os EUA detinham todo o conhecimento necessário para tomar qualquer uma das três ações listadas inicialmente pelo Modelo Inversão.

Enfim, depreende-se que o processo decisório, adjudicado do Modelo Mental, acerca do objeto de pesquisa obteve o mesmo resultado de agosto de 1945: a utilização da bomba atômica sobre as cidades japonesas. Levando-se em consideração, ainda, a combinação de cinco Modelos Mentais, a atribuição dos pesos de contribuição de cada Modelo para o resultado e a correta interpretação e aplicação dos Modelos Mentais diante das informações disponíveis, pode-se considerar que a teoria do Modelo Mental de Kenneth Craik é uma eficiente ferramenta de apoio à tomada de decisão, uma vez alcançado o resultado por meio da associação dos Modelos, em

que prevaleceu o RK de escolher a melhor alternativa entre as opções edificadas.

Entretanto, observa-se que o resultado poderia ter sido diferente, enviesado, caso fossem utilizadas outras combinações de Modelos Mentais, como, por exemplo: Navalha de Ockham unicamente; ou Navalha de Ockham somado ao Círculo de Competência; ou Navalha de Ockham somado ao Círculo de Competência e à Inversão. Todas essas combinações apontariam para a invasão do Japão em vez do uso da bomba atômica. Mas isto seria a concretização do viés do mau uso dos Modelos, pois, em virtude da magnitude da decisão do uso da bomba atômica, tornou-se necessária a utilização de Modelos relevantes, como o do Princípio de Pareto e o da Segunda Ordem de Consequências, ambos atrelados a resultados de magnitude maior.

Por fim, relembra-se a declaração do general norte-americano Omar Bradley de que importantes decisões na 2ª GM foram tomadas informalmente, e seus processos não foram registrados em lugar algum. Logo, deduz-se que os Modelos Mentais dos participantes dessas reuniões informais foram os elementos críticos para tais decisões. E, muito provavelmente, a decisão do Presidente Truman de lançar a bomba atômica também, com ou sem viés.

CONCLUSÃO

Esta pesquisa se propôs a analisar a teoria do Modelo Mental de Kenneth Craik por meio de sua aplicação na decisão dos

EUA, em 1945, quanto ao lançamento da bomba atômica sobre as cidades japonesas de Hiroshima e Nagasaki, com o intuito de verificar a aplicabilidade do Modelo Mental como um instrumento de apoio à tomada de decisão. Para isso, pesquisaram-se a origem e a evolução da teoria do Modelo Mental, verificou-se a teoria sob o enfoque de instrumento de apoio à tomada de decisão, reproduziu-se o contexto da 2ª GM no ano de 1945 e reeditou-se o processo decisório acerca da guerra contra o Japão sob o raciocínio dos Modelos Mentais, de forma a responder se a bomba atômica seria utilizada para derrotar os japoneses e, por conseguinte, findar a guerra.

Da pesquisa sobre a origem e evolução da teoria do Modelo Mental, depreendeu-se que “ter” a possibilidade de antecipação aos fatos é o grande motivo pelo qual o homem busca entender a realidade ao seu entorno. Ou seja, diante dos

**A possibilidade de
antecipação aos fatos é o
motivo pelo qual o homem
busca entender a realidade.
Diante dos fenômenos
mundanos, saber reagir
amplia a sua probabilidade
de sobrevivência**

modificáveis fenômenos mundanos, saber reagir amplia a probabilidade de sobrevivência do homem. Mas tais reações dependem de constantes atualizações acerca do entendimento do mundo pelo indivíduo. Nesse sentido, sobrevém o valor do Modelo Mental.

A teoria do Modelo Mental, elaborada em 1943 pelo filósofo britânico Kenneth Craik, que, em síntese, é uma simplificação da realidade segundo a qual principia uma adequação comportamental, revelou sua importância em razão dos Retornos Kennethianos (RK): experimentar variadas alternativas e concluir qual delas é a

melhor; contrapor-se a futuras situações antes do advento das mesmas; utilizar o conhecimento de eventos passados ao lidar com o presente e o futuro; e reagir de forma segura e competente nas ocasiões de emergência. Assim, os RK advindos do uso dos Modelos Mentais apresentam-se como elementos essenciais para a reação do indivíduo diante da mutabilidade da realidade.

Da verificação do Modelo Mental sob o enfoque de instrumento de apoio à tomada de decisão, depreendeu-se que quanto maior o número de Modelos Mentais, maior será a compreensão da realidade pelo indivíduo. Por conseguinte, melhores soluções tenderão a irromper quando oriundas de “Múltiplos Modelos Mentais”.

Observou-se que o livro é uma das principais fontes para a elaboração dos Modelos Mentais e que assim tem sido desde a Antiguidade. Instituições seculares, como as Forças Armadas norte-americanas, padronizam e estimulam, a *modus* implícito, a construção de Modelos Mentais por meio de leitura expressa sob listas, as quais são gerenciadas e atualizadas pelo alto escalão militar.

Percebeu-se, ainda, uma simplificação do Modelo Mental por meio do *Sine Qua Non Mind*, concepção análoga que propaga a separação de trechos de livros como Modelos Mentais pelos seus entendimentos e não necessariamente por uma assertiva ou conceito em si. Conquanto, para compreender e assimilar tais Modelos, faz-se necessária uma sucessão de repetidas leituras dos trechos selecionados.

Em que pese constatada a atratividade procedente dos Modelos Mentais, identificou-se o desenvolvimento involuntário de vieses decorrentes da “simplificação da realidade”, a base dos Modelos. Nessa asserção, depreendeu-se três vieses: a percepção seletiva do indivíduo, o uso

inconsciente do Modelo e a elaboração ou utilização inadequada do Modelo. Todos eles são ligados à subjetividade da construção, assimilação e interpretação e utilização dos Modelos Mentais.

Da reprodução do contexto da 2ª GM no ano de 1945 e da reedição do processo decisório sobre a guerra contra o Japão sob o raciocínio dos Modelos Mentais, concluiu-se que havia três possibilidades, combinadas ou não, que os EUA poderiam empreender para finalizar tal guerra: o uso da bomba atômica sobre o Japão, a invasão do Japão e a participação da URSS junto aos EUA na guerra contra o Japão. Todas elas foram aventadas pelo Modelo Mental Inversão, sendo posteriormente analisadas pelos demais Modelos Mentais.

O Modelo Mental Círculo de Competência apontou para o apropriado conhecimento dos EUA acerca das três possibilidades listadas inicialmente. Logo, os norte-americanos possuíam, efetivamente, três opções de encerramento da guerra, estivessem elas combinadas ou não. Adiante, o Modelo Mental Navalha de Ockham indicou a invasão do Japão como solução para terminar a guerra e descartou a utilização da bomba atômica, sob a perspectiva da supressão de elementos desnecessários à resolução do problema.

No entanto, os Modelos Mentais Princípio de Pareto e Segunda Ordem de Consequências selecionaram o uso da bomba atômica como solução e foram os grandes influenciadores do resultado. Esses Modelos foram relevantes na aplicabilidade da teoria do Modelo Mental, dado o peso atribuído a cada um deles conforme a magnitude de seus impactos prováveis, bem como por assentir a variedade das influências de cada Modelo para o resultado, o Princípio de Hagstrom.

Não obstante, depreendeu-se, ainda, que o viés do mau uso dos Modelos Men-

tais poderia ter aflorado na reedição do processo decisório em lide e interferido no resultado. De fato, isso incorreria em outra solução que não o uso da bomba atômica.

Em que pese ter existido, à época, outras opções que poderiam ter sido utilizadas para findar a guerra, a decisão final, sob o amparo da teoria do Modelo Mental, apontou para o uso da bomba atômica sobre o Japão, conforme foi a decisão tomada há 74 anos. Posto isto, respondida está a questão apresentada no início deste trabalho.

Conclui-se portanto, que a teoria do Modelo Mental de Kenneth Craik possui uma eficiente aplicabilidade como instrumento de apoio à tomada de decisão, uma vez que ela propicia ao indivíduo uma adequada simplificação da realidade, uma acurada compreensão do problema e uma ponderada solução, a qual perfaz-se dos Retornos Kennethianos sob o aspecto de adaptabilidade do processo decisório ante a mutabilidade do entorno mundano.

No entanto, restringe-se o uso principiante da teoria para as circunstâncias com suficiente tempo para a aplicabilidade dos Modelos Mentais deliberados para o problema, de forma a mitigar os vieses inerentes à subjetividade da construção, assimilação, interpretação e utilização dos Modelos. Assim, a restrição é sobre o próprio indivíduo e não sobre a teoria em si. Quanto maior o domínio acerca dos

Modelos Mentais, menor será a restrição. Ou seja, a busca pelo domínio pleno da teoria traduz-se no uso atemporal dos Modelos Mentais, independente de prazos para solução.

Para o enfrentamento do então mundo Vuca, o domínio pleno da teoria é a condição ideal a ser atingida pelo indivíduo que passará a atuar no *modus operandi* de respostas rápidas diante de mutáveis contrariedades. Nesse nexos, firma-se a relevância deste trabalho pelo consentimento da adaptabilidade do processo decisório do indivíduo mediante constante atualização de seus Modelos Mentais.

Sugere-se, como um salutar desafio, um sucinto estudo sobre quais livros deveriam compor, a *posteriori*, as listas ou os programas de leituras da Marinha do Brasil (MB), aos moldes da Marinha dos EUA. Cabe então ao órgão responsável a segmentação das listas por Especialidade, por Corpo, por Distrito, por Organização Militar ou por outras opções que sejam posteriormente vislumbradas. Assim, poder-se-ia obter, mesmo que a *modus* implícito, uma harmonização de desejáveis Modelos Mentais nos militares da MB.

Por fim, sugere-se como temática para futuras pesquisas um estudo mais aprofundado sobre os vieses atinentes aos Modelos Mentais, de maneira que permita um uso principiante mais seguro da teoria do Modelo Mental de Kenneth Craik.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS>; Guerra Atômica; Guerra Japão X EUA;

REFERÊNCIAS

- ALPEROVITZ, Gar. *The decision to use the Atomic Bomb*. Nova York: First Vintage Edition, 1996, 864 p.
- BLOW, Michael. *The Atomic Bomb*. New World City eBook Publishers, 2015, 136 p.
- BOVEN, Leaf; THOMPSON, Leigh. *A look into the mind of the negotiator: mental models in negotiation*. Londres: SAGE Publications, 2003, vol.6 (4), p. 387-404.
- CRAIK, Kenneth. *The nature of explanation*. Londres: Cambridge University Press, 1943, 123 p.
- EUA. Department of the Army: Office of the Chief of Military History. *As grandes decisões estratégicas*. Tradução de Álvaro Galvão. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977, 519 p.
- FORRESTER, Jay. *Principles of systems*. Massachusetts: Wright Allen Press, 1968, 396 p.
- GILBERT, Martin. *The second world war: a complete history*. Ed. Eletrônica. Rosetta Books, 2014, 950 p.
- HAGSTROM, Robert. *Investing: the last liberal art*. 2ª ed. Nova York: Columbia University Press, 2013, 317 p.
- HAWKING, Stephen; MLODINOW, Leonard. *The grand design*. Nova York: Bantam Books, 2010, 325 p.
- HOLLINS, Peter. *Mental Models: 30 thinking tools that separate the average from the exceptional. Improved Decision-Making, Logical Analysis and Problem-Solving*. Independently eBook Publishers, 2019, 257 p.
- KELLY, Cynthia. *The Manhattan Project: the birth of the Atomic Bomb in the words of its creators, eyewitnesses and historians*. Nova York: Black Dog & Leventhal Publishers, 2007. 495 p.
- KOCH, Richard. *The 80/20 Principle: the secret of achieving more with less*. Londres: Nicholas Brealey, 1997, 302 p.
- KOK, Jacobus; HEUVEL, Steven. *Leading in a VUCA world: Integrating Leadership, Discernment and Spirituality*. Cham: Springer Open, 2019, 207 p.
- LEHRER, Jonah. *O momento decisivo: o funcionamento da mente humana no instante da escolha*. Tradução de Marcelo Schild. Rio de Janeiro: Best Seller Ltda, 2009, 332 p.
- MUNGER, Charlie. *Poor Charlie's Almanak: the wit and wisdom of Charlie T. Munger*. 3ª ed. Missouri: Walsworth Publishing Company, 2008, 532 p.
- SENGE, Peter. *The fifth discipline: the art & practice of the learning organization*. 2ª ed. Nova York: Crown Business, 2006, 466 p.
- SHERMER, Michael. *The believing brain: From ghosts and gods to politics and conspiracies. How we construct beliefs and reinforce them as truths*. Nova York: Henry Holt and Company, 2011, 433 p.
- WEINBERG, Gabriel; McCANN, Lauren. *Super Thinking: the big book of mental models*. Nova York: Penguin, 2019, 340 p.
- WIND, Yoram; CROOK, Colin; GUNTHER, Robert. *The power of impossible thinking: transform the business of your life and the life of your business*. Nova Jersey: Wharton School Publishing, 2005, 274 p.

PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO: Desenvolvimento e soberania no “mar que nos pertence”*

JULIANA CAMARA DA COSTA**
Bacharela em Relações Internacionais

THAMIRES TITONELLI LEONARDO***
Bacharela em Relações Internacionais

ALEXANDRE ROCHA VIOLANTE****
Capitão de Mar e Guerra

SUMÁRIO

Introdução
A Gestão Marinha Integrada e o Potencial Marítimo Brasileiro: A
Pluralidade do Conceito do Planejamento Espacial Marinho
As Iniciativas do Planejamento Espacial Marinho no Brasil e suas
Influências Externas
A Defesa Nacional e o Planejamento Espacial Marinho
Considerações Finais

* Artigo desenvolvido na disciplina “Poder Naval na História”, ministrada pelo CMG Alexandre Rocha Violante, na graduação de Relações Internacionais do Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense (Inest-UFF).

** Pesquisadora de Estudos Marítimos e Estratégicos no Inest-UFF.

*** Analista de Relações Internacionais na GARS Billing and Payment Latin America.

**** Instrutor de Relações Internacionais da Escola de Guerra Naval. Doutorando em Estudos Estratégicos pelo Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos da Defesa e da Segurança, da Universidade Federal Fluminense (PPGest-UFF). Professor colaborador de Relações Internacionais do Inest-UFF.

INTRODUÇÃO

A imensidão de espaços terrestres e marinhos¹ do Brasil faz com que diferentes aspectos sejam levantados à medida que se estudam suas características e dimensões naturais. Logo salta aos olhos sua extensa costa, que fornece ao País uma face virada para o Oceano Atlântico. Assim, de norte a sul, o Brasil detém um espaço marítimo de uso exclusivo onde, por meio da soberania nacional, exerce seu poder de uso e controle.

Vários são os setores que interagem simultaneamente nesse meio, cada qual com seus interesses distintos – desde comunidades pesqueiras locais nas costas dos estados até as gigantescas plataformas petrolíferas espalhadas no entorno. Assim, é exigido do Estado um gerenciamento marinho que seja capaz de promover a integração entre os setores, visando ao desenvolvimento sustentável e a uma estratégia que garanta a segurança e a defesa nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

Portanto, a discussão sobre a articulação do Planejamento Espacial Marinho (PEM) e da Defesa Nacional é importante. Uma vez que as áreas de atuação do PEM são bastante amplas e que têm sido recentemente priorizadas pelos Estados marítimos, este artigo busca debater

as medidas tomadas pelo Brasil até o momento presente, considerando seus reflexos na Política Nacional de Defesa e, conseqüentemente, como isso influencia os projetos da Marinha do Brasil (MB). Dessa forma, questiona-se em que medida tal conceito – uma visão multifacetada e de articulação de diferentes esferas – contribui para a soberania dos espaços marinhos, dado o Brasil possuir elevado potencial marítimo.

Nesta compreensão, busca-se relacionar o movimento global dos Estados em tomarem a frente da gestão e da posse dos recursos marinhos desde a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), reforçada anos mais tarde, na ocasião da Rio+20. Tanto esta como a CNUDM foram fundamentais para os debates posteriores de implementação do PEM e sua inter-relação com projetos voltados para o gerenciamento dos oceanos, tendo como enfoque o desenvolvimento sustentável (GONÇALVES, 2014).

Esse cenário pós-Guerra Fria foi marcado pelos movimentos de transformação da soberania e da lógica da segurança que vigiam. Assim, novas formas de pensar a segurança internacional surgiram, como temas mais voltados aos indivíduos, em que a responsabilidade de proteger², “segurança humana”³ e “novas ameaças”⁴ es-

1 Marinho e marítimo são adjetivos que se referem ao mar. No entanto, marinho é o que é natural do mar; já marítimo é o que está junto ao mar, aquilo que o homem realiza no mar. Neste artigo, o termo marinho será mais utilizado.

2 A responsabilidade de proteger foi criada pela “necessidade de repensar as normas da intervenção e da soberania estatal, após a incapacidade da comunidade internacional, mesmo agindo sob os auspícios do CSNU [Conselho de Segurança das Nações Unidas], em lidar com os massacres ocorridos na Bósnia, em Ruanda e na Somália entre 1991 e 1995” (KENKEL, 2008, p.8). Portanto, a soberania deixaria de possuir uma inviolabilidade absoluta, a centralidade de ações e o monopólio legítimo da força.

3 Apesar de a segurança humana sugerir universalidade, este conceito tem sido usado para que os Estados do Norte norteiem a segurança humana nos Estados do Sul. Assim, as maiores ameaças à segurança internacional seriam os chamados Estados falidos ou frágeis, bem como os possíveis conflitos por eles gerados (DEN BOER e De WILDE, 2008).

4 São entendidas como ameaças “neotradicionais”, pois já existiam ao longo dos séculos. São comumente identificadas com: terrorismo; tráfico ilegal de armas, drogas e pessoas; pesca ilegal; contrabando; descaminho; pirataria; ações terroristas e demais ilícitos transnacionais.

tão cada vez mais presentes, relativizando a soberania estatal. A não-universalidade desses conceitos coloca em risco Estados emergentes, como o Brasil.

Logo, é pertinente discutir o quanto o mar pode ser securitizado⁵. Este conceito evidencia, muitas vezes, definições de “boas práticas de soberania” e “más práticas de soberania”, quando os Estados descumprem acordos que afetam a segurança de seus cidadãos, sejam estes por motivos climáticos, de segurança alimentar, humanitários ou ambientais (RODRIGUES, 2012; MARRONI; DE CASTRO; VIOLANTE, 2018), bem como aqueles inseridos nas áreas de estudo do Planejamento Espacial Marinho.

Como metodologia, foram utilizadas a coleta de dados e a revisão bibliográfica, com o uso de fontes primárias, como documentos oficiais do Estado brasileiro, bem como relatórios de palestras e eventos internacionais que promoveram o debate e a ampla troca de ideias em relação ao PEM, ao desenvolvimento e à soberania nacional.

O artigo está organizado em três seções: na primeira, serão discutidos conceitos importantes ao Planejamento Espacial Marinho, às Águas Jurisdicionais Brasileiras e à soberania nacional; na segunda seção, apresentam-se as principais influências a que as iniciativas de implementação do Planejamento Espacial Marinho estão sujeitas; na terceira, abordam-se a correlação do Planejamento Espacial Marinho com a Defesa Nacional e alguns dos projetos estratégicos da Marinha para a consecução de um Poder Naval⁶ crível. Por fim, uma breve conclusão reitera a inter-relação

entre o planejamento espacial marinho, a soberania, o desenvolvimento e a defesa nacional, para a projeção do País no sistema internacional por meio de uma “grande estratégia”.

A GESTÃO MARINHA INTEGRADA E O POTENCIAL MARÍTIMO BRASILEIRO: A PLURALIDADE DO CONCEITO DO PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO

As AJB correspondem a cerca de 5,7 milhões de km², o que equivale a, aproximadamente, metade do espaço terrestre nacional. A expressão “Amazônia Azul” foi cunhada para designar as AJB, ou seja, o Mar Territorial, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e as águas sobrejacentes à Plataforma Continental.

Nesse contexto, faz-se necessário compreender as diferenças entre Mar Territorial, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental. Mar Territorial é a extensão legal do território definido por um país; é o local em que as nações possuem completa soberania territorial, sendo limitado a 12 milhas náuticas⁷. A Zona Econômica Exclusiva é a área em que o país detém a soberania econômica para exploração e exploração de seus recursos naturais em 200 milhas náuticas, desde que comprove possuir condições para tal. A Plataforma Continental é a extensão do continente sob o oceano geograficamente, podendo alcançar até 350 milhas náuticas; neste espaço, o país possui direito à exploração do subsolo marinho.

5 Práticas intersubjetivas por intermédio das quais um agente securitizador procura identificar a existência de uma ameaça à sobrevivência de um objeto (BUZAN *et al.*, 1998).

6 Segundo Mello (1997), o Poder Naval é “mais restrito e se manifesta como poder especificamente militar, ao passo que o poder marítimo é mais abrangente e se concretiza na capacidade política, econômica e militar de uma potência em usar o mar”.

7 1 milha náutica equivale a 1.852 metros.

As responsabilidades do Brasil com relação às suas águas jurisdicionais e áreas de interesse estratégico são imensas. Neste contexto, a MB possui amplo espectro de atuação, desde a segurança da navegação, a busca e o salvamento, o comando e controle, as ações de presença, a segurança das linhas de comunicação, a pesquisa científica e a defesa propriamente dita. Portanto, as áreas marítimas estratégicas de maior importância para o emprego do Poder Naval, em ordem decrescente de prioridade, são as seguintes:

– Área Vital: abrange o Mar Territorial, a Zona Contígua e a Zona Econômica Exclusiva;

– Área Primária: abrange o Atlântico Sul, entre o paralelo 16° N, a costa oeste da África, a Antártica, o leste da América do Sul e o leste das Antilhas Menores, excluindo-se o Mar do Caribe;

– Área Secundária: abrange o Mar do Caribe e o Pacífico Sul, entre o Canal de Beagle, o litoral da América do Sul, o meridiano 085° W, o paralelo do Canal do Panamá e demais áreas do globo.⁸

Nesses espaços marinhos ocorre uma profusão de interações entre as atividades humanas e o meio ambiente. Assim, faz-se necessário discutir, sob uma perspectiva que relacione a exploração e o usufruto dos recursos marinhos nacionais, a implementação de um gerenciamento inteligente que seja capaz de coordenar,

de forma integrada, os vários setores envolvidos nessa equação.

Um dos conceitos modernos mais relevantes para uma gestão marinha integrada, multifuncional e orientada para o futuro (EHLER *et al.*, 2019) é o Planejamento Espacial Marinho. Segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), este consiste num “processo público de análise e alocação da distribuição espacial e temporal das atividades humanas em áreas marinhas, visando alcançar objetivos ecológicos, econômicos e sociais” (2009, p. 18, tradução nossa). A partir disso, uma gestão ecossistêmica mais

racional do espaço marinho pode ser empregada. É este o caminho que a ONU tem trilhado em conjunto com os demais países, entre eles o Brasil. Para Mazzer (2011), esse gerenciamento dos oceanos possui uma definição bem mais simples e generalista,

como um processo que se ampara em um tripé cujas bases são a economia, o meio ambiente e a sociedade, tendo sempre em vista o desenvolvimento.

Ademais, um aspecto bastante significativo dessa concepção é o fato de que o PEM está no vértice de diferentes áreas de conhecimento, desde estudos em Ecologia e Oceanografia, nas análises sobre as condições físicas e dos ecossistemas marinhos, até o suporte basilar da Ciência de Dados na sistematização inteligente das

O gerenciamento dos oceanos é como um processo que se ampara em um tripé cujas bases são a economia, o meio ambiente e a sociedade, tendo sempre em vista o desenvolvimento

⁸ ROTH, Luiz Carlos de Carvalho. “Contribuições para a formulação de uma Estratégia Marítima pelos Estados Unidos”. In: TAYLOR, Paul D. (Org.). *Perspectivas sobre Estratégia Marítima: ensaios das Américas, a nova Estratégia Marítima dos EUA e comentário sobre “Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo no Século XXI”*. Newport: Naval War College Press, s/d. – Cap. 9, p. 83-93.

informações coletadas e das pesquisas desenvolvidas ao longo do tempo, passando pelos Estudos Estratégicos e da Defesa Nacional, visando à formulação de um planejamento orientado para os interesses nacionais. Tudo isso ocorre justamente por seu caráter abrangente em compreender as múltiplas relações entre os seres vivos e o meio que compartilham, de maneira interligada e recíproca. Diferentemente de projetos isolados de zoneamento marinho, sua visão não apenas vislumbra os efeitos de uma determinada atividade marítima, como, por exemplo, a exploração de gás e petróleo, mas também os traz ao plano multissetorial, incluindo diversas atividades que ocorrem de maneira simultânea e por toda extensão marítima do País.

O PEM, se bem desenvolvido, pode trazer múltiplos benefícios na esfera do interesse público. Por ser abrangente e ter como propósito auxiliar, no complexo projeto de gestão marinha, o balanceamento de diferentes partes e seus respectivos interesses, é, por vezes, uma árdua missão de conciliação e reorganização estratégica e elevado potencial marítimo (LIVRO BRANCO, BRASIL, 2016).

É possível enxergar o quão vantajosa é a elaboração de um PEM direcionado aos interesses nacionais. Por certo, o bom uso do espaço marinho coopera para o desenvolvimento de todo o País, na medida em que oferece uma nova perspectiva analítica e estratégica ao considerar os múltiplos efeitos que tal dinâmica exerce sobre a sociedade.

Quando bem desenhado, o PEM apresenta-se como um projeto dinâmico e em contínuo movimento, à proporção que novas informações são identificadas para o incremento das análises sobre as condições existentes e futuras do meio marinho, potencializando, assim, “a capacidade do oceano de prover os serviços

ecossistêmicos dos quais dependem os seres humanos e todos os outros tipos de vida na Terra” (EHLER e DOUVERE, 2009, p.19, tradução nossa).

É necessário que haja um fluxo contínuo e renovável de pesquisas, principalmente aquelas que investigam as condições físicas do mar, de maneira apurada e profunda, e também análises que considerem tal domínio como propulsor de maior projeção do País em nível global, o que por si só já se constitui em um grande desafio, dada a vastidão do domínio marítimo sobre o qual o Brasil tem exclusividade. Se há esta dimensão marítima da soberania nacional, rica em recursos, por que não a fortalecer com um planejamento que vise capacitá-la, protegê-la e defendê-la, baseada em um Poder Naval crível que favoreça o desenvolvimento nacional?

Um dos resultados positivos da implementação de um PEM é a redução de conflitos causados por disputas de áreas marítimas, seja em casos de choque entre diferentes atividades humanas, seja entre as atividades humanas em geral e a natureza. O processo de compatibilização de atividades marinhas é posto em prática à medida que haja: o estabelecimento de prioridades para aumento do desenvolvimento e da conservação das áreas marinhas; a criação e a estimulação de oportunidades para novos usuários do mar; coordenação de ações e investimentos em espaço e tempo, tanto públicos quanto privados; o fornecimento de uma visão espacial e de direção consistente quanto ao desejável e possível nas áreas marinhas; proteção da natureza e desenvolvimento sustentável; redução da fragmentação dos *habitats* marinhos; e a redução do “duplo esforço” de diferentes organizações em relação a atividades referentes ao PEM (EHLER E DOUVERE, 2007). De certo, tal enumeração ilustra bem o quão extensiva e englobante é a

perspectiva estratégica desse planejamento e quais âmbitos precisam ser levados em conta na implementação de um PEM brasileiro que também abarque, de forma efetiva, a área da Defesa Militar.

Uma abordagem que preza pela planificação do meio trabalha no sentido de impedir problemas que hoje possam estar em curso, ao deixar uma postura reativa e, ainda, proporcionar aos “tomadores de decisão a chance de planejar e selecionar ações de gestão que conduzem ao futuro desejado de visão espacial para a área marinha” (EHLER *et al.*, 2019, p. 574, tradução nossa). Assim, há a devida reflexão sobre a forma como a área marinha está atualmente estabelecida e quais seriam as alternativas mais eficazes para atenuar tanto os problemas existentes quanto reduzir riscos da insurgência de novos.

Nesse sentido, a não-priorização da implementação do PEM, e, de forma específica, na Defesa Militar, como área agregadora das políticas nacionais voltadas à proteção, segurança e defesa de recursos no “mar que nos pertence”, contribuiu para facilitar ações unilaterais de Estados mais fortes e organizações internacionais no uso de meios extraordinários ou excepcionais que perpassem acordos, tratados e consensos estabelecidos pelas normas internacionais. Sendo assim, a securitização dos recursos naturais brasileiros, ameaças e agressões assimétricas por parte de potências extrarregionais no Atlântico Sul devem ser consideradas.

AS INICIATIVAS DO PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO NO BRASIL E SUAS INFLUÊNCIAS EXTERNAS

No ano de 2014, a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) organizou, juntamente

com o Ministério do Meio Ambiente do Brasil, a Jornada de Gerenciamento Costeiro e Planejamento Espacial Marinho, com a participação de diversos setores, inclusive indivíduos da sociedade civil, empresários e representantes do governo – como os da Marinha do Brasil – e acadêmicos, além de representantes de outros países, a fim de debater o PEM em cada país.

Apesar do recente esboço do PEM brasileiro, este processo é ainda inicial. Desde as amplas discussões internacionais que deram origem à CNUDM, o Brasil vem desenvolvendo institucionalmente as bases para o aprofundamento das noções que inter-relacionam os problemas marinhos e a necessidade integrada de planejamento dos oceanos e seus recursos para o desenvolvimento sustentável, de acordo com os princípios oriundos da Unesco.

Segundo a ONU, o PEM não gera um plano fechado; na verdade, é um processo contínuo e interativo de longo prazo (EHLER, 2009). Um exemplo disso é a Suécia – um dos países participantes do evento promovido no Brasil –, que está desenvolvendo seu planejamento em conjunto com os países vizinhos que compartilham o Mar Báltico, sendo amparada e motivada pela própria União Europeia, desde 2012 (ISAKSSON, 2014).

Entretanto, no Brasil, o PEM tem sido desenvolvido de maneira mais autônoma e dissociada, tanto em relação aos vizinhos sul-americanos quanto em relação aos próprios órgãos setoriais do País. Desde a década de 1970, o Brasil possui a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm), que funciona como um espaço de coordenação e debate entre diversos setores e instituições governamentais. Dentre as responsabilidades da Cirm, destacam-se a elaboração da política nacional dos recursos do mar e a

implementação do Programa Antártico Brasileiro (Proantar) (GONÇALVES, 2014). No entanto, um ponto em comum pode ser observado em ambos os países: a profunda dificuldade em unir e uniformizar os interesses de diferentes setores e, ao mesmo tempo, integrar a sociedade civil nesse mesmo processo.

Em 2014, durante aquele evento internacional apoiado pela Unesco, foram debatidos a importância do PEM na atualidade e os caminhos que os países estão seguindo em relação ao papel do mar no desenvolvimento político, econômico e social, além de medidas e consequências dos diferentes planejamentos adotados, entre os quais os realizados por países sul-americanos e os europeus com forte tradição marítima, como Noruega e Portugal. Nesse cenário, constatou-se que o mundo caminha para o controle estatal dos recursos marinhos. A expectativa é de que nos próximos

dez anos, cerca de 50 países terão aprovado seus respectivos planejamentos, totalizando metade das Zonas Econômicas Exclusivas ao redor do mundo (CAMPOS, 2014). Foi nesse cenário que o conceito de PEM foi debatido.

A partir da troca de dados e de experiências dos países, exercitou-se a transferência de conhecimento de diversos setores públicos e privados. Vale ressaltar, ainda, que membros da sociedade civil e

de Organizações Não Governamentais (ONGs) também contribuíram para o enriquecimento do debate. Desse modo, destacou-se o caminho fundamental que o planejamento brasileiro deve seguir, em atenção às experiências dos demais países marítimos. Com base nisso, o País poderá progredir em suas análises dos objetivos e prioridades nacionais. Em seguida, poderá designar papéis aos respectivos atores, recursos, competências e conhecimentos que devem ser adquiridos, definindo as devidas ações e intervenções em equilíbrio com a gestão sustentável e consciente (MARANHÃO, 2014).

Em dezembro de 2017, a ONU proclamou o período de 2021 a 2030 como a “Década Internacional da Oceanografia para o Desenvolvimento Sustentável”. Essa Iniciativa visa ampliar a cooperação internacional em pesquisa para promover a preservação dos oceanos e a gestão dos recursos naturais de

zonas costeiras. No Brasil, foi lançado o Comitê Nacional para a Década dos Oceanos, que reúne organizações internacionais, representantes do governo, sociedade civil e academia. O propósito é desenvolver um plano com diretrizes claras sobre onde queremos chegar nos próximos dez anos em relação à proteção dos oceanos, o que engloba, principalmente, a elaboração e implementação do Planejamento Espacial Marinho nacional⁹.

O mundo caminha para o controle estatal dos recursos marinhos. A expectativa é de que nos próximos dez anos, cerca de 50 países terão aprovado seus respectivos planejamentos, totalizando metade das ZEE mundiais

9 ONU declara Década da Oceanografia em 2021-2030. Página “Nações Unidas Brasil”. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/onu-declara-decada-da-oceanografia-em-2021-2030/>. Acesso em: 11 ago. 2020.

A Cirm tem papel fundamental nesse processo, pois lidera e coordena um Grupo de Trabalho sobre o PEM, composto por diversos ministérios, funcionando como um espaço de interação de diversas políticas setoriais brasileiras. Como exemplo dessas interações, citam-se o Programa Nuclear da Marinha (PNM) e a Política Nacional do Meio Ambiente, que, por uma infinidade de motivos, integram campos distintos de atuação, mas que se interseccionam sob o ponto de vista do PEM em suas diversas áreas de atuação, inclusive na Defesa Militar.

Vale ressaltar, ainda, que o programa nuclear é um dos programas estratégicos de maior importância para a MB, que, desde a década de 1970, vem desenvolvendo seu potencial nuclear com o intuito de dominar o ciclo do combustível nuclear para sua devida utilização em seus meios navais (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2017). Esse programa é de extrema importância para a implementação dos objetivos da PND (2016), para o fomento da indústria nacional e, principalmente, para a soberania marítima.

Há um ponto comum nos meios em que se debate o futuro do território marítimo do Brasil: o PEM deve integrar os interesses de todos os setores envolvidos em um movimento gradativo e adaptativo, em que as mudanças serão naturalmente constantes. Nesse sentido, a proposta da ONU em realizar um planejamento passo a passo deve ser devidamente considerada como modelo.

Mesmo países que têm tradição marítima enfrentam dificuldades em identificar os desafios e aplicar um planejamento espacial marinho articulado e eficiente. A Noruega, por exemplo, desde 2003 tentou aplicar diversas soluções para os problemas identificados pela gestão do país. Entretanto, foi somente com a

articulação entre setores e a expansão gradual de pequenos planos de manejo que o planejamento espacial começou a fluir e a facilitar a coexistência entre os setores (LANGAAS, 2014). Já em Portugal, o Ministério da Agricultura e Mar foi responsável pelo desenvolvimento do PEM do país, não estando este planejamento diretamente associado ao meio ambiente, e sim a uma questão voltada para os benefícios econômicos que o PEM poderia trazer. Já o plano de ação para o Mar de Portugal baseia-se na proteção, na segurança, no empreendedorismo e na inovação voltados para o meio marítimo (ALMODOVAR, 2014).

Apesar de os recursos e os planejamentos serem adaptados às demandas de cada país, observa-se que eventos como a Jornada de Gerenciamento Costeiro e Planejamento Espacial Marinho, a Declaração da Década dos Oceanos pela ONU e a criação, pela Unesco e parceiros, do Comitê Nacional para a Década dos Oceanos no Brasil têm obtido cada vez mais força, com o intuito de promover o compartilhamento de dados e *expertise* entre as nações. O Brasil tem recebido grande influência desses países. O compartilhamento de informações tem sido a base para os debates do PEM brasileiro, em que a visão estratégica, a gestão ecossistêmica e a articulação setorial têm se transformado no foco dessa discussão.

A DEFESA NACIONAL E O PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO

Em 2012 o Ministério da Defesa publicou, de maneira conjunta, a Política Nacional de Defesa (PND), a Estratégia Nacional de Defesa (END) e o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), que estabelecem importantes diretrizes sobre

como se constitui a Defesa Nacional do Brasil e de que forma esta deve atuar. Atualizados de quatro em quatro anos, esses documentos de alto nível visam, por meio de uma linguagem objetiva e clara, conscientizar a população brasileira sobre a importância da Defesa Nacional, destacando que ela deve ser entendida como uma preocupação de todos, ou seja, não deve estar restrita apenas a militares ou ao governo. Nesse contexto, entre várias questões tratadas, uma delas é o reconhecimento da importância histórica do mar para o País, bem como a “natural vocação marítima” do Brasil por conta de seu vasto litoral. Dessa forma, percebe-se que a ligação entre o domínio marítimo e as Forças Armadas é nítida, proporcionando espaço para análise sobre uma possível relação entre o PEM e o braço armado do Estado, em prol da segurança marítima.

Por sua vez, a natural vocação marítima brasileira é respaldada pelo seu extenso litoral, pela magnitude do comércio exterior através dele praticado e pela incontestável importância estratégica do Atlântico Sul, o qual acolhe a denominada “Amazônia Azul”, ecossistema de área comparável à Amazônia brasileira e de vital relevância para o País, na medida em que incorpora elevado potencial de recursos vivos e não vivos, entre estes, as maiores reservas de petróleo e gás do Brasil (BRASIL, PND, 2016, p. 198).

No mar, a ZEE brasileira, cujo limite exterior é de 200 milhas náuticas, tem uma área oceânica aproximada de

3,54 milhões de km². Assim a área em questão, somada aos 965 mil km² de plataforma continental (PC), situados além das 200 milhas náuticas e reivindicados junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU, perfaz um total aproximado de 4,5 milhões de km². Essa extensa área oceânica delimita o que se denomina “Amazônia Azul”, que é adjacente ao continente e corresponde a aproximadamente 52% da área continental brasileira. (LIVRO BRANCO, BRASIL, 2016, p.41)

A partir da noção de “Amazônia Azul”, exposta acima, é possível enxergar a importância do desafio de administrar e proteger todo um território que detém características específicas e dinâmica própria. O meio marinho, destarte, requer um ordenamento especial, que foi acordado na CNUDM, da qual o Brasil é signatário, estabelecendo faixas e limites onde o Estado exerce plena soberania. (LIVRO BRANCO, BRASIL, 2016).

Conforme a perspectiva do uso do espaço, é necessário atentar para o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac)¹⁰. Este, em constante atualização, vem definir o Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira, em que o Brasil exercerá soberania para a exploração dos recursos naturais do leito e subsolo marinhos, além das 200 milhas náuticas (Zona Econômica Exclusiva – ZEE). O Estudo do Limite Exterior da Plataforma Continental Brasileira já foi levado à ONU, visando somar “2,1 milhões de km² ao nosso território, que, somados

10 O Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac) é um programa instituído pelo Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989, com o propósito de estabelecer o limite exterior da Plataforma Continental, ou seja, determinar a área marítima além das 200 milhas, na qual o Brasil exercerá direitos de soberania para a exploração e o aproveitamento dos recursos naturais do leito e subsolo marinho. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>. Acesso em: 15 jun. 2020.

aos 3,6 milhões de km² de ZEE, totalizará uma área marítima de 5,7 milhões de km², ampliando a nossa Amazônia Azul¹¹ Tais limites das Águas Jurisdicionais garantem direitos econômicos – com destaque para a camada do pré-sal – e, em contrapartida, deveres e responsabilidades de natureza política, ambiental, de segurança e defesa, em área que soma o equivalente a 67% do território terrestre brasileiro.

Logo, os deveres da Defesa quanto ao patrimônio nacional e à garantia da soberania devem levar em consideração a dimensão marinha, bem como sua gestão de recursos, a fim de que a integridade territorial seja mantida e até mesmo ampliada. As Forças Armadas e, de forma particular, a Marinha do Brasil, atuam como salvaguardas dessas premissas. Para além da vigilância de sua costa, o Brasil se propõe a ser um ator de relevância internacional, principalmente no Atlântico Sul, alargando o seu alcance aos recursos naturais e obtendo maior projeção marítima.

Assim, a adoção de um projeto PEM constitui relevante ferramenta no cumprimento dos objetivos da defesa ao trazer uma visão que não se fixa a categorias estanques, mas agrega diferentes setores no cálculo administrativo. É indissociável dessa gestão marinha uma perspectiva abrangente e integradora na formulação de planos de ação, assim como é fundamental para a Defesa Nacional encontrar meios de pôr em prática a Estratégia Nacional definida. De fato, o PEM pode ser uma ferramenta de governança eficaz para as formulações da END e do PND.

O desenvolvimento de um PEM de longo prazo pode trazer não somente benefícios econômicos, mas também a identificação de áreas biológicas importantes, o desenvolvimento de pesquisas científi-

cas e, logicamente, a real identificação do patrimônio e das riquezas naturais a serem protegidas. Nesse sentido, vale pontuar o desenvolvimento do Projeto Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) promovido pela MB (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2019):

O Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) consiste em um conjunto de sistemas que tem como objetivo ampliar a capacidade de monitoramento e controle das águas jurisdicionais e das regiões de busca e salvamento sob responsabilidade do Brasil. (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2019)

Esse sistema visa aumentar a capacidade do monitoramento e de resposta a eventos que representem uma ameaça aos interesses nacionais. Isso possibilitará, segundo o Ministério da Defesa, a implantação de outros sistemas, como o Sistema de Vigilância de Fronteiras (Sisfron) e o Sistema de Defesa Aérea Brasileira (SDAB), bem como aumentar a eficiência do País no combate ao tráfico ilegal de drogas e armas. Assim, garantir-se-ão maior presença do Estado e, conseqüentemente, o desenvolvimento do PEM, incluindo as demais áreas envolvidas no processo – como a pesca, o transporte marítimo, a aquicultura, a exploração de óleo e de gás, a proteção e conservação do espaço etc.

O Poder Naval exercido pela MB atua principalmente em suas tarefas básicas, como na negação do uso do mar ao inimigo (PND, BRASIL, 2016), sendo, portanto, um pilar no PEM na área da Defesa Militar, sem o qual quaisquer projetos que visem melhorias quanto à sua fruição não se sustentam sem a devida

11 Amazônia Azul. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/amazoniaazul>. Acesso em: 20 abr. 2020.

proteção. A Marinha, assim, se apresenta como “garantidora” para a efetiva criação de uma gestão marítima que possa, de fato, ocorrer. Desse modo, os benefícios decorrentes disso poderão ser repassados à sociedade brasileira.

A MB almeja construir um Núcleo do Poder Naval que seja capaz de proteger e defender tamanhas riquezas marinhas em suas águas jurisdicionais. Isso ocorrerá com a ampliação e a modernização de sua capacidade operacional, o que passa, necessariamente, dentro da atual estratégia naval, pelo domínio da energia nuclear em todas as suas fases (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2019). Com isso, busca-se a articulação efetiva entre a Estratégia Nacional de Defesa e o PEM, haja vista que um está diretamente associado ao outro.

O Projeto e Construção do Submarino Brasileiro com Propulsão Nuclear (SN-BR) faz parte de um amplo programa estratégico do Estado brasileiro, denominado de Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub)¹². A consecução desse programa e de seus projetos permitirá a segurança e defesa de extensas áreas marinhas em que os recursos vivos e não vivos poderão ser protegidos, conservados e explorados. O programa nuclear em desenvolvimento pela Marinha como um todo – Núcleo do Poder Naval e o Programa Nuclear da Marinha – garantirá o fomento da capacidade estatal do emprego do Poder Naval para a salvaguarda dos interesses nacionais nas áreas marítimas de responsabilidade do País (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2019).

Uma vez que o Estado brasileiro apresenta questões nas águas jurisdicionais a

defender – recursos, espaço, comércio, preservação ambiental, exploração e pesquisa –, ele empregará mecanismos e capacidades disponíveis. Preservar a riqueza nacional é um dos objetivos do PEM, sendo de total interesse da Defesa Nacional.

Com efeito, nota-se que a MB possui um enorme desafio e tem buscado somar forças em diversas frentes para monitorar a extensão de seu espaço marinho. Ao desenvolver tecnologia sensível e empregá-la, em um futuro próximo, em suas águas jurisdicionais, a Marinha tem se esforçado em cumprir os objetivos do PND, sobretudo em relação ao seu posicionamento estratégico de negação do uso do mar ao inimigo e de dissuasão negatária (BRASIL, PND, 2016). Seu foco encontra-se ligado não apenas à PND, mas também aos objetivos da política externa, relacionando a Defesa Nacional à estabilidade regional e à manutenção da paz e da segurança internacional.

O estudo de políticas integrativas da Ciência, Tecnologia e Inovação aplicadas à Defesa militar encaixam-se no objeto de estudo dos Estudos Estratégicos, na garantia de uso, proteção e defesa dos espaços marinhos vitais do Brasil (Amazônia Azul), fortalecendo a implementação do Planejamento Espacial Marinho nacional na área da Defesa Militar. Isso combina desenvolvimento e Defesa, em uma “grande estratégia”, de modo a evitar que o Brasil se submeta a interesses externos contrários aos seus objetivos político-estratégicos.

A defesa do País é indissociável de seu desenvolvimento, na medida em que depende das capacidades

12 O Prosub consiste na construção de quatro submarinos convencionais derivados da classe francesa *Scorpena* (um já lançado ao mar em 2018); na construção de uma Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (inaugurada em 1º de março de 2013); na construção de um complexo de estaleiro e base naval em Itaguaí, no Rio de Janeiro; e na construção de um submarino de propulsão nuclear, com previsão de prontificação em 2029. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/prosub/>. Acesso em: 15 jun. 2020.

instaladas, ao mesmo tempo em que contribui para o incremento das potencialidades nacionais e para o aprimoramento de todos os recursos de que dispõe o Estado brasileiro (BRASIL, END, 2016, p.195).

Incrementando essa ideia, Figueiredo (2015, p.62) acrescenta que o ganho de poder e a política são instrumentos voltados para a independência nacional a partir da forte associação entre a questão da Defesa e a do desenvolvimento: “O poder e a política devem vincular-se à independência nacional, que, por sua vez, está vinculada à defesa e ao desenvolvimento, assim como se pode dizer que não ocorre verdadeiro desenvolvimento sem sistemas críveis de defesa. Desenvolvimento e defesa são conceitos que não podem ser pensados indissociadamente”.

Para tanto, a MB tem como propósitos a ampliação de sua presença no Atlântico Sul e na Amazônia, o incremento da cooperação e de operações combinadas e a ampliação do intercâmbio científico e tecnológico (MARINHA DO BRASIL, 2017). Para tal, o PEM, no âmbito da Defesa Nacional, está caminhando sobre princípios instituídos e adotados pelo Estado brasileiro, por meio de sua Marinha.

A população brasileira, por sua vez, após longo período livre de conflitos, tem a percepção das ameaças desvanecidas, ainda que o País tenha evoluído nas questões de segurança e de defesa. [...] Nesse contexto, espera-se que o Brasil insira-se cada vez mais no cenário mundial, obtendo maior representatividade nas decisões internacionais. Por outro lado, as atenções externas tenderão a voltar-se para o País, de sorte que sua ascensão no contexto global requer especial atenção às ações

no sentido de garantir sua soberania (BRASIL, PND, 2016, p.197).

Por certo, a questão de Defesa no Brasil enfrenta seus próprios desafios em sua consolidação enquanto temática pública de relevância. Não é ignorada a dificuldade de se fazer notar a demanda por investimentos em Defesa que a capacitariam não apenas em meios e pessoal, mas também na ampliação de uma visão estratégica moderna e que englobe conceitos correlatos, como o PEM. Assim, a institucionalização de um PEM brasileiro cooperaria não apenas nas áreas ligadas às “ciências da vida”, mas também no reforço quanto à posição que a Defesa ocupa na gestão dos recursos marinhos e na promoção do desenvolvimento sustentável e prioritariamente nacional do País.

Portanto, a Defesa Nacional é a principal garantidora, mantenedora e integradora da execução de projetos das demais áreas do Planejamento Espacial Marinho. Inclusive, compreende-se que o fortalecimento institucional tem estreita ligação com o desenvolvimento de programas e projetos estratégico-navais, especialmente pela busca por tecnologias sustentáveis e de uso dual, como é o caso do SN-BR. Essa garantia possibilita que um projeto de PEM se concretize e se consolide nas AJB. Ela se dispõe a conectar diferentes esferas e interesses da sociedade, a fim de aperfeiçoar as interações que ocorrem no domínio marítimo do Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil possui grandes desafios quanto ao uso compartilhado e harmônico do ambiente marinho de forma organizada e integrada. Além de lidar com as dimensões do território marítimo, esse processo de planejamento – o PEM – pressupõe

o envolvimento e a participação dos diferentes setores e atores das mais variadas áreas de atuação da sociedade brasileira no “mar que nos pertence”. Esse processo integrativo deve ser visto a partir da ótica estratégica estatal, por envolver instituições e investimentos em áreas-chave para o desenvolvimento e a defesa. Exemplos disso são a questão da exploração do pré-sal e o envolvimento colaborativo dos órgãos que tratam da zona costeira e do oceano propriamente dito indissociadamente.

Tal projeto deve apresentar elementos multidisciplinares e ter gestores conscientes da necessidade de uma visão estratégica articulada. A elaboração e a implementação do PEM importam para a consecução de objetivos de desenvolvimento econômico, científico, ambiental, social e – como se buscou destacar ao longo do artigo – da defesa do Estado brasileiro. De fato, tal concepção alia-se bem aos documentos de alto nível da Defesa Nacional e da Ciência, Tecnologia e Inovação. Sua visão multissetorial é extremamente proveitosa quando utilizada em uma aplicação prática.

Portanto, em vista de tudo o que foi exposto, entende-se o Planejamento Espacial Marinho como uma ferramenta de governança útil ao controle territorial nos aspectos econômicos, geopolíticos, geológicos, biológicos, jurídicos e político-estratégicos. Quanto ao aspecto político-estratégico, ressalta-se a inter-relação das questões relativas à segurança e defesa e as políticas de Ciência, Tecnologia e Inovação.

Admite-se, ainda, que seu uso e sua discussão não podem ser comportados pelo presente artigo, sendo plenamente possível, e até mesmo necessário, ampliar o debate nas universidades, na Marinha do Brasil em outros setores governamentais e na sociedade como um todo. Sua contribuição é reconhecida e discutida amplamente em fóruns internacionais, como os da ONU e da Unesco, como também aplicada por outros países mais desenvolvidos neste processo, que podem servir de modelos, sem se esquecer das especificidades dos espaços marinhos nacionais.

Quanto aos prováveis resultados a serem alcançados da implementação do PEM no Brasil, esta refletirá, como afirma Figueiredo (2015b), na forma como é tratada a maturação do pensamento estratégico nacional, embasado na segurança e defesa. O autor afirma que, para os Estados poderosos, nada é mais real e nacional do que os estudos estratégicos. Nesses países, a defesa ganha dimensão geográfica,

podendo seus interesses estar sediados em outros territórios, alargando o sentido de nacional, situando-se no internacional. Já para os países menos poderosos nada é mais ideal e menos nacional do que a sua própria defesa. Nos países ditos mais frágeis, os sistemas e planos de defesa são feitos somente para constar.

O empenho para a ampliação da Plataforma Continental junto à CLPC da ONU justifica o *status* do Estado brasileiro como potencial Estado de projeção oceânica. O Brasil pode aproveitar, em curto ou médio prazo, enquanto as ameaças tradicionais e

A construção de um perfil marítimo robusto passa, necessariamente, pelo fomento da maritimidade do povo e do caráter dos governantes. O desafio é grande

as chamadas “novas ameaças” ainda são pequenas em seu espaço marinho vital e no entorno estratégico quando comparadas com a grandeza que se apresentam em outros espaços marinhos mundiais.

Há muitos países bem adiantados no processo de integração de políticas marinhas, não apenas as potências centrais, mas países com maior tradição marítima que o Brasil, como Noruega e Portugal. A cons-

trução de um perfil marítimo mais robusto passa, necessariamente, pelo fomento da maritimidade de seu povo e do caráter de seus governantes. O desafio é grande. Os Estados que melhor estabelecerem e coordenarem suas políticas para o mar alcançarão, de forma racional e eficiente, condições para o seu desenvolvimento, defesa, soberania marítima e projeção internacional, em uma “grande estratégia”.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Direito do Mar; Mar Territorial, Soberania;

REFERÊNCIAS

- ALMODOVAR, Margarida. “Institutional challenges for the integrated development of planning – Portugal”. In: *Jornada de Gerenciamento Costeiro e Planejamento Espacial Marinho*, 2014. Ministério do Meio Ambiente, p. 27-36.
- AMAZÔNIA AZUL. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/amazonia-azul>. Acesso em: 1º dez. 2018.
- BRASIL, Política Nacional de Defesa. Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa. Brasília: Ministério da Defesa, 2012. Disponível em: https://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf. Acesso em: 6 de jun. 2019.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Política Nacional de Defesa (PND), Estratégia Nacional de Defesa (END) e Livro Branco da Defesa Nacional (LBDN). Brasília, 2016. Diário do Congresso Nacional. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/norma/30745258/publicacao/30745596>. Acesso em: 30 de maio 2020.
- BUZAN, Barry, WAEVER, Ole e WILDE, Jaap de. *Security: a New Framework for Analysis*. Londres: Lynne Rienner Publishers, 1998.
- CAMPOS, Alejandro Iglesias. “Conceitos e Estado da Arte sobre Planejamento Espacial Marinho – COI”. In: *Jornada de Gerenciamento Costeiro e Planejamento Espacial Marinho*, 2014. Ministério do Meio Ambiente, p. 12-24.
- CNUDM. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: www2.mre.gov.br/dai/m_1530_1995.htm. Acesso em: 17 de maio 2019.
- DEN BOER, Monica; WILDE, Jaap de. “Top-Down e Bottom-Up Approaches to Human Security”. In: DEN BOER, Monica; WILDE, Jaap de (Ed.). *The Viability of Human Security*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2008.
- EHLER, Charles ; DOUVERE, Fanny. *Marine Spatial Planning: a step-by-step approach toward ecosystem-based management*. Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme. COI – Manual e Guias, Paris, n. 53, Icam Dossier, Unesco, 2009.
- EHLER, Charles N. ; DOUVERE, Fanny. *The Importance of Monitoring and Evaluation in Adaptive Maritime Spatial Planning*. Boston: Springer Science Business Media, 2010.
- EHLER, Charles N.; SANTOS, Catarina Frazão; AGARDY, Tundi. “Marine Spatial Planning”. In: *World Seas: An Environmental Evaluation*. Warwick. Academic Press, 2019. Cap. 30.

- EHLER, Charles N. “Marine spatial planning: An idea whose time has come”. In: *Offshore Energy And Marine Spatial Planning*. Yates, Katherine L., BRADSHAW, Corey J. A. Nova York: Routledge, 2018. Cap. 1.
- FIGUEIREDO, Eurico de Lima. *Pensamento Estratégico Brasileiro – Discursos*. Rio de Janeiro: Editora Luzes – Comunicação, Arte & Cultura. 2015a.
- FIGUEIREDO, Eurico de Lima. “Os Estudos Estratégicos como área do conhecimento científico”. *Revista Brasileira de Estudos de Defesa*, 2015b, v. 2, n. 2, p.107-124.
- GONÇALVES, Rogério de Oliveira. “Arranjo no Brasil para Uso Compartilhado do Ambiente Marinho – Secirm”. In: *Jornada de Gerenciamento Costeiro e Planejamento Espacial Marinho*, 2014. Ministério do Meio Ambiente, p. 6-12.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Atlas Geográfico das Zonas Costeiras e Oceânicas do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.
- ISAKSSON, Ingela. “A sea that unite us – challenges and possibilities – Swedish Agency Marine and Water Management”. In: *Jornada de Gerenciamento Costeiro e Planejamento Espacial Marinho*, 2014. Ministério do Meio Ambiente, p. 36-38.
- LANGAAS, Anne E. “Institutional Challenges in Marine Spatial Planning, Norway”. In: *Jornada de Gerenciamento Costeiro e Planejamento Espacial Marinho*, 2014. Ministério do Meio Ambiente, p. 25-27.
- MARANHÃO, Ney. *Jornada de Gerenciamento Costeiro e Planejamento Espacial Marinho*, 2014. Fala do então secretário de Recursos Hídricos e Ambiente Urbano do Ministério de Meio Ambiente, durante abertura da 50ª Sessão Ordinária do Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro (Gi-Gerco), em 5 de fevereiro de 2014. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.io.usp.br/index.php/noticias/10-io-na-midia/669-jornada-de-gerenciamento-costeiro-e-planejamento-espacial-marinho.html>. Acesso em: 11 de ago. 2020.
- MINISTÉRIO DA DEFESA. *Projetos Estratégicos da Marinha*. 2019. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br/industria-de-defesa/paed/projetos-estrategicos/projetos-estrategicos-da-marinha-do-brasil>. Acesso em: 1º de jun. 2019.
- MARINHA DO BRASIL. “A Concepção Estratégica da Marinha”. In: *XIV Congresso Acadêmico sobre Defesa Nacional*, Rio de Janeiro, 2017. Aman. 58 slides. Disponível em: https://www.defesa.gov.br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/palestra_cadn_xi/xiv_cadn/a_concepcao_estrategica_da_marinha_do_brasil_e_os_projetos_decorrentes.pdf. Acesso em: 28 de jun. 2019.
- MARINHA DO BRASIL. LEPLAC. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/secirm/leplac>. Acesso em: 15 de jun. 2020.
- MARRONI, Etiene Vilela; DE CASTRO, Flávia Rodrigues; VIOLANTE, Alexandre Rocha. “Securitização do Meio Ambiente: Segurança Humana e Responsabilidade de Proteger para Todos?”. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro. RJ. 2018.
- MAZZER, Alexandre. “Interface Técnica e Legal no Planejamento Espacial Marinho: Considerações sobre a Espacialização de Dados”. *Revista Síntese Direito Ambiental*, São Paulo: novembro, v. 8, n. 44, p. 43-53, 2011.
- ONU declara Década da Oceanografia em 2021-2030. Página “Nações Unidas Brasil”. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/onu-declara-decada-da-oceanografia-em-2021-2030/>. Acesso em: 11 de ago. 2020.
- PROSUB. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/prosub/>. Acesso em: 15 de jun. 2020.
- RODRIGUES, Thiago. “Segurança Planetária: entre o climático e o humano”. *Ecopolítica*. São Paulo, N.3, p.5-41, 2012. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/ecopolitica/article/view/11385>. Acesso em: 10 de jan. 2018.
- ROTH, Luiz Carlos de Carvalho. “Contribuições para a formulação de uma Estratégia Marítima pelos Estados Unidos”. In: TAYLOR, Paul D. (Org.). *Perspectivas sobre Estratégia Marítima: ensaios das Américas, a nova Estratégia Marítima dos EUA e comentário sobre “Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo no Século XXI”*. Newport: Naval War College Press, s/d. – Cap. 9, p.83-93.

A GUERRA QUE SE URBANIZOU

Há dois fatores indispensáveis a uma vida satisfatória e relativamente feliz. Um é segurança e o outro é liberdade.

Zygmund Bauman

LEONARDO BARBOSA CABRITA*
Primeiro-Sargento (FN)

SUMÁRIO

Introdução
Violência
Forças Armadas
Guerra Irregular
Conclusão

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como propósito contribuir para a compreensão do fenômeno conhecido como violência. O trabalho pretende abranger o conceito, analisar especificamente a violência urbana no estado do Rio de Janeiro (RJ) e comparar sua semelhança com o modelo de beligerância irregular.

Muitas pesquisas apontam que a violência está relacionada às desigualdades

sociais e à demografia. Por vezes atentamos para os fatores que conduzem a tal situação: pobreza; desigualdade social; falta de educação, moradia e saneamento básico; e desemprego elevado, entre outros. Isso tem sido um diagnóstico automático, uma espécie de explicação sedutora, que acaba virando uma herança que vai passando de geração para geração.

Os estados brasileiros seguem violentos por tendência, com milhares de assaltos, arrastões, homicídios, latrocí-

* Graduado em História pela Universidade Estácio de Sá. Especialização em História Contemporânea e em Relações Internacionais pela Universidade Candido Mendes.

nios, roubos e furtos atormentando diariamente a vida dos cidadãos. Especialistas defendem e apontam diversas formas de minimizar esse problema, por meio de políticas públicas e métodos de prevenção, instituídos para reduzir a violência. Esses programas não propõem soluções práticas e não dão conta de trazer resultados satisfatórios.

A violência urbana tem se destacado como um dos grandes temas de discussão no nosso cotidiano. Vivemos momentos desagradáveis, com o esgotamento das políticas públicas, crise econômica e incerteza da confiança nos órgãos de segurança, chegando a índices alarmantes de violência, que exigiram uma intervenção em 2018.

A primeira proposta do artigo é conceituar e comentar a violência, abordando, entre outros aspectos, a violência urbana, gerada por organizações criminosas. A segunda parte aborda o emprego das Forças Armadas (FA) em Operações de Garantia da Lei e da Ordem (GLO), que se fez constante ao longo de alguns anos, com a tarefa de recuperar a capacidade operativa dos órgãos de segurança pública e baixar os índices de criminalidade. Por fim, a terceira parte examina e relaciona a violência urbana e suas características *modus operandi*, com a guerra irregular, sua dinâmica e suas consequências para o estado do Rio de Janeiro, comparando esse estágio da violência a um conflito característico de uma zona de guerra.

VIOLÊNCIA

Observar a violência no estado do Rio de Janeiro, que aumenta, se fortifica e deixa hoje grandes marcas na sociedade, virou motivo principal de preocupação para os moradores desse, em especial de sua capital. Estudos revelam que diversos fatores podem levar ao aumento da violência: desigualdade econômica e social, desvalorização dos conceitos morais e espirituais, racismo, pobreza, exposição na imprensa, fragilidade dos órgãos de segurança, crime organizado, corrupção, desemprego, excesso de população carcerária etc.

O Brasil é um dos dez países mais violentos do mundo¹. Numa sociedade em que as desigualdades são gritantes, os atos violentos assumem formas diversas: conflitos armados, violência de organizações criminosas, assaltos, homicídios, agressões familiares e terrorismo. Essa violência vem crescendo sem

dar sinais de tréguas, atingindo patamares inadmissíveis. Estamos vivendo uma situação inusitada, com uma cidade, a do Rio de Janeiro, sitiada pela violência, que vem alterando toda a sua dinâmica estrutural, produzindo insegurança e medo.

Historicamente, a violência atinge todos os setores da sociedade. O conceito de violência, complexo e extremamente atual, é tão amplo que dificilmente as classificações abrangem todas as formas. Muitos de nós conseguimos ver, sentir e identificar uma ação ou situação violenta,

Vivemos situação inusitada, com o Rio de Janeiro sitiado pela violência, o que vem alterando sua dinâmica estrutural e produzindo insegurança e medo

1 As estatísticas estão no *Atlas da Violência de 2018*, produzido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

porém os fatores relativos à violência podem ter significados múltiplos e diferentes, dependendo da cultura, do momento e das condições nas quais eles ocorrem.

Para iniciarmos nossa reflexão sobre violência, é necessário considerar seu significado e seus conceitos. Segundo o *Dicionário Michaelis*, a violência é “qualidade ou caráter de violento, ato de crueldade, emprego de meios violentos e fúria repentina. [Jurídico] Coação que leva uma pessoa à sujeição de alguém”.

Sua etimologia remonta ao termo latino *violentia* (força, caráter, bravio ou violento) e ao verbo *violare* (transgredir, profanar, tratar com violência). O núcleo de significação remete a *vis* significa força, vigor, potência, emprego de força física, mas também quantidade, abundância, essência de alguma coisa².

Para tal, recorreremos também ao conceito de violência desenvolvido por uma das teóricas políticas mais influentes do século XX, Hannah Arendt. Em seu livro *Sobre a Violência*, ela distingue cinco palavras que, muitas vezes, costumamos usar como sinônimas: poder, vigor, força, autoridade e violência. Poder, diz ela, “corresponde à habilidade humana não apenas para agir, mas para agir em concerto. O poder nunca é propriedade de um indivíduo; pertence a um grupo e permanece em existência apenas na medida em que o grupo se conserva unido”³. O vigor, enquanto entidade individual, é definido como “a propriedade inerente a um objeto ou pessoa, e pertence ao seu caráter, podendo provar-se a si mesmo na relação com outras coisas ou pessoas, mas sendo

essencialmente diferente delas”⁴. Já o termo “força”, destacado pela autora como o sinônimo de violência mais utilizado no discurso cotidiano, “deveria ser reservado, na linguagem terminológica, às forças da natureza ou à força das circunstâncias, isto é, deveria indicar a energia liberada por movimentos físicos ou sociais”⁵. A autoridade pode ser investida em pessoas ou postos hierárquicos, e “sua insígnia é o reconhecimento inquestionável por aqueles a quem se pede que obedeçam; nem a coerção nem a persuasão são necessárias”⁶. Por fim, distingue a “violência” dos demais termos pelo seu caráter instrumental, estando “próxima do vigor, posto que os implementos da violência, como todas as outras ferramentas, são planejados e usados com o propósito de multiplicar o vigor natural até que, em seu último estágio de desenvolvimento, possam substituí-lo”⁷.

Outro conceito desenvolve a professora e filósofa Marilena Chauí, que ampliou o entendimento sobre a violência e a magnitude deste fenômeno em nossa sociedade.

Evidentemente que as várias culturas e sociedades não definiram a violência da mesma maneira; ao contrário, dão-lhes conteúdos diferentes, segundo o tempo e o lugar, de tal maneira que o que uma cultura ou o que uma sociedade julga violento pode não ser avaliado por uma outra. No entanto, malgrado as diferenças, certos aspectos da violência são percebidos da mesma maneira nas várias culturas

2 MICHAUD, Yves. *A violência*. São Paulo: Ática, 1989, p. 8.

3 ARENDT, Hannah. *Sobre a Violência*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994, p. 36.

4 *Ibidem*, p. 37.

5 *Ibidem*.

6 *Ibidem*.

7 *Ibidem*.

e sociedades, formando um fundo comum contra o qual os valores éticos são erguidos. Fundamentalmente, a violência é percebida com exercício da força física e do constrangimento psíquico para obrigar alguém a agir de modo contrário à sua natureza e ao seu ser ou contra sua própria vontade⁸ (CHAUÍ, 2009, p. 308).

É importante destacar também o conceito de violência proposto pela Organização Mundial da Saúde (OMS), que a define como: “o uso intencional da força física ou do poder, real ou em ameaça, contra si próprio, contra outra pessoa, ou contra um grupo ou uma comunidade, que resulte ou tenha grande possibilidade de resultar em lesão, morte, dano psicológico, deficiência de desenvolvimento ou privação”⁹.

O termo violência, de natureza polisêmica, é utilizado em muitos contextos sociais. Entre os tipos de violência, o foco do artigo é a violência no meio urbano, que consiste em vários delitos que proliferam de forma assustadora pelo Brasil, como roubos, furtos, latrocínios, assassinatos, seqüestros e tráfico de drogas e de armas, que se manifestam particularmente nas grandes cidades, impactando de forma negativa o convívio entre as pessoas e a sua qualidade de vida, causando medo e insegurança.

No decorrer da história, muitas pessoas com padrão de vida menos favorecido amontoaram-se em precárias habitações coletivas nos grandes centros urbanos. Na metade do século XIX, esse tipo de habitação era genericamente denominado de “cortiço”, uma espécie de moradia pequena, com cômodos insalubres, ao longo de um corredor.

Na metade do século XX, com a falência do milagre econômico brasileiro, iniciou-se um processo de êxodo rural de trabalhadores dos estados mais pobres do Brasil em direção a regiões mais ricas, formando grandes contingentes populacionais. A partir daí, os morros situados no centro da cidade, até então pouco habitados, passam a ser rapidamente ocupados, dando origem a uma forma de habitação popular, a “favela”, que marcaria profundamente a estrutura urbana.

De forma geral, o termo “favela” possui uma carga um tanto quanto pejorativa. A favela passou a ser, na grande maioria das vezes, relacionada à pobreza, criminalidade, pouca estrutura social, sendo tratada como um lugar inferior aos demais locais da cidade. Hoje, com um tom menos preconceituoso, chama-se esta concentração popular de “comunidade”. Ou seja, um lugar onde a vida coletiva se deu sem a intervenção do Estado, sendo uma região favorável à incidência criminal.

A violência urbana desenvolveu-se a partir do fenômeno conhecido como “metropolização”, devido ao fluxo migratório do campo para as cidades, com a disputa de um estreito mercado de trabalho e a concentração de grandes contingentes populacionais em torno de um mesmo núcleo de produção e serviços, acirrando as contradições, distribuindo de forma desigual bens e oportunidades e promovendo o rompimento de valores sociais, provocando consequências, principalmente pelo crescimento descontrolado das cidades.

A população absorvida pela economia acaba se aglomerando em espaços comprimidos nas comunidades, gerando, nas zonas urbanas, um confronto social evidente

8 CHAUÍ, Marilena. *Convite à Filosofia*. 13 ed. São Paulo: Ática, 2009, p. 308.

9 KRUG, E. G. et al. Lozano R. *Relatório mundial sobre violência e saúde*. Genebra, Suíça: World Health Organization, 2002, p. 27.

entre riqueza e pobreza, no qual a atuação do Estado muitas vezes se torna escassa. Consequentemente, o crime organizado constitui um “poder paralelo”, exercendo controle territorial por meio de grupos armados e com o comércio de drogas ilícitas, criando um grande circuito criminal.

Porém a violência urbana é um fenômeno multifacetado, que combina fatores diversos. Acredita-se que quanto mais a sociedade se expõe à miséria e à pobreza, mais o indivíduo se aproxima da violência, a julgar pelas recorrências dos crimes nas ruas, dentro das casas, nos locais de trabalho e nas áreas de lazer e pelos discursos e sentimentos expressos em todas as mídias diariamente. Esta análise parece óbvia, porém há múltiplas causas, diversas consequências e nenhuma solução à vista.

No sentido sociológico, o fenômeno da violência urbana reflete a existência de conflitos na organização social. O sociólogo Émile Durkheim, mesmo sem ter se debruçado especificamente sobre a problemática da violência urbana, sinaliza que a violência pode gerar um quadro de anomia social, um conceito que foi bastante explorado em suas obras *Suicídio* (1897) e *Da Divisão Social do Trabalho* (1893), em que os indivíduos desconsideram o controle social que rege determinada sociedade, “ausência de regras e normas, desordem e de incompreensão”. Para ele, como fato social, a violência urbana deve ser encarada como um fenômeno típico de sociedades que

não conseguem lidar com os seus conflitos, ou que não cessam de gerá-los.

Quando as regras sociais não são mais respeitadas em uma sociedade, o desvio se torna a regra, e os impulsos humanos tomam o controle e tornam-se anômalos, principalmente entre pessoas que têm uma posição desfavorável na estrutura social, no caso, “baixo poder aquisitivo”, causando o que a Sociologia chama de “teoria da desorganização social”¹⁰.

Na desorganização social, o Estado, a economia, a política e as instituições, não conseguem fazer face a essa problemática. Mesmo nos dias atuais, em que, de fato, estamos nos voltando para a violência como grande problema social, não são encontradas soluções adequadas.

FORÇAS ARMADAS

O Estado constitui-se no conjunto de diversas instituições, tais como: Governo, Administração Pública, Judiciário, Forças Armadas (FA) e polícias.

As FA são instituições constituídas para impor o cumprimento das relações de poder, controle e limites sociais.

As Forças Armadas não constituem instrumentos de política de segurança interna, mas é inegável que, neste momento de grave perturbação da ordem pública, o uso de armamento de guerra nos conflitos urbanos sem que exista uma força plenamente capacitada para reagir à altura da crise que se abateu em

Quando as regras sociais são desrespeitadas, o desvio se torna a regra, e os impulsos humanos tomam controle e tornam-se anômalos

10 SAPORI, Luíz Flávio. *Por que cresce a violência no Brasil?* Belo Horizonte: Autêntica Editora/Editora PUC Minas, p. 42.

várias cidades do País, sobretudo no Rio de Janeiro, onde a violação atingiu níveis insuportáveis. Portanto, não se pode deixar de lado essa grande estrutura, essa estrutura fenomenal constituída pelas Forças Armadas para fins de pacificação da vida dos cidadãos¹¹ (EMARF, 2018, p. 97).

A situação no Rio de Janeiro se encontra “caótica”, resultante da crise política, moral e econômica que atinge o Estado, com a proliferação de casos de corrupção em todos os níveis e poderes do governo. O emprego das FA em Operações de Garantia da Lei e da Ordem (GLO) se faz constante a partir da Conferência Eco-92, ocorrida na cidade do Rio de Janeiro, e esta foi a primeira atuação das FA neste sentido

após a promulgação da Constituição Federal de 1988, evoluindo anos mais tarde, em 2018, para uma intervenção.

Um levantamento realizado pelo jornalista Marcelo Godoy, que compilou dados informados pelo Ministério da Defesa e pelas Forças Armadas, revela que, até dezembro de 2017, foram contabilizadas 181 ações dessa natureza¹². Para os militares, a ocupação nestes episódios é considerada um conflito moderno,

característico de uma guerra irregular, sem fronteiras, com inimigo difuso, totalmente remodelado para a realidade no século XXI.

Por maior que seja o desejo de paz no estado do Rio de Janeiro, é incontestável que vivemos em uma cidade onde as desavenças entre as organizações criminosas não são resolvidas frequentemente. O poder militar de um país deve ser desenvolvido não só para se contrapor às ameaças militares, mas também para apoiar

a política externa e interna, incluindo, neste momento, a Segurança Pública. É exatamente neste campo que as Forças Armadas, juntando-se com as demais forças de segurança, conseguem um efeito sinérgico muito além do esperado. Por ordem expressa da Presidência da República, as missões de GLO são

O poder militar, além de se contrapor às ameaças, deve apoiar a política externa e interna, incluindo a Segurança Pública. Neste campo, as Forças Armadas e as demais forças de segurança conseguem efeito sinérgico

reguladas pela Constituição Federal; ambas concedem provisoriamente aos militares a faculdade de atuarem com poder de polícia até o restabelecimento da normalidade.

Em tempos recentes, as guerras estão se transformando em conflitos de baixa intensidade, que exigem das Forças Armadas uma redefinição do seu papel, pois estas passariam a agir muito mais como polícia, travando uma guerra de intervenção e atu-

11 Seminário “Intervenção Federal na Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro e Operações de Garantia da Lei e da Ordem – GLO”. Disponível em: <http://emarf.trf2.jus.br/site/documentos/livrointervencao2018.pdf>, p. 97.

12 GODOY, Marcelo. “Veja os documentos das Forças Armadas sobre as Operações de Garantia de Lei e da Ordem”. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, jan. 2018.

ando de forma episódica, em área restrita e por tempo limitado, com o propósito de preservar a ordem pública e garantir os direitos fundamentais dos cidadãos e o funcionamento regular das instituições.

GUERRA IRREGULAR

As guerras não são algo novo na história da humanidade; elas existem há milhares de anos, marcadas por uma diversidade constante, não sujeitas a padrões e produzindo repercussões duradouras. A humanidade tem, ao longo de séculos, alimentado a esperança de que as modificações globais se manifestariam de modo sistêmico na política, na economia, na cultura e na ciência e eliminariam a violência das relações entre as pessoas e os Estados. Até hoje essa esperança não foi correspondida.

Evidentemente, não existe um conceito absoluto para a guerra. É algo relativo, depende e diverge de quem o exprime. Seu significado se altera de acordo com o momento histórico vivido e com os fatores de ordem filosófica, ideológica, cultural, moral e ética relativos às finalidades da guerra considerada.

Ao formular um conceito de guerra, observamos a definição do jurista holandês Hugo Grotius (1583-1645), considerado um dos fundadores do Direito Internacional, que definiu guerra como *status per vim concertatum*, o *status* daqueles que lutam entre si com violência¹³. Outra referência é a do prussiano Carl Von Clausewitz (1780-1831), autor do mais famoso tratado sobre o tema da guerra no Ocidente, a consagrada obra

Da Guerra (1832), que define: “Guerra é, portanto, um ato de força para obrigar nosso inimigo a fazer a nossa vontade”¹⁴. Em outro trecho da referida obra, diz: “A guerra é a continuação da política por outros meios”¹⁵. Desse modo, Clausewitz deixa clara sua ideia de que a guerra é vista como ato ou instrumento da política e insiste que ela é provocada pelas circunstâncias políticas, uma espécie de luta pelo poder, esta a razão de ser da política, e que a razão de ser da guerra é exercer o poder por meio da violência.

O mundo passou por uma volumosa enxurrada de transformações políticas, econômicas e sociais promovidas por três revoluções, a Francesa, a Industrial e a Russa; duas guerras mundiais; pela Guerra Fria e pelo ataque do 11 de Setembro. Seus impactos influenciaram, direta ou indiretamente, a condição do homem na cultura, na política, na religião e nas artes.

Como consequência, ocorreu uma decomposição e degeneração social da ordem, produzindo discordância, competição e confrontação desproporcionalmente grandes sobre os indivíduos e grupos, dissociadas e desintegradas, levando à concepção de que a guerra moderna pode ser de natureza política, estratégica, econômica, psicossocial, militar, científico-tecnológica, epidêmica, ambiental e de segurança pública.

Os contrastes e as consequências gerados pelas profundas mudanças foram dramáticos. Ondas de expansão colonial, insurreição e conflitos de classes fomentaram a oportunidade para que o fraco, o oprimido, o homem subjogado e insatisfeito, mas propenso a lutar, tomasse

13 HEYDTE, Friedrich August Freiherr Von Der. *A Guerra Irregular Moderna em política de defesa e como fenômeno militar*, 1990, p. 39.

14 CLAUSEWITZ, Carl Von. *Da Guerra*, 1984, p. 75.

15 *Ibidem*, p. 91.

como recurso um modelo de guerra, de forma irregular.

O que seria então, essa guerra irregular? Não tem uma forma convincente ou definição nítida,

é normalmente concebida como o conflito armado no qual as partes não constituem grandes unidades, mas pequenos grupos de ações, e cujo desfecho não é decidido em poucas e grandes batalhas; ao contrário, a decisão é buscada e afinal concretizada por meio de um número muito grande de pequenas operações individuais, roubos, atos de terrorismo e sabotagem, bombardeios e incursões. A guerra irregular é a guerra das sombras¹⁶ (HEYDTE, 1990, p. 37).

Outra definição de guerra irregular: “É todo conflito conduzido por uma força que não dispõe de organização militar formal e, sobretudo, de legitimidade jurídica institucional”¹⁷. Por definição a guerra irregular assume um caráter de resistência.

Todavia, a partir da Guerra Fria, conflitos de dimensões multifacetados, com enormes transformações, marcaram o século XX. De acordo com Eric Hobsbawn, o número de guerras internacionais diminuiu de maneira praticamente contínua desde meados da década de 1960, quando os conflitos internos passaram a ser mais comuns do que as guerras entre países¹⁸.

A guerra irregular está progressivamente ocupando o lugar da guerra convencional, devido às suas formas de atuação. A destruição das forças inimigas,

a conquista do terreno e a posse de acidentes capitais possuem valor secundário, se não irrelevante, no combate assimétrico, no combate irregular ou na guerra de quarta geração.

A segunda metade do século XX foi rica em movimentos armados ocorrendo em todos os continentes. No caso da África, Ásia, América Latina e Europa, os conflitos combinavam dissensões étnicas e ideologia revolucionária. Dessa forma, algumas guerras transbordaram as fronteiras políticas de seus respectivos países e se internacionalizaram, causando impacto regional e reflexos globais significativos.

Além das guerras de libertação nacional decorrentes do processo de descolonização, disputas internas pelo poder provocaram um grande número de guerras civis em Estados frágeis, sem tradição democrática, cujos governos se mostravam incapazes de fortalecer a coesão interna e superar os desafios do desenvolvimento econômico em curto prazo.

Basta observar atentamente que essa onda de conflitos, tanto na Europa quanto no Oriente Médio e em parte do Terceiro Mundo, sobretudo nas décadas de 60, 70 e 80 do século XX, acarretou manifestações armadas. O Terceiro Mundo se tornava o pilar central das revoluções sociais, ou seja, em qualquer parte do mundo, a forma básica de luta revolucionária parecia ser a guerra de guerrilha. Veremos semelhanças na forma como estes conflitos foram desencadeados atualmente nas comunidades do Rio de Janeiro.

Ao longo da década de 1960, presídios do RJ começaram a receber presos polí-

16 HEYDTE, Friedrich August Freiherr Von Der. *A Guerra Irregular Moderna em política de defesa e como fenômeno militar*, 1990, p. 37.

17 VISACRO, Alessandro. *Guerra Irregular: terrorismo, guerrilha e movimentos de resistência ao longo da história*, 2009, p. 13.

18 HOBBSBAMW, Eric. *Globalização, democracia e terrorismo*, 2007, p. 23.

ticos do regime militar, condenados com base na Lei de Segurança Nacional. Presos comuns, cumprindo pena por homicídio, assalto, estupro e roubo, entre outros delitos, tiveram contato com os presos políticos, e essa convivência levou a um enorme avanço ideológico e revolucionário, com a leitura de manuais de táticas de guerrilhas e terrorismo que circulavam nas galerias. Como dito pelo jornalista Carlos Amorim, no livro *A irmandade do crime*, “presos comuns traficam drogas, presos políticos traficam informações”.

Em uma análise preliminar, podemos deduzir que naquele momento nascia o que hoje conhecemos como “organização criminosa”, cujo o conceito é: “aquela que, por suas características, demonstre a exigência de estrutura criminal, operando de forma sistematizada, com atuação regional, nacional e ou internacional”¹⁹.

Com o término da Guerra Fria, o advento da internet, a globalização e a crescente influência das duas últimas, entramos em uma nova fase de conflitos, de guerras interconectadas globalmente, com a mídia desempenhando um papel de propagação desses conflitos de características assimétricas. A guerra irregular toma um novo rumo com o surgimento das organizações paraestatais, o narcotráfico e o fundamentalismo islâmico, exercendo grande influência no cenário global, recriando um ambiente de guerra urbana de modo irregular mais sofisticado.

Seguindo uma tendência de agravamento da escalada da violência urbana no início do século XXI, no Estado do Rio de Janeiro, nos deparamos com o episódio conhecido como “Guerra do Rio”, em 2010, uma forte indicação de que a nossa realidade de segurança interna

tinha mudado. Conflitos sobre áreas cada vez maiores do ambiente urbano tinham se militarizado, com uso de armas de grosso calibre, caracterizando uma zona de guerra, incidindo diretamente sobre a natureza dos espaços urbanos e sobre as pessoas que neles habitam.

Assim, organizações criminosas vêm agindo sistematicamente por disputas e pelo domínio de áreas públicas onde se concentram seus pontos de venda e distribuição de drogas. Pode-se observar a utilização de táticas de guerra irregular em todos esses confrontos, especificamente facilitados pela alta densidade populacional e por construções inadequadas nas comunidades, onde o patrulhamento ostensivo se torna impossível; pela difícil distinção entre cidadãos e criminosos misturados na população; pela geografia local, com seus obstáculos naturais e artificiais; por crianças nas ruas simulando brincadeiras, impedindo a progressão das forças de segurança no interior das comunidades com maior velocidade; por becos e túneis, que permitem aos criminosos uma boa facilidade de locomoção e manutenção de suas atividades ilegais; e pelo apoio de moradores locais dando suporte para o uso de armas e drogas, tornando aqueles locais extremamente favoráveis para o desdobramento de uma guerra sem regra. Neste ambiente operacional, uma das principais dificuldades com que se depara a tropa reside na identificação do inimigo, que, misturado à população, foge rapidamente.

Assim, as operações convencionais de grande envergadura ficam, na maioria das vezes, restritas diante de tantos obstáculos. Em termos estratégicos, por razão da natureza desse tipo de batalha,

19 WOLOSZYN, André Luís. Ameaças e desafios à segurança humana no séc. XXI: de gangues, narcotráfico, bioterrorismo, ataques cibernéticos às armas de destruição em massa, 2013, p. 100.

quem a conduz evita o confronto direto, buscando desestabilizar, surpreender, exaurir e esgotar moralmente o adversário, possuindo a capacidade de se agrupar e lançar ataques num reduzido espaço de tempo, voltando a se dispersar novamente. A força legal é levada a uma situação de exaustão, não só física como psicologicamente, tornando-a incapaz de impor a sua vontade. Neste conflito irregular, o objetivo central é a imobilização operacional das forças de segurança.

Devido às características peculiares citadas, a guerra urbana é extremamente difícil de ser conduzida de forma convencional. Encontramo-nos em um mundo que operações armadas já não estão essencialmente nas mãos dos governos ou dos seus agentes autorizados, e as partes em conflitos não têm uma forma de se apresentar. É preciso seriedade, esforço, amplitude e visão sistêmica para o enfrentamento desse problema, e também abster-se de conceitos tradicionais e adotar novas formas de combate, em conjunto com diversas instituições dos poderes públicos, apresentando soluções proativas e reativas.

CONCLUSÃO

O conteúdo apresentado neste texto, embora não esgote o assunto, constitui-se em uma leitura para aqueles que buscam informações sobre o tema, mostrando a complexidade das ameaças com que estamos convivendo diariamente nas ruas, em nossas casas ou por meio da mídia. A disseminação da violência retratada

nos espaços das metrópoles, seja nas comunidades ou fora delas, demonizou os grandes centros urbanos do País como um novo cenário de guerra.

A cidade do Rio de Janeiro, que vem sofrendo com a escalada da violência há muito tempo, é onde esse drama e suas consequências são mais visíveis, com guerra entre traficantes, confrontos com órgãos de segurança, roubo de cargas e disparos de armas de fogo. Sabemos que esse tipo de violência é complexo e resiste a décadas sob diversas maneiras, resultando em uma polifonia que implica contrastes, complexidades, atritos e diversas visões.

As consequências geradas pela violência impuseram um desafio à vida para gerações futuras, que nos obriga a pensar e a agir de modo diferente. A dinâmica da violência é tão veloz e perturbadora que a nossa percepção do tempo está cada vez mais diluída em um horizonte muito limitado.

O espaço urbano se tornou ele próprio

instrumento ativo nessa guerra. Forças de segurança operam nesse ambiente irregular, com restrições legais, políticas, geográficas e temporais, além de se verem privadas da plena liberdade do uso da força bélica, em um campo de batalha sem delineamento definido, que a cada dia ganha novas formas e dimensões.

Cabe destacar que, no Rio de Janeiro, a violência urbana não será combatida somente com patrulhamento ostensivo e aplicação do poder militar. Afinal, essa luta exige maior integração entre forças de segurança, para assegurar a consecu-

A disseminação da violência nas metrópoles, seja em comunidades ou fora delas, demonizou os grandes centros urbanos como um novo cenário de guerra

ção dos propósitos definidos no escopo da segurança interna.

Para podemos minimizar a violência urbana, devemos ampliar a discussão; implementar políticas públicas de qualidade, com firme interesse nacional; mapear a incidência criminal em determinadas áreas; concentrar atenção em diagnósticos mais precisos; fiscalizar rotas de entrada de armas e drogas, sejam rodoviárias, marítimas ou aéreas; e não subestimar o poder das organizações criminosas.

A construção de um modelo de política de segurança deve estar assentada nos pilares legais e de prevenção. A forma de condução de operações de maior envigadura que estamos acostumados a ver traz grandes transtornos, demanda enorme logística e consome muito tempo e exposição do soldado no campo de batalha. Entretanto, mesmo diante desta constatação, tornou-se claro que os ambientes urbanos superpovoados do século XXI atraem conflitos assimétricos.

A guerra irregular enfatiza medidas objetivas e combinações de meios para autodefesa do Estado. Esse cenário estratégico, caracterizado por ameaças indefinidas em ambientes operacionais dentro do território nacional, demanda forças de segurança altamente especializadas, as “Operações Especiais”, pequenas unidades que atuam de forma independente, com grande capacidade

de pensar mais rápido e se sobrepor ao inimigo em qualquer situação, no mínimo de prazo, conduzindo ações enérgicas e pontuais, de caráter de neutralização ou de eliminação, se for o caso, como método eficaz e de maior capacidade de controlar danos colaterais, mesmo que esses tipos de ações causem comoções sociais no curso das operações. Além disso, outras operações devem ser levadas em consideração, tais como: controle de massas populacionais, combate ao terrorismo, ações sobre informações (mídias) e cooperação com órgãos nacionais e de outros países, simultaneamente ao emprego de atividades de inteligência e operações psicológicas.

Na conjuntura atual, ainda não encontramos a paz nem a segurança ideal, vivemos o tempo todo à espreita do perigo. A violência tem solução, mas é preciso vontade política e que seja relevante a sociedade em geral tomar consciência dessas ameaças, discuti-las amplamente e avançar sobre esse tema tão atual. A qualquer momento em que se pensa em violência, deve-se pensar em segurança; pensar em violência sem pensar em segurança não é um bom negócio. Há muito ainda por fazer para que possamos atingir níveis de desenvolvimento humano aceitáveis, viabilizando melhores condições de vida e, com isso, conseguindo construir uma sociedade mais civilizada.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL>; Sociedade; Violência;

REFERÊNCIAS

- AMORIM, Carlos. *A Irmandade do Crime*. Rio de Janeiro: Record, 2006.
- ARENDDT, Hannah. *Sobre a Violência*. Tradução de André Duarte, Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.
- CHAUÍ, Marilena. *Convite à Filosofia*. 13ª ed. São Paulo: Ática, 2009.
- CLAUSEWITZ, Carl Von. *Da Guerra*. Tradução do original para o inglês por Michael Howard e Peter Paret. Tradução do inglês para o português por Luiz Carlos Nascimento e Silva do Valle, 1984. Disponível em: <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cepe/DAGUERRA.pdf>.
- DURKHEIM, Émile. *Da divisão do trabalho social*. 2ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- DURKHEIM, Émile. *O Suicídio*. São Paulo: Martins Fontes: 2011.
- FERREIRA, Helder Rogério Sant'ana; MARCIAL, Elaine Coutinho. *Violência e segurança pública em 2023: cenários exploratórios e planejamento prospectivo*. Helder Rogério Sant'ana Ferreira. Rio de Janeiro: Ipea, 2015.
- HEYDTE, Friedrich August Freiherr Von Der. *A guerra irregular moderna em política de defesa e como fenômeno militar*. Tradução de Jaime Taddei. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1990.
- HOBSBAWM, Eric, 1917. *Globalização, democracia e terrorismo*. Tradução de José Viegas. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- MICHAUD, Yves. *A violência*. São Paulo: Ed. Ática, 1989.
- PIRES, Cecília. *A violência no Brasil*. São Paulo: Editora Moderna, 1985.
- SAPORI, Luiz Flávio; SOARES, Gláucio Ary Dillon. *Por que cresce a violência no Brasil?* 1ª ed. Belo Horizonte: Autêntica editora, Editora PUC Minas, 2015.
- VISACRO, Alessandro. *Guerra Irregular: terrorismo, guerrilha e movimentos de resistência ao longo da história*. São Paulo: Contexto, 2009.
- WOLOSZYN, André Luís. *Ameaças e desafios à segurança humana no séc. XXI: de gangues, narcotráfico, bioterrorismo, ataques cibernéticos às armas de destruição em massa*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército; Salto (SP): Schoba, 2013.

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se conta nas conversas alegres das praças-d'armas e dos conveses. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, histórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, ou por e-mail.

POUSO NO SUBMARINO *RIACHUELO* A CANETA ESCREVE MAIS BONITO

Idos de 1983 ou 1984, já não me recordo. Estávamos embarcados na Fragata *Constituição* (F42). No terceiro dia da operação, recebemos uma chamada de emergência do Submarino *Riachuelo*¹, que se encontrava a 80 MN² da costa, com um tripulante necessitando de remoção médica imediata. Como único

helicóptero (Lynx) com capacidade de resgate por meio do *hoist*³, fomos acionados para o resgate.

Cumprindo revezamento entre os pilotos do 3^a DAE (Destacamento Aéreo Embarcado), decolamos com o Lima⁴ nos comandos e eu de copiloto (2P). Depois de alguns minutos, encontramos o submarino

1 Hoje submarino-museu, atracado no Espaço Cultural da Marinha, Rio de Janeiro (RJ).

2 MN – Milhas náuticas.

3 Equipamento hidráulico de içamento por cabo de aço, comandado eletricamente da cabine e operado pelo “fiel” da aeronave.

4 Contra-Almirante (Ref^o) Mauro França de Albuquerque Lima, então capitão de corveta.

na superfície nos aguardando. Fizemos nossa aproximação e mantivemos o Lynx pairado a fim de baixar o *hoist*.

– Comando, o *hoist* não está funcionando.

Era o fiel, dando a péssima notícia pelo interfone. Lima e eu nos entreolhamos surpresos. O que fazer? Era esta a expressão nos nossos olhares. Eu, COA (comandante operativo da aeronave); o Lima, comandante do 3º DAE, como mais antigo. Sem discutir a situação, me antecipei e propus ao Lima:

– Se formos embora e abortarmos nossa missão, o “cara” pode morrer. A única alternativa será correremos o risco de tentar pousar no submarino e recolher o “cara”, arriscando aspirar água salgada, apagando os motores e *crasheando* no submarino, com todas as consequências disso. Se dependesse só de mim, eu arriscaria, o que você acha?

– Chama o comandante do submarino no rádio e passa nossa situação e nossa intenção e pergunta se ele está de acordo.

O Lima me respondeu com rapidez, dando o seu “de acordo”, enquanto mentalmente se preparava arremetendo, e eu mantinha o seguinte diálogo pelo rádio:

– *Riachuelo*, Falcão⁵ 25. Solicito comandante à fonia.

– Falcão 25, *Riachuelo*. Comandante *Raffo*⁶ na fonia.

– *Riachuelo*, Falcão 25 com *hoist* inoperante. Única alternativa para resgate pouso “leve nos esquís” com toque no convés. Solicito seu “de acordo”.

Alguns segundos se passaram até a resposta:

– Falcão 25, *Riachuelo*. Afirmativo! Aguarde “luz verde” para iniciar aproximação.

– Falcão 25. Ciente. Solicito máxima velocidade na superfície. Vento relativo 025° por bombordo. Aproximação gaiuta da popa.

– *Riachuelo*. Ciente.

Alguns minutos se passaram. Em total silêncio na cabine, olhei para trás e percebi que o fiel havia recolhido o *hoist* e se preparava na melhor posição para receber a maca que seria puxada pela gaiuta. Exigiria muita força para sozinho realizar com sucesso o nosso plano. Aproveitei a curta espera para avaliar o risco que estávamos assumindo. Quanto à habilidade do Lima (ainda com pouco tempo de esquadrão) para executar o pouso, não havia nenhum tipo de preocupação, porque me lembrei que ele havia sido meu instrutor no curso de formação no HI-1 exatamente no voo de instrução de pouso em áreas restritas, quando me ensinou a executar a manobra nas pedras existentes na ponta extrema da região de São Pedro da Aldeia, conhecida por nós como “Ponta do Roberto Marinho”. Além de meu amigo, o Lima, tal qual o Russo⁷, era um dos meus “gurus” na arte de dominar um “ovo voador”. Esse não seria o risco, mas sim a aspiração de água salgada dos potentes motores do Lynx na proximidade do mar. Caso os motores apagassem ou fosse perdida a visibilidade, seria muito difícil evitar a

5 O *callsign* Falcão pertencia na época ao HA-1 (1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque). Em 1998, com a criação do VF-1 (1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque), operando o Seahawk (literalmente Falcão do Mar), o Comandante Marcondes, do esquadrão recém-criado, perguntou a mim, comandante do HA-1, se cederíamos o nosso *callsign* para o VF. Com o apoio de toda tripulação, cedemos, por dever de justiça, e adotamos o *callsign* Lince, que perdura até hoje (foi uma gentileza do “helicóptero de caça” para o “avião de caça”, então incorporado à Marinha do Brasil).

6 O então Capitão de Fragata Carlos Emilio Raffo Junior.

7 Capitão de Mar e Guerra (Ref^b) Mario Cezar Santos Postarek.

perda de controle da aeronave, ocasionando incalculáveis danos materiais e humanos. Além disso, estaríamos contrariando todas as normas de segurança vigentes, nos expondo a punições pesadas, mesmo que tudo corresse bem. Qual o preço de uma vida humana? Esta foi a pergunta na minha mente, que não consegui responder quando o rádio da aeronave recebeu a mensagem:

– Falcão 25, *Riachuelo*. Papa. Rumo 270. Velocidade 8 nós. Vento relativo no convés 025 BB. Luz verde para aproximação gaiuta popa. Bom pouso.

– Falcão 25. Na final.

O Lima aproximou lentamente. Quando baixamos e comecei a sentir os resultados da água do mar no para-brisas pelo efeito do *downwash*, atonei o *wiper* na máxima velocidade e abri a minha porta para ver a posição das rodas sobre o estreito convés do submarino. O ângulo que aproximamos permitiu que o trem de pouso se posicionasse exatamente no limite das bordas do convés. Eu não olhava para o Lima e só transmitia para ele.

– Rodas em posição. Mantenha.

Dentro da aeronave, cada um dos três tripulantes executava suas funções, confiando na eficiência da equipe, sem nos olharmos. Não me lembro exatamente quanto tempo durou essa situação. Para mim, pareceu uma eternidade, mas a verdade é que o tempo foi comparável a uma troca de pneus na Fórmula 1. Então ouvi no interfone:

– Paciente a bordo. Livre decolagem!

Era o fiel dando o “pronto” da parte dele. Fechei a porta e reparei que o Lima estava com a visão degradada pela água no para-brisas, mesmo com o esforço do nosso *wiper* em velocidade máxima. Consultei todos os instrumentos e reparei que os de temperatura e pressão de óleo dos motores variavam, dependendo da

quantidade de água salgada que era aspirada, mas mesmo assim permaneceram firmes, oferecendo potência para salvar mais uma vida. Imaginei os motores como se fossem o coração daquela máquina, com seu sangue sendo contaminado. Essa máquina se chama Lince, e nos seus tripulantes corre nas veias algo como “sangue do Lince”.

– *Riachuelo*, Falcão 25 decolando. Faína executada com sucesso. Bom trabalho.

– Falcão 25, *Riachuelo*. Obrigado. Bravo Zulu.

O Lima decolou, e eu transmiti para a Esquadra quando chegamos no alcance do rádio:

– Fragata *Constituição*, Falcão 25. Tripulante Submarino *Riachuelo* a bordo. Quarenta minutos para pouso Hospital Marcílio Dias. Solicito retransmitir.

Deixamos nossa carga viva no hospital e voltamos para bordo da *Constituição*. Acharmos melhor não contar os detalhes da missão. O importante era que ela havia sido cumprida e que o sargento estava a salvo. Encerrada a operação, a Esquadra se dirigiu ao porto de Santos.

Era uma sexta-feira à tarde quando a Esquadra atracou, e, como bons marinheiros, nos preparávamos para baixar terra e comemorarmos no Bar da Praia mais uma missão cumprida com eficiência. O 3º DAE tinha motivos mais que suficientes, e convidamos o fiel da aeronave para se juntar a nós três, Lima, Russo e eu, a equipe que voava “por música”. Quando já estávamos prontos, só aguardando o apito que anunciaria a autorização para “baixar terra”, soou o fonoclamor do navio:

– *Constituição*, oficiais à praça-d’armas!

Nos dirigimos para lá ressabiados. Reunião de oficiais na hora de baixar terra não é uma coisa boa. Ao chegarmos, percebi que todos os oficiais estavam curio-

sos, inclusive o Comandante Dumont⁸, comandante da fragata, que disse:

– Não sei qual é a razão, mas o Comandante Raffo, do Submarino *Riachuelo*, pediu que eu reunisse os oficiais antes que baixem terra.

Eu olhei para o Lima e percebi o mesmo receio que eu senti. O Comandante Raffo entrou e, sem maiores delongas, disse:

– Pedi essa reunião para compartilhar algo que os senhores não sabem. Ontem ocorreu algo inusitado, e sem precedentes, que eu saiba.

E contou em detalhes o que havia ocorrido no nosso resgate com pouso no submarino. Ao final, completou:

– Eu gostaria de oficializar meu agradecimento de outra forma, no entanto, pelo fato ter sido totalmente irregular, tenho receio que as autoridades entendam de forma diferente. Assim sendo, pediria que todos aqui mantivessem essa

história restrita a essas quatro anteparas e que o Comandante Albuquerque Lima e o Tenente Barreira aceitassem esses brindes como agradecimento e reconhecimento de toda a tripulação do Submarino *Riachuelo* e que, quando olharem para este brinde, lembrem que vocês ajudaram a salvar uma vida.

Ele se aproximou e nos entregou uma caneta esferográfica de plástico com a inscrição “Submarino *Riachuelo*”. Depois agradeceu a todos, virou e foi embora. Um certo silêncio pairou por algum momento até que todos nos cumprimentaram e saíram. Nós, do 3º DAE, fomos para o Bar da Praia “tomar todas”. A caneta do *Riachuelo* se juntou a tantos outros brindes, mas, todas as vezes que a utilizo, sinto que ela escreve mais bonito.

José Luiz Barreira Batista
Capitão de Mar e Guerra (Ref⁹)

⁸ O então Capitão de Mar e Guerra Paulo Augusto Garcia Dumont.

DOAÇÕES À DPHDM
SETEMBRO A NOVEMBRO DE 2020

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

DOADORES

Capitão de Mar e Guerra (Ref^º) Alexandre Villela Dias
Therezinha de Noronha
Academia de Marinha Portuguesa
Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM)
Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW)
Comando do Desenvolvimento Doutrinário do Corpo de Fuzileiros Navais (CDDCFN)
Clube Naval (CN)
Diretoria de Saúde da Marinha (DSM)
Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (Incaer)

LIVROS E PERIÓDICOS RECEBIDOS

ALEMANHA

Naval Forces, n. 2, v. 40, 2019

CUBA

Revista Bimestre Cubana, n. 49, v. 123, Jun; v. 124, Jul/Dez, 2018

ESPANHA

Cuadernos de Pensamiento Naval, n. 26, Jan/Jun, 2019

Revista de Historia Naval, n. 143, v. 36, 2018

Revista de Historia Naval, n. 144, v. 37; n. 29, Suplemento Especial, 2019

Revista de Historia Naval, n. 146, v. 37; n. 30, Suplemento Especial, 2019

Revista General de Marina, Tomo 276, Fev/Mar/Abr/Jun/Jul, 2019

EUA

Naval War College Review, n. 1, n. 3, n. 4, v. 72, 2019

FILIPINAS

Port Folio, n. 9, v. 29, Sep, 2019

ITÁLIA

La Marina degli Stati, uniti e il suo Futuro, Dez, 2019

Rivista Marittima, v. 152, Mar/Apr/Mag/Gen/Gui/Lui/Ago/Ott/Nov, 2019

Rivista Marittima - Arsenale della Spezia 150 Anni di Storia 1869 – 2019, 2019

PORTUGAL

- Anais do Clube Militar Naval*, Jul/Dez, 2018
Anais do Clube Militar Naval, Jan/Jun, 2019
Revista da Armada, n. 521, v. 46, Ago; n. 522 v. 47, Set/Out, 2017
Revista da Armada, n. 541, v. 48, Jun; n. 543 v. 49, Ago, 2019
Revista de Marinha, n. 1008, v. 82, Mar/Abr; n. 1009, v. 82, Mai/Jun, 2019
Revista da Armada, n. 515, Fev; n. 517, v. 46, Abr, 2017
Revista da Armada, n.539, v. 48, Abr; n. 544, Set/Out; n. 546, Dez, 2019
Revista da Armada, n. 547, Jan; n. 548, v. 49, Fev, 2020

BRASIL

- Os 10 anos do Navio Polar Almirante Maximiano – Centenário de nascimento*, 2019
85 anos do Tribunal Marítimo: 1934 – 2019, 2019
Biological Antropology of Latin America: historical development and recent advances, 2019
O Brasil, a França e o mar, 2009
Brasiliana a collection revealed, 2000
Da Armada Real para a Marinha Imperial: as unidades e organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal, 2020
Hackers expostos: segredos e soluções para segurança de redes, 2000
Marina, 2011
Operações de Paz de caráter naval: ameaças e desafios para a paz no mar, 2020
Primeira circum-navegação brasileira e primeira missão do Brasil à China (1879-1881), 2020
O prisioneiro do céu, 2012
Segredos da espionagem digital: desvende o submundo hacker, 2005
Segurança e espionagem digital, 2005
A terra é azul e redonda – de Magalhães a Gagarin, uma história das circum-navegações, 2020
A última grande lição: o sentido da vida, 2010
Os últimos dias de nossos pais, 2015
Âncoras e Fuzis Corpo de Fuzileiros Navais, v. 20, n. 49, 2018
Âncoras e Fuzis Corpo de Fuzileiros Navais, v. 21, n. 50, 2019
Arquivos Brasileiros de Medicina Naval, v. 80, n. 01, Jan/Dez, 2019
Aviação Naval, v. 48, n. 78, Nov, 2018
Boletim Clube Naval, Mar, 2020
O Corujão, 2015
Flap Internacional, v. 57, n. 570, Abr; n.573, Jul, 2020
Nomar, v. 56, n. 938, Jun, 2020
Noticiário Incaer, v. 21, n. 97, Set/Dez, 2019
Revista do Clube Naval, v. 128, n. 394, Abr/Mai/Jun, 2020
Revista Jurídica do Combate à Impunidade, n. 1, Jul, 2019
Revista da Liga, n. 1, v. 1, Out/Dez, 2019
Revista Militar de Ciência e Tecnologia, v. 36, 1^a Trimestre, 2019
Revista Passadiço, v. 29, n. 36, 2016
Revista Passadiço, v. 30, n. 37, 2017
Revista Passadiço, v. 31, n. 38, 2018
Tecnologia Militar, n. 1, n. 2, n. 3, n. 4 (Especial Portugal), v. 41, 2019

CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a divulgar ideias e pensamentos e incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre artigos publicados. As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-las parcial ou integralmente. Contamos com sua colaboração para realizar nosso propósito, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo em benefício de uma Marinha mais forte e atuante. Sua participação é importante.

O Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias, diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, recebeu do Arcebispo Ordinário Militar do Brasil, Dom Fernando Guimarães, em fevereiro de 2020, carta transmitindo o texto da Homilia proferida na missa de celebração pelos 197 anos da Esquadra. Essa mensagem, rica em referências marítimas, é transcrita abaixo:



Arcebispo Ordinário Militar do Brasil

HOMILIA DO ARCEBISPO MILITAR DO BRASIL NA MISSA DOS 197 ANOS DA ESQUADRA Rio de Janeiro, 12 de novembro de 2019

Introdução

Estamos reunidos para elevar ao Altíssimo a nossa ação de graças pelos 197 anos da Esquadra! Momento de agradecimento pelo passado; de tomada de consciência do presente, de um olhar lúcido e audaz sobre o futuro.

Ação de graças pelos quase 200 anos de luta, de vitórias, apesar das dificuldades. Ação de graças por uma história construída pela dedicação – pública ou anônima – de gerações de marujos a serviço da Pátria.

Consciência da herança que recebemos e que, hoje, conservamos e desenvolvemos, herdeiros dos grandes que nos precederam.

Olhar voltado para o horizonte do futuro, e, enquanto formamos as gerações que nos sucederão, a eles transmitiremos – como também nós temos recebido – o desafio dos mares e dos rios de nosso Brasil. Olhar de confiança e de esperança.

Permitam-me, neste momento de reflexão, abordar, ainda que brevemente, quatro situações aparentemente contraditórias, mas que se harmonizam esplendidamente na vida do marinheiro.

1. Quatro contradições na vida do marujo

A primeira contradição é entre a distância e a proximidade.

A vida náutica nos proporciona longos períodos de distância: distância da família, distância do lar, às vezes distância da Pátria. Meses de missão, que nos distanciam sempre mais e nos fazem sentir nostalgia, saudade e desejos de pronto retorno.

Mas estes períodos constroem novas proximidades: a tripulação faz-se família, na convivência e partilha do profissionalismo de cada um, do qual depende a segurança e o êxito de todos. Encontro fértil, nas missões internas, com populações carentes e sofridas, a quem aprendemos a respeitar servindo-os. E, nas missões externas, a proximidade entre nações e o enriquecimento de novas culturas. E, assim, retornamos ao bom porto, carregados de novas experiências e de profundas amizades!

Uma segunda oposição aparente se configura entre a dimensão individual e, por outro lado, a abertura ao infinito-transcendente.

A aventura da navegação põe o marujo em confronto consigo mesmo. Ao enfrentar elementos naturais, abrindo caminho na singradura das águas, o ser humano é exigido até as mais íntimas franjas de seu ser. Um mar revoltado pela tempestade ou a navegação noturna em nossas redes fluviais exigem do marinheiro o melhor de si e de sua competência, fortalecida por sua audácia. Não podem existir falhas ou fraquejamentos, que poriam em risco a segurança de todos e o êxito da missão. A atenção às minúcias, o treinamento levado à perfeição, a atenção concentrada ao máximo, eis o marujo no cumprimento de seu dever!

Mas, ao mesmo tempo, como não contemplar o horizonte que se estende sobre o mar ao infinito, ou como não enxergar um céu estrelado refletido sobre o espelho d'água dos mansos rios. E, diante deles, nossa nave singra e se dirige ao seu porto almejado.

Tudo isso nos leva a uma sensação de transcendência, que não pode não nos aproximar de Deus. O marujo pode, então, cantar com o autor dos Salmos: “Quando eu vejo o céu, obra de tuas mãos, a lua e as estrelas que fixastes, o que é um mortal, para dele te lembrares, e um filho de Adão, que venhas visitá-lo? Senhor, nosso Deus, quão poderoso é teu nome em toda a terra!” (Sl 8, 4-5.10). E acrescentar, com o salmista: “Teu trono está firme desde a origem e desde sempre tu existes. Levantam os rios sua voz, levantam os rios seu rumor; mais que o estrondo das águas torrenciais, mais imponente que a ressaca do mar, é imponente o Senhor, nas alturas” (Sl 93, 2-4). O marinheiro é, por sua mesma natureza, um homem religioso.

2. Aplicação das leituras bíblicas proclamadas

As duas leituras bíblicas, que acabamos de ouvir, inserem-se plenamente em nossa celebração comemorativa.

Para Paulo, “a tribulação gera a constância e a constância leva a uma virtude provada, a virtude provada desabrocha em esperança; e a esperança não decepciona, porque o amor de Deus foi derramado em nossos corações” (Rm 5, 1-5). Não é o que acontece no dia a dia da vida do marujo? Não é um belo resumo dos nossos 197 anos de história? A fé, a constância, a virtude provada, a esperança não são porventura valores simbolizados por nossa farda e pela Rosa das Virtudes que abraçamos e procuramos vivenciar em todos os momentos de nossa vida como militares?

Já o Evangelho de Marcos, que nos foi solenemente proclamado (Mc 4, 35-41), retrata um episódio de navegação: a barca com Jesus e os Apóstolos enfrenta uma violenta tempestade no mar da Galileia e corre o risco de naufragar. Jesus dorme profundamente na popa e os seus, aterrorizados, correm a despertá-lo: “Senhor, salva-nos porque perecemos”. Jesus acalma ventos e mares, retorna-se aos ventos serenos e mares tranquilos, mas os apóstolos são repreendidos: “Por que duvidastes, homens de pouca fé?”. Não estou eu aqui, no meio de vós, mesmo que aparentemente silencioso, como quem dorme?

Na Marinha, temos uma grande devoção por uma representação sempre presente em nossas capelas e em muitos camarotes: o Senhor dos Navegantes. Em meio a águas revoltas e céus ameaçadores, o marujo segura firme o leme. Mas, por trás dele, é o Mestre que dá firmeza a suas mãos, para não se desviar da derrota e navegar em segurança. Por que temer?



Profissionalismo e fé, competência pessoal e espírito de equipe, eis o segredo de nossa tripulação vitoriosa. Ação de graças por 197 anos da Esquadra, plenamente vividos!

Conclusão

Permitam-me concluir com uma referência pessoal. O fundador da Congregação dos Missionários Redentoristas, à qual pertenço, Santo Afonso Maria de Ligório (1696-1787), era filho de um Almirante, comandante da nau capitânia do reino de Nápoles. Ele nasceu, portanto, em ambiente marinho. Crescido, já Bispo e profícuo escritor, entre suas mais de cem obras teológicas e ascéticas, escreveu uma história da Igreja com o

título *O triunfo sobre as heresias*. Exímio pintor, criou a página inicial do seu livro com uma gravura singular: uma nave (a capitânia de seu pai?) em meio a terrível tempestade, aderna, atingida por ondas violentas, suas velas rasgadas por ventos furiosos, enquanto raios a atingem por todos os lados. Um dístico em latim, porém, retrata a convicção indestrutível do santo: *Semper fluctibus agitata, et semper victrix* (sempre agitada pelas ondas, mas sempre vitoriosa).

São os votos que formulo, juntamente com minha ação de graças, à querida Armada: que a agitação das intempéries de toda natureza a tornem sempre mais forte e sempre vencedora!

Viva a Marinha!



+ Fernando Guimaraes
Dom Fernando Guimaraes
Arcebispo Ordinário Militar do Brasil

Recebemos do Segundo-Sargento-Ref^o-ES Geraldo Theodomiro Santos Lima correspondência com considerações relativas a conteúdos publicados na *RMB* e texto com recordações de sua carreira naval:

“Sou assinante da renomada *Revista Marítima Brasileira*, recebo-a regularmente e, com muita atenção, absorvo suas matérias e me atendo com especial interesse à seção *Cartas dos Leitores*. Por se tratar de eventos para mim enaltecedores e propiciados por nossa gloriosa Marinha, de forma modesta e modo acanhado, escrevo recordações para possível aproveitamento:

JAMAIS ESPERDICE OPORTUNIDADE

**Ser o primeiro sempre traz satisfação
(Um gostinho a mais)**

Corria o final do ano 1987, estava eu concluindo os exames de saúde para pedir transferência para a Reserva remunerada, completando o tempo e contando mais dois anos por duas licenças especiais não

gozadas, períodos especiais que servi na Ilha da Trindade, tempo de instrutoria etc., quando de repente chega em minha OM uma mensagem que me incluía na próxima guarnição do Navio-Escola *Brasil* — “novo, cheirando a alho, a paiol!” —, o qual realizaria a 2ª Viagem de Circum-navegação e Instrução de Guardas-Marinha (GM).

Dilema funcional! Incongruência opcional! Oh, dúvida cruel! Crudelíssima!

De modo consciente e funcional, dignara-me, conforme programado, ir para casa vestir o pijama de listrinhas, criar galinhas e porcos ou, simplesmente, no ócio, ficar de “papo” pro ar ou... bem! Vivenciando e analisando o “inoportuno convite”, conjecturei e, deliberadamente, aceitei continuar desenvolvendo os afazeres rotineiros da dura lida de “lobo do mar”!

O que fiz? Oh!... Oh! de novo. Claro! De sã consciência, cancelei tudo que estava fazendo, preparei-me física e psicologicamente, revigorei-me e... embarquei!

No mês de outubro, apresentei-me a bordo e no mesmo dia, já como guarnição

do navio, fui designado a ir destacado para a Escola Naval (EN) e, como escrevente, integrei uma equipe que preparava a documentação dos guardas-marinha.

Véspera da viagem, mês de março, à tarde, sob pomposo cerimonial, os GM embarcaram; nós, a equipe destacada na EN, embarcamos de madrugada.

Navio fundeado — alvoroço generalizado —, cerimônia de despedida, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República a bordo, findo todo o cerimonial, a viagem se inicia.

Aí!... Aí começou a famosa “guerra de Marinha” comigo. Poucos colegas embarcados me conheciam, ninguém tinha me visto a bordo um instante sequer durante todo o período de preparação que antecede a viagem, e então diziam: “ué! Você veio de helicóptero?”; “o presidente já desembarcou, você não foi?”; “ficou por quê?”; “ih!... quem é você? É da guarnição?”; “hum!... cuidado com esse aí!...”; “esse pessoal que embarca quando tudo está pronto, sei não!” etc. Isso durou alguns dias.

Merece destaque citar que alguns integrantes da Turma Cruz da Escola de Aprendizes-Marinheiros de Pernambuco/1959, a qual eu integrei e à qual pertencio com muita afeição, entusiasmo, carinho, dedicação e plena satisfação, estavam embarcados no *Brasil*: o Suboficial Mineiro (saudoso), os 1º SG Vieira e Avelino, os 3º SG Abel e Nazareno (saudoso). E se por acaso omiti alguém, perdoem-me!

A viagem iniciou em princípio de março. Visitamos inúmeros países, 27 ao todo. Graças a Deus, primeiramente, e à Marinha do Brasil, incluíam-se aí as Américas, tanto pelo Atlântico — Buenos Aires (Argentina) e Montevideu (Uruguai) — como pelo Pacífico — Valparaíso (Chile), Callao (Peru) e Guaiquil (Equador).

Transpusemos os estreitos de Magalhães (Chile/Argentina), de Corinto (Grécia) e de Messina (Itália); o Canal do Panamá (Panamá), onde tive o deleite de admirar a fantástica e complicada funcionalidade da engenharia estrutural desenvolvida para a sua construção e operação para a passagem de embarcações do Pacífico para o Atlântico, ou vice-versa, e onde têm-se a impressão que o navio sobe escada, navega sobre montanhas e desce escada para navegar no oceano; e o Canal da Mancha (Inglaterra e Europa). Na Europa e Ásia, em Istambul (Turquia), tive a curiosidade e o prazer de visitar o Top-Kapi, palácio onde o sultão mantinha 600 concubinas (será que ele conseguia dar conta do recado?). Também em Istambul, tive a maravilhosa sensação quando, no mesmo instante, pus um pé na Europa e o outro pé na Ásia, isso na Ponte Boggazici, erguida sobre o Mar de Mármara (Bósforo), que une os dois continentes e tem a divisa continental imaginária em seu meio formando a Eurásia. Nessa mesma cidade, visitamos duas famosas mesquitas: a Azul (única no mundo com seis minaretes e erguida pelo sultão em homenagem à sua mãe) e a histórica Santa Sofia.

Posteriormente, em algum momento, estávamos atracando em Leningrado, na URSS, e eu fiquei maravilhado vendo paisagens, gente, modos de vida local e seus costumes. Então, em algum instante, tomei conhecimento que o NE *Brasil* era o primeiro navio de guerra do mundo, exceto os da URSS, que atracava em porto russo. Isso me causou indescritíveis vaidade e gratidão por a MB ter me proporcionado integrar evento dessa magnitude. A recepção foi calorosa, deveras emocionante, com banda de música da Marinha russa, pessoal para a cerimônia e demais qualificados para auxiliar na atracação. Muita gente do povo

nas ruas, nas janelas dos prédios e até em conveses de outros navios, todos curiosos para assistir ao evento de nossa chegada. Durante a nossa estadia na Rússia, muitos passeios ocorreram: visitamos castelos do tempo dos czares, bem como a localidade Pedrovorets, “Pedro, o Grande”, e seu fabuloso castelo com beleza ímpar e extravagante, jamais vista por mim. Durante a cerimônia, houve a abertura das águas nas incontáveis fontes — quantas fontes! Tudo é muito maravilhoso e exuberante! Excelente sonorização ao ar livre, um espetáculo soberbo, diversificado, inesquecível e simplesmente indescritível.

Após rumarmos para o Círculo Polar Ártico, visitamos a cidade de Helsinque, na Finlândia (terra dos lapões, das renas, do Papai Noel e de seu orgulho maior, a sauna a vapor). Finlândia é o local mais distante do Brasil que eu já fui!

Toda a viagem transcorreu tranquila, sem incidentes ou acidentes. Entre outros portos, visitamos: Cartagena (Colômbia), La Guaira (Venezuela); Vera Cruz (México); Miami, Baltimore e Washington (EUA); Funchal (Ilha da Madeira); Argel (Argélia); Split (Iugoslávia), onde conhecemos a histórica cidade de Medugorje; e Nápoles (Itália). A partir dali, passeamos por Roma (Vaticano), onde, em caravana oficial, fomos recebidos em audiência e abençoados pessoalmente pelo Sumo Pontífice, o saudoso Papa João Paulo II; visitamos as ruínas do Coliseu, onde inúmeros cristãos e outros seres humanos foram martirizados e sacrificados em tétricos espetáculos envolvendo feras e gladiadores, e o Fórum romano; conhecemos os destroços da extinta cidade de Pompeia (Herculano); vimos pinturas murais, objetos e monumentos da época e até algumas múmias caustificadas pela lava do vulcão Vesúvio; e ouvimos histórias e relatos sobre o pavoroso evento ocorrido

no ano 79. Fizemos piquenique na base do majestoso vulcão Vesúvio, onde alguns integrantes do passeio ousaram escalar suas íngremes encostas; após, nos deleitamos usufruindo da beleza e da alegria reinantes na Ilha de Capri. Em Málaga (Espanha), fomos regalados com um lauto coquetel, em um luxuoso iate clube. Prosseguindo, passamos por Le Havre (França); visitamos a Normandia (Arromanche), local das operações militares do Dia “D” na Segunda Guerra Mundial (um extenso museu a céu aberto); conhecemos a belíssima cidade de Rouen, inclusive o exato local da cremação de Joana D’Arc, a Donzela de Orleans, hoje heroína francesa. Depois chegamos a Kiel (Alemanha), passando por Hamburgo e Laboe; Copenhague (Dinamarca); Roterdã, Amsterdã e Broek in Waterland (Holanda); e Oslo (Noruega), onde conhecemos um norueguês sócia perfeito, amigo, fã incondicional e imitador do nosso saudoso Chacrinha. Em Londres (Inglaterra), o navio, ao se aproximar da ponte levadiça Torre de Londres, parou o trânsito de veículos, e suas duas partes móveis tiveram os centros elevados para passarmos e navegarmos no Rio Tâmsa. Atracamos a contrabordo do Cruzador-Museu *Belfast*, do Reino Unido; em terra, nos entusiasmos ao assistirmos e vivenciarmos a majestosa, imperial e imponente passagem da Guarda Real do Palácio de Buckingham e conhecemos o famoso Big-Ben. Em caravana oficial, visitamos os fabulosos castelos Hampton Court e Windsor. Neste último, em uma dependência, nos foi servido um lauto e saboroso almoço. Em Lisboa (Portugal), fizemos o passeio por Fátima, onde visitamos o sagrado e fabuloso Santuário-Basilica, conhecido pelas aparições da Virgem Maria, Mãe de Jesus, aos Três Pastorinhos; em seguida, passamos por Nazaré, Cintra, Cascais e Óbidos.

O navio atracou no porto de Pireus (Grécia); partindo dali, fomos ao centro de Atenas, onde visitamos as ruínas lendárias da Acrópole consagrada à deusa Atena, também berço da cultura grega liderada por Péricles, Sócrates, Sófocles, Demóstenes, Aristóteles e outros e históricos monumentos, como o Partenon, as Cariátides e demais obras históricas.

A viagem terminou em outubro.

Atualmente, em 2020, 32 anos depois, o próprio NE *Brasil* já foi algumas vezes a São Petersburgo (Rússia), não mais Leningrado e nem URSS, bem como muitos outros navios de guerra de vários países já devem ter atracado por lá; porém o sabor da primeira vez é sempre “aquele sabor!”, o mais gostoso!

Finalizando, não só Leningrado não mais existe, como outros locais em que estivemos e que hoje não constam em qualquer mapa-múndi atualizado, como a Iugoslávia (sumiu do mapa); hoje é Sérvia; Bósnia, Herzegovina, Croácia, Macedônia e Montenegro.

Interessante! A Iugoslávia que conheci não era tão grande para ser tão dividida.

Outra coisa: se, por comodismo ou indiferença, eu me esquivasse, me omitisse e optasse por desistir de aceitar a oportunidade surgida, não teria vivenciado tantos bons eventos e não estaria contando, graças a Deus e à Marinha do Brasil, esta história.”

Geraldo Theodomiros Santos Lima
Segundo-Sargento-Ref^o-ES

NECROLÓGIO

A *RMB* expressa o pesar às famílias pelo falecimento dos seguintes colaboradores e assinantes:

AE Henrique Octávio Aché Pillar	★ 04/02/1930 † 04/07/2020
Professor Eduardo Ítalo Pesce	★ 09/03/1952 † 28/09/2020
CMG (IM) Luiz Carlos Peixoto Garcia Justo	★ 28/03/1935 † 06/09/2020
CMG (IM) José Ubirajara Silva Almeida	★ 25/08/1934 † 27/08/2020
CMG José Garcia Cabral de Carvalho	★ 03/12/1943 † 19/10/2020
CMG (FN) Carlos Alberto Amim Torres Quintanilha	★ 09/01/1945 † 19/10/2020
CMG Fernando Araújo de Almeida	★ 18/03/1949 † 27/10/2020
CMG (CD) Ismael Olimpio Batista de Oliveira	★ 23/07/1942 † 20/10/2020
CMG (IM) Ruy Cesar Musso Santos	★ 05/04/1954 † 28/10/2020
CMG José Ricardo Frota Maia	★ 23/07/1958 † 23/09/2020
CMG (Md) Nadja Teixeira Braga	★ 24/11/1953 † 24/07/2020
CF (T) Carlos Roberto de Almeida	★ 14/12/1954 † 09/09/2020
CF Luiz Cesar Mandarino	★ 15/11/1963 † 29/10/2020
CC (T) Antonio de Almeida Peixoto	★ 26/09/1947 † 05/09/2020
1ºT (AFN) Carlos Henrique Macedo	★ 31/10/1963 † 18/10/2020
1ºT (T) Victor Hugo Binoto da Silva	★ 28/06/1986 † 13/07/2020
GM Rafael Ferreira de Sousa	★ 19/07/1997 † 14/09/2020
Aspirante Arilson Vieira Gomes Junior	★ 18/01/1999 † 17/06/2020
SO Severino Fernandes dos Santos	★ 03/04/1941 † 25/05/2020
1ºSG João Inocêncio Filho	★ 12/08/1938 † 12/08/2020



HENRIQUE OCTÁVIO ACHÉ PILLAR
Almirante de Esquadra (Ref^o)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de Amary Aché Pillar e de Yolanda Aché Pillar.

Ingressou na EN em 01/03/1946; declarado GM em 29/12/1951; nomeado 2ºTen em 07/04/1953; promovido a 1ºTen em 07/10/1954, a CT em 07/04/1957, a CC em 07/05/1962, a CF em 16/09/1966, a CMG em 21/05/1971, a CALte em 31/03/1978, a VALte em 25/11/1983 e a AltEsq em 31/03/1987.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 02/04/1990 e reformado em 04/02/1998.

Em sua carreira, foi diretor de Ensino da Marinha e exerceu os seguintes

comandos: Escola de Submarinos, Contratorpedeiro *Pernambuco*, da Força de Submarinos, Escola Naval, 5º Distrito Naval e em chefe da Esquadra.

Outras comissões: Escola Naval, Contratorpedeiro *Greenhalgh*, Comando da Flotilha de Submarinos, Submarino *Timbira*, Navio-Tanque *Lima Grande*, Secretaria-Geral da Marinha, Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Navio-Transporte de Tropas *Custódio de Mello*, Submarino *Riachuelo*, Comando da Flotilha de Submarinos, Navio-Transporte de Tropas *Soares Dutra*, Comissão de Recebimento de Submarinos nos EUA, Submarino *Bahia*, Comando da Força de Submarinos, Escola de Guerra Naval, Diretoria do Pessoal da Marinha, Comando do 5º Distrito Naval (CEM), Comando da Força de Contratorpedeiros (CEM), Escola Naval, Comissão Naval em São Paulo, Gabinete do Ministro da Marinha, Secretaria-Geral do Conselho de Segurança Nacional (subchefe e CEM), Comando Naval de Brasília, Escritório do Adido Naval na França e na Holanda (adido), Escritório do Adido Naval da França

e Itália (adido), Comando de Operações Navais (subchefe) e Secretaria-Geral da Marinha (secretário-geral).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Naval – Grã-Cruz; Ordem do Mérito Militar – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Aeronáutico – Grande-Oficial; Ordem de Rio Branco – Grã-Cruz; Medalha Militar com Passador de Platina – 4º Decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 4 Âncoras; Medalha do Mérito Santos Dumont; Medalha Marechal Trompowsky; Medalha Marechal Souza Aguiar; Medalha de Caxias; França – Ordem Nacional do Mérito; França – Ordem do Mérito Marítimo; Paraguai – Ordem do Mérito Militar; Portugal – Ordem Infante Dom Henrique; Portugal – Ordem Militar de Avis; e França – Legião de Honra.

À família do Almirante Henrique Octávio Aché Pillar, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.



EDUARDO ÍTALO PESCE
Colaborador *RMB* – Prêmio Revista
Marítima Brasileira

O Professor Eduardo Ítalo Pesce foi colaborador assíduo da *RMB* e exerceu, desde 2004, a função de pesquisador do Núcleo de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense (Nest/UFF), cumulativamente com a de professor do Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Uerj), de 1979 até 2014.

Anteriormente, exerceu os cargos de professor associado de Língua Inglesa I e II na antiga Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade Veiga de Almeida, de 1983 a 1986, e de professor de Língua Inglesa na rede da Secretaria Municipal de Educação do Rio de Janeiro, de 1985 a 2000.

Iniciou sua formação acadêmica em 1977 com a didática especial da Língua Inglesa, seguindo-se a licenciatura em Pedagogia com habilitação em Administração Escolar na Uerj, em 1982, e especialização *latu sensu* em Relações Internacionais também na Uerj, em 1989, e concluiu mestrado profissional em Estudos Marítimos – Política e Estratégia Marítimas, em 2016.

O Professor Ítalo Pesce escreveu o livro *De costas para o Brasil: A Marinha oceânica do século XXI* e mais de 200 artigos em publicações especializadas em Defesa, no Brasil e no exterior. Foi também colaborador frequente do jornal *Monitor*

Mercantil e da revista *Segurança & Defesa* e colaborador permanente do Conselho de Ensino, Pesquisa e Extensão (Cepe) e da Escola de Guerra Naval (EGN).

Devem ser ressaltadas em seu currículo várias outras atividades, tais como: membro fundador do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (Cebres) desde 1981; membro associado do United States Naval Institute desde 1975; e membro da Sociedade Amigos da Marinha (Soamar-RJ) desde 1995.

Ganhador de dois Prêmios Revista Marítima Brasileira (2001 e 2004), foi agraciado com as medalhas Amigo da Marinha e Mérito Tamandaré.

ARTIGOS DO PROFESSOR ÍTALO PESCE PUBLICADOS NA RMB

MATÉRIA	EDIÇÃO
A aviação na Marinha italiana	2º Trimestre de 1988 – pp. 79 a 98
Uma reflexão sobre a capacidade aérea embarcada das Forças Navais brasileiras	3º Trimestre de 1989 – pp. 135 a 152
Preenchendo a lacuna	3º Trimestre de 1990 – pp. 63 a 68
Reflexões adicionais sobre a capacidade aérea das Forças Navais brasileiras	2º Semestre de 1991 – pp. 55 a 70
Uma nova concepção estratégica militar para o Brasil	2º Trimestre de 1993 – pp. 215 a 229
Forças Armadas e controle civil	2º Trimestre de 1994 – pp. 67 a 71
O Estado brasileiro e a defesa nacional no mundo pós-bipolar	3º Trimestre de 1994 – pp. 71 a 80
Novas reflexões sobre a capacidade aérea das forças navais brasileiras	4º Trimestre de 1994 – pp. 69 a 75
Aeronaves embarcadas de decolagem curta: STOAL ou STOVL	1º Trimestre de 1996 – pp.127 a 140
Do T-28 ao Super Tucano A-29 – proposta preliminar de uma versão embarcada do ALX	3º Trimestre de 1996 – pp. 73 a 77
O Estado brasileiro e a defesa nacional no mundo pós-bipolar	4º Trimestre de 1996 – pp. 139 a 147
Asas da Marinha do Brasil rumo ao século XXI	4º Trimestre de 1998 – pp. 15 a 24
Forças Armadas, Estado e sociedade	1º Trimestre de 1999 – pp. 93 a 108

Submarinos de ataque: nucleares ou diesel-elétricos	3º Trimestre de 1999 – pp. 127 a 130
Uma classe de navio-aeródromo para a Marinha do Brasil	2º Trimestre de 2000 – pp. 171 a 192
Índia, uma lição estratégica	1º Trimestre de 2001 – pp. 145 a 146
Polícias completas	2º Trimestre de 2001 – pp. 163 a 165
AEW orgânico para a Marinha do Brasil	3º Trimestre de 2001 – pp. 75 a 77
Formação de aviadores navais: uma opinião	4º Trimestre de 2001 – pp. 133 a 135
Uma Marinha oceânica para o século XXI	1º Trimestre de 2003 – pp. 141 a 163
Forças Armadas, Estado e sociedade	2º Trimestre de 2003 – pp. 124 a 139
Um eunuco no Conselho de Segurança?	3º Trimestre de 2003 – pp. 145 a 147
Uma potência não-hegemônica	4º Trimestre de 2003 – pp. 131 a 136
Estados soberanos e defesa nacional	1º Trimestre de 2004 – pp. 141 a 143
Brasil, ‘País-Monstro’	3º Trimestre de 2004 – pp. 107 a 112
Reflexões sobre o emprego do Poder Naval	1º Trimestre de 2005 – pp. 69 a 91
Evolução da Política de Defesa Nacional: perspectivas	3º Trimestre de 2005 – pp. 93 a 98
<i>Sapientia Potentia Est</i> : estratégia de defesa e de C&T	4º Trimestre de 2005 – pp. 103 a 107
Uma Marinha oceânica para o século XXI	1º Trimestre de 2006 – pp. 31 a 50
As Forças Armadas e o orçamento da União em 2005	2º Trimestre de 2006 – pp. 103 a 112
As Forças Armadas e o orçamento da União em 2005	3º Trimestre de 2006 – pp. 89 a 108
Uma Marinha Oceânica para o Atlântico Sul	2º Trimestre de 2007 – pp. 135 a 151
Um Navio-Aeródromo de Helicópteros de Assalto para a Marinha do Brasil	3º Trimestre de 2007 – pp. 75 a 79
Hyuga (DDH-181): um eufemismo ‘politicamente correto’	4º Trimestre de 2007 – pp. 125 a 127
Guerra de 4ª Geração: implicações para a Marinha do Brasil	1º Trimestre de 2008 – pp. 113 a 132
Subsídios para uma Estratégia Nacional de Defesa	2º Trimestre de 2008 – pp. 135 a 141
Atlântico Sul: aumento da presença naval norte-americana	3º Trimestre de 2008 – pp. 98 a 103
Uma segunda esquadra para o Brasil?	1º Trimestre de 2009 – pp. 153 a 160
Marinha do Brasil: perspectivas	2º Trimestre de 2009 – pp. 104 a 120
Aviação Naval: perspectivas	3º Trimestre de 2009 – pp. 84 a 95
Defesa Nacional e as Forças Armadas no sistema presidencialista	4º Trimestre de 2009 – pp. 91 a 104

NE/NAeH 10.000 – Um navio escola multiuso para a Marinha do Brasil	1º Trimestre de 2010 – pp. 65 a 77
Plano de equipamento e articulação da Marinha do Brasil (2010-2030): perspectivas	2º Trimestre de 2010 – pp. 73 a 88
Articulação do Poder Naval brasileiro: dúvidas e comentários	4º Trimestre de 2010 – pp. 50 a 61
A Marinha do Brasil e as novas estruturas de defesa	3º Trimestre de 2011 – pp. 46 a 61
Posicionamento geoestratégico do Brasil na América do Sul: uma reflexão realista	4º Trimestre de 2011 – pp. 65 a 72
Além da Amazônia Azul: projeção estratégica do Brasil no Atlântico Sul	1º Trimestre de 2012 – pp. 86 a 95
Navios-aeródromo, projeção de poder e controle de área marítima	2º Trimestre de 2012 – pp. 111 a 124
Realismo orçamentário e renovação do poder naval	3º Trimestre de 2012 – pp. 57 a 74
A Marinha do Brasil no contexto estratégico do Hemisfério Sul	4º Trimestre de 2012 – pp. 115 a 132
Projetos da Marinha do Brasil no Plano de Articulação e Equipamentos de Defesa (Paed)	1º Trimestre de 2013 – pp. 57 a 71
Reflexos da criação da 2ª Esquadra e da 2ª Força de Fuzileiros da Esquadra na estrutura do setor operativo da MB	2º Trimestre de 2013 – pp. 33 a 47
NCAM 10 – um navio de controle de área marítima para marinhas de porte médio	4º Trimestre de 2013 – pp. 57 a 66
Além da Amazônia Azul: Crescimento econômico e adequação do Poder Naval	2º Trimestre de 2014 – pp. 46 a 62
Navios-aeródromo e a aviação embarcada na Estratégia Naval brasileira	3º Trimestre de 2014 – pp. 107 a 127
O Conflito é Inevitável	1º Trimestre de 2015 – pp. 116 a 125
Navios-Aeródromo e aviação embarcada na estratégia naval chinesa	2º Trimestre de 2015 – pp. 92 a 107
Primórdios do bombardeio estratégico na Primeira Guerra Mundial, 1914-1918	3º Trimestre de 2015 – pp. 34 a 44
Navio de controle de área marítima: Um conceito válido para a Marinha do Brasil?	2º Trimestre de 2016 – pp. 51 a 66
Sobrevivendo à Austeridade Fiscal: Perspectivas para a Esquadra	2º Trimestre de 2017 – pp. 88 a 113
Navios-aeródromo e navios com capacidade de aviação: uma análise comparativa	2º Trimestre de 2018 – pp. 51 a 68
Renovação do Poder Naval: Projetar é preciso!	4º Trimestre de 2018 – pp. 30 a 63
Renovação do Poder Naval II – Uma Abordagem Incremental	1º Trimestre de 2019 – pp. 59 a 90



HOMENAGEM AO PROFESSOR ÍTALO PESCE

Conhecer o Professor Ítalo Pesce, no início deste século, na redação da *RMB*, foi privilégio que recebi no entardecer de minha vida pessoal e profissional. Não imaginava, mesmo nos meus melhores sonhos, conhecer personalidade tão marcante e especial e privar de seu convívio por duas décadas.

A relação com Ítalo se fazia, no mínimo, a cada trimestre, ao receber sua inestimável colaboração – gratuita e insuspeita. Nossa publicação era enriquecida com matérias de invulgar valor para a Marinha do Brasil (MB), e posso afirmar que Ítalo estava entre os melhores articulistas atuais e do passado.

Suas análises de ordem financeira e econômica, comparando receitas e despesas no Orçamento da União, eram precisas e ponderadas, vislumbrando as necessidades das Forças Armadas, singularmente as da Marinha. Nossa Força era objeto de seu estudo detalhado, e, como tal, os artigos que dele provinham contribuíam até mais que os dos próprios militares da MB. Fazia parte de seu espírito altruísta. E assim foi, desde 1988 até o final do século XX, com um ou dois artigos por ano e, no atual, com cerca de três.

Estudava política e geopolítica e tecia argumentação lógica, racional e lúcida sobre o Hemisfério Sul e a Amazônia Azul, adequando o Poder Naval à conjuntura atual e com previsão para décadas vindouras.

Com proficiência, comparava meios militares de países mais desenvolvidos com o nosso e submetia à avaliação da MB sugestões de navios principais. Apresentou dois artigos em conjunto com o Engenheiro René Vogt, sugerindo navio-aeródromo e navio-escolta para desenvolvimento de projeto e construção em nosso país. Conhecia armamento e meios de detecção de países de vanguarda e os apresentava aos leitores da revista.

Recebeu o Prêmio Revista Marítima Brasileira por artigos considerados como os de maior valia para a Marinha, nos triênios de 1999-2001 e 2002-2004, para imensa satisfação do Almirante Luíz Edmundo Brígido Bittencourt e minha, diretores da *RMB* nas épocas das premiações e que ora prestamos esta singela e merecida homenagem pelos inestimáveis 64 artigos que o Professor Ítalo ofertou à redação da nossa sesquicentenária revista.

Vale lembrar que nossos revisores pouco tinham a comentar sobre seus textos ou adequá-los, em virtude de sua proficiência nas línguas portuguesa e inglesa.

À família do Professor Eduardo Ítalo Pesce, em especial a sua esposa Elisabeth, o nosso agradecimento e cumprimento.

Milton Sergio Silva Corrêa
Capitão de Mar e Guerra (Re^{ft})

ACONTECEU HÁ CEM ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores lembranças e notícias do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela *Revista Marítima Brasileira*.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada.

O NOVO MINISTRO **(RMB, set/dez 1920, pp. 167-169)**

Convidado pelo Sr. Presidente da Republica para gerir a pasta da Marinha, em substituição do Snr. Dr. Raul Soares, que solicitou exoneração desse elevado cargo, o Exm^o. Snr. Dr. Joaquim Ferreira Chaves, então senador pelo Estado do Rio Grande do Norte, assumio o seu novo posto no dia 21 de Outubro, na Secretaria de Marinha, com a presença das elevadas autoridades navaes, senadores, deputados e pessoas gradas, que testemunharam assim os seus applausos á feliz escolha do Snr. Presidente da Republica.

O Dr. Ferreira Chaves nasceu em 1852 em Pernambuco, onde fez todos os estudos de humanidades e se formou na Faculdade de Direito em 1873. Em 1874 foi nomeado promotor publico da comarca Maioridade no Rio Grande do Norte. Em 1877 foi nomeado juiz municipal de Pao dos Ferros, também no Rio Grande do Norte, para cujo cargo foi reconduzido duas vezes. Em 1887 (Maio) nomeado

Juiz de Direito da Comarca de Trairi. Em 1890 nomeado Juiz de Casamentos na cidade de Natal. Em 1892 nomeado desembargador e procurador geral do Estado do Rio Grande do Norte. Em 1895 eleito governador do Estado para o período de 1896 a 1900. Em 1900 eleito senador pelo mesmo Estado. Em 1903 reeleito para o mesmo cargo, sendo-o igualmente em 1912. Em 1913 eleito novamente governador do Estado para o período de 1914 a 1920, quando foi novamente eleito senador.

Filho legitimo do Dr. Joaquim Ferreira Chaves e D. Clara Maria Vieira de Lacerda Chaves, começou aos 21 annos de idade, ainda na Monarchia, a militar na politica como membro do Partido

Conservador do Rio Grande do Norte, chegando a ser um dos elementos mais activos para a abolição da escravatura. Quando Juiz de Direito tornou-se grande protector dos escravos

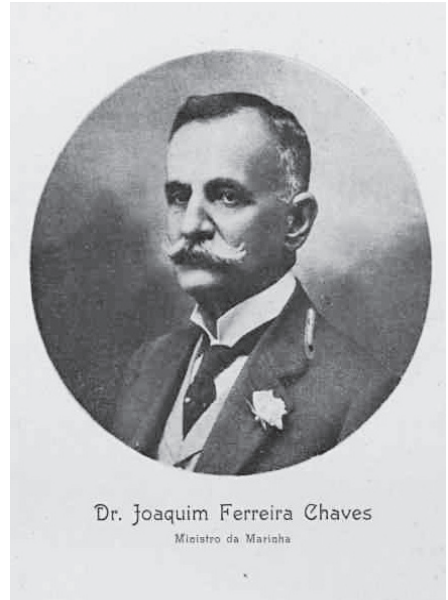
que fugiam para a sua comarca, onde encontravam abrigo e protecção.

Como jornalista trabalhou assiduamente no “Correio do Assú”, “Brado Conservador”, “Conservador”, “Gazeta de Natal”, “Republica”, “Rio Grande do Norte”. Collaborou também na “Verdade”, periodico que se publicou em Santa Catharina, sob a direcção do seu irmão Dr. Thomaz Chaves, um dos chefes do Partido Conservador naquelle Estado.

Durante o primeiro periodo governamental deixou adiantadas varias construcções entre as quaes o Quartel do Batalhão de Segurança, empregando os proprios saldos, além de outras obras que muito concorreram para o progresso economico do Estado. No segundo periodo criou diversos grupos escolares na capital e nos municípios do interior. Reconstruiu todos os edificios da Assistencia Publica, dotando-os de notaveis melhoramentos. Entre esses edificios contam-se o “Hospital de Caridade”, “Asylo de Alienados” e “Asylo de Mendicidade”. Construiu e inaugurou a “Escola Domestica de Natal”. Construiu o Quartel do Corpo de Bombeiros. Contruio a grande estrada de rodagem de Macahyba a Santa Cruz, numa extensão de 98 kilometros. Extinguiu por completo o banditismo nos municípios do sertão.

Em 1891 foi aclamado para tomar parte na junta governativa do Rio Grande do Norte. Contribuiu poderosamente para o desenvolvimento da industria do sal, decretando a extinção do contracto existente, acto que augmentou em beneficio do Estado as rendas provenientes do imposto de exportação deste producto. Determinou a extinção do imposto do dizimo legado.

Liquidou diversas questões de limites entre os municípios. Pagou em dia



e adiantadamente todos os coupons da divida externa, assim como os juros das apolices estaduaes, que resgatou em grande numero.

Como magistrado nunca teve uma sentença reformada pela instancia superior, mesmo tratando de assumptos eleitoraes, não obstante militar effectivamente num dos partidos politicos ali organisados.

Quando tomou posse pela segunda vez do governo leu uma mensagem inaugural, que é um dos documentos politicos de maior importancia do paiz pela sua visão de estadista e principios de democracia.

A “Revista Marítima” aproveita a primeira oportunidade que se lhe depara para muito respeitosa e modestamente apresentar a S. Ex. os seus cumprimentos a par dos votos que faz tanto pela sua felicidade pessoal como pela da sua administração na pasta que em boa hora foi entregue á sua reconhecida competencia.

A POLÍTICA E SUAS RELAÇÕES COM A GUERRA

(RMB, set/dez 1920, pp. 23-62)

(These apresentada em 1919 à Escola Naval de Guerra pelo Capitão de Fragata Emmanuel Braga)

Sendo a politica, uma sciencia complexa e transcendente, para nos aventurarmos a seguir toda a extensão que sua significação exprime, procuraremos por isso, limitar quanto possível, o nosso estudo, á parte que se relaciona com a guerra.

Não poderemos porém prescindir, do estudo de certos elementos da theoria politica, para melhor desobrigação do mistér que nos foi imposto.

Estudar a Politica e suas relações com a Guerra, modos de conduzir esta com aquella, é estudar a vida consciente do Estado, que não é mais, que a conducta da Nação na vida commum dos povos.

A Politica tem por objecto mostrar o espirito das instituições e as regras a seguir no governo dos povos, a actividade da Nação no Estado.

É portanto a sciencia, que trata dos fundamentos do Estado e dos principios de governo.

Ella tem tambem a sua arte, que se revela na conducta dos negocios Publicos.

Como sciencia, não tem sinão um fim: pesquisar a verdade, na descoberta de leis, nas regras permanentes de conducta; ella não invoca a força, porém a logica.

(...)

O Estado é a organização da vida externa da Nação, em commum com outros Estados.

Duas considerações de ordem moral, affectam essa vida:

1^a – Os fins politicos, que pódem ser indifferentes, desde que sejam moraes.

2^a – Os meios para alcançal-os, ou meios de conciliar as exigencias politicas com a moral.

Um dos meios que a Politica dispõe para alcançar seus fins, é a guerra, que Clausewitz diz “ser a continuação da politica por outros meios”.

De facto, a guerra encarada no seu mais alto ponto de vista, não é mais do que a vontade do Estado, em alcançar um fim ou objectivo politico, revelando o poder.

D’ahi chamar-se “potencia” ao Estado, e ser-lhe necessario o poder.

A educação politica é a base indispensavel do poder e das liberdades de uma Nação.

Ella é importante na formação dos ca-

racteres, inspirando o sentimento no cumprimento dos publicos deveres; e quanto maior fôr a sua cultura, mais poderoso e livre será o Estado.

É, entre outros, pela educação guerreira de suas forças militares, que a politica dá ao Estado, poder e liberdade.

(...)

II

Os fins da politica justificam os meios que ella emprega para obter a victoria.

Si os fins são alcançados, os meios foram bons e a gloria coroara o exito.

A Politica, como sciencia, não tem sinão um fim: pesquisar a verdade, na descoberta de leis, nas regras permanentes de conducta; ella não invoca a força, porém a logica

Os fins pódem ser nobres e generosos e a guerra empregar meios violentos e deshumanos; ao contrario pódem os fins ser injustos e improprios e a guerra empregar meios humanos e apropriados, que o successo sempre glorificará o victorioso.

Os fins da politica dos Impérios Centraes, eram injustos e improprios em 1914, porque os motivos estavam sendo suavizados e quasi terminados pelas negociações que os levariam a bom terreno e a guerra que ella empregou foi deshumana, perversa e violenta: a politica dos alliados tinha um fim justo em 1914, que era evitar o escravismo da Servia e evitar a guerra, e no entanto a guerra que ella empregou foi deshumana, violenta e perversa.

Porém, o successo dos alliados, corôou o exito da sua politica, foi, como victoriosa, glorificada.

Em politica é maxima, não se faz o que se quer, mas aquillo que se pôde.

(...)

III

Os actos que o Estado tem de cumprir, são em geral confiados aos órgãos publicos, principalmente ao governo e em particular aos militares.

O governo não sendo mais que o poder concentrado da nação, deve sua politica ser forte, energica, intelligente, visando constantemente o bem publico.

O poder do governo dispõe de meios moraes e phisicos ou materiaes, que lhe dão essa superioridade que manda, é obedecido, ordena e obtem.

A sua autoridade não admite recusações, nem resistencia, ella age em nome do Estado que é a potencia, e como tal fôrça a obediencia; sua autoridade é distincta dessa outra, que permite a analyse e a acceitação voluntaria.

Os órgãos publicos e militares são investidos de autoridade, porque são

particulas da suprema autoridade do governo, do qual trazem a sua essencia; é por via dellas que o governo affirma seu poder constringendo a obediencia pela moral ou pela fôrça.

No exterior, mostra esta fôrça, pela sua diplomacia, pelo seu exercito e pela sua marinha, mas qualquer que seja a fôrma e methodo á empregal-os é do bom senso politico:

a) que seja dentro das normas do direito;

b) que a autoridade militar esteja sempre ao serviço da autoridade do Estado.

O Exercito e Armada, devem sempre estar promptos ao serviço politico do Estado e não a politica aos seus serviços, pois as suas missões são de manifestar em toda sua energia a fôrça do Estado.

As fôrças militares como órgãos de execução não devem se fazer sentir ou intervir nas fôrmas e methodos da politica, pois é ao governo, que compete dizer o fim a seguir e os meios a empregar para attingil-os. Este é o cerebro que pensa e ordena e aquelas são os braços que movem-se em harmonia, obedecem e executam.

IV

Dissemos que: a arte politica não deve prescrutar os fundamentos do Estado ou sua constituição, porque existindo o Estado com todos os seus órgãos, não cabe sinão ao Estadista, a arte de os utilizar.

É na conducção dos negocios publicos que reside a verdadeira sabedoria de tão admiravel arte: ao estadista cabe essa gloriosa tarefa.

Porém não deve o estadista limitar-se simplesmente a arte politica, a sciencia lhe é necessaria para poder pensar, resolver e agir.

J. Cesar, Frederico, Napoleão, Washington, Pombal, José Bonifacio, Caxias,

e outros, além de grandes estadistas, foram pensadores de quilate; o exemplo destes grandes homens, revelados pela historia, mostra-nos a necessidade do estadista ser tambem homem de sciencia, pois nunca se descuidaram do estudo theorico e reflectido dos ideiaes e principios que agitaram as nações naquellas epoca.

A aptidão pratica é fôra de duvida, se obtém pelo uso constante da arte, mas a preparação do espirito para a acção, só se admite pela educação scientifica, no estudo constante e reflectido.

Aquella aguça os sentidos e esta purifica o espirito.

(...)

V

Em intima conexão com a Politica do Estado estão as instituições militares e diplomaticas.

Daquellas fazem parte o Exercito e a Armada e destas os agentes diplomaticos e consulares,

que nas suas relações obedecem aos fins que se contém na Politica Militar, na Politica exterior e na Politica commercial.

Não se deve entretanto avaliar o poder do Estado, somente pelo numero dos soldados de seus exercitos, navios de sua armada, calibre de seus canhões, porque todo o excesso de poder militar, entrava o desenvolvimento interno, como o excesso de exercicios athleticos, causa depauperamentos subítos.

A Politica, deve durante a paz, ter em mira o desenvolvimento: das industrias, porque com ellas se alimenta e desenvolve a guerra; a viação ferrea, maritima e terrestre, que são factores importantes da estratégia; o commercio que enriquece a

Nação etc., emfim a Politica commercial, industrial, que accumula e fabrica, porque a Politica só obtem exito na guerra, quando ella é previdente, accumulando recursos durante a paz.

Por outras palavras: a Politica deve preparar as forças na paz, para obter exito na guerra.

(...)

VI

A harmonia dos fins do Estado, torna-se em alto gráo, dando logar a perturbações historicas, consequencia do desenvolvimento do maior ou menor gráo de clarividencia politica. A guerra é uma destas perturbações que agitam as Nações.

Quando uma guerra está imminente, o fim da Potencia se colloca naturalmente acima de tudo, e todos os recursos do paiz a elle se destinam; accumulam-se.

Quando a guerra for declarada, todos

estes recursos e meios economicos accumulados devem ser exgottados e mesmo se fôr indispensável, deve-se restringir a liberdade individual; a necessidade que tem o Estado em repellir o invasor e defender o seu territorio, deve superar outras preocupações ou considerações, até que o perigo tenha passado ou que o inimigo tenha sido dominado.

Muitos scientistas entretanto discordam do uso da guerra, para dar fim as questões politicas, e os grandes pacifistas entre elles o abbade Saint Pierre, autor do projecto de paz perpetua (commentado por Barni na "histoire des idées morales et politiques au 18 siecle") de quem Libnitz "se declarou persuadido que um tal

A Politica só obtem exito na guerra, quando ella é previdente, accumulando recursos durante a paz. Ela deve preparar as forças na paz, para obter exito na guerra

projecto no todo era possível de ser feito e que sua execução seria uma das cousas mais úteis do mundo”, foi um dos grandes propagandistas de tal politica.

(...)

Em tempo de paz se produz a moral do interesse bem entendido e bem calculado e se determina a theoria da economia nacional, que considera a energia productiva do egoismo, como a cousa mais vantajosa para a collectividade.

A paz debilita; a guerra, ao contrario, torna varonil o povo; a paz com suas fortunas e gosos nos inclina a arrogancia, enquanto que a guerra nos ensina a ser prudentes e interessados pelo bem commum.

Mas o que é a guerra, sinão um instrumento posto a disposição dos Poderes políticos para obterem pela força, o que não conseguiram pela diplomacia?

Definiram a guerra, como um duello em grande escala, isto é, uma luta entre dous povos.

(...)

Estudar entretanto a sciencia militar, não é querer fazer do soldado um repositorio de litteratura, nem querer tornal-o membro da Academia, porém fazer com que cada um na altura em que se acha, procure conhecer o seu mistér, indagando o porque das questões que se apresentam.

A sciencia não é privilegio de ninquem, e cada um deve prescruval-a até ao gráo que comporte sua intelligencia e seu posto.

(...)

As sciencias e as artes progredindo constantemente não dão ensejo a fixar entre limites, a extensão dos seus principios e regras.

O genio de Napoleão, antevendo o futuro dizia que era preciso a um exercito mudar sua tactica todos dez annos, para manter sua preponderancia militar.

No Brasil, parece-nos, com o systema e fôrma de governo, devia ser aconselhável mudal-a de 4 em 4 annos. Porque ou ficamos estacionados durante annos e annos ou as reformas e mudanças se succedem rapidamente de modo a se desconhecer, muita vez, que existio um regulamento, mas que não chegou a ser usado, nem praticado por todos, porque os Principios não eram respeitados imperando a politica de gabinete.

É isto entre outras, o que causa a desconsideração da classe militar do que se aproveitam os mal intencionados e os politiquieiros, para acoimal-a de improductiva, estribados nos principios de economia, “que todos os dinheiros sahidos do thesouro do Estado, devem dar um producto” enquanto aquelles destinados aos orçamentos da Marinha e da Guerra, são considerados despesas inuteis, superfluas e improductivas

A carreira das armas exige sobretudo muita consideração, não só do povo cómo dos poderes publicos.

(...)

VII

Vimos que a instrucção é o principal elemento, que nos conduz aos conhecimentos da arte da guerra.

Entre nós ella é ministrada:

a) pelas Escolas de Aprendizizes Marinheiros.

b) pelas Escolas de Grumetes.

c) pelas Escolas de Profissionaes (officiaes e praças).

d) pela Escola Naval (aspirantes e guardas-marinha).

e) pela Escola de Guerra (alto commando).

Destas as de Grumetes e Aprendizizes, são elementares, as Profissionaes, formam os especialistas, a Naval e a Naval de Guerra, ensinam a sciencia e a arte

da guerra naval e suas ligações com as operações de terra.

(...)

VIII

(...)

O pensamento do general em chefe, tem uma consideravel influencia sobre as operações e suas ordens; uma vez regulado o conjuncto, dadas instrucções, traçado o plano geral termina em grande parte a sua missão, pois elle é o grande chefe da estrategia, e uma vez postas em movimento as suas forças (da marinha ou do exercito), não pôde dirigir pessoalmente os elementos d'ella as quaes escapam á sua acção individual.

Vê-se assim a somma de responsabilidades, que cabe aos outros commandos de esquadra, divisão, até da ultima unidade, emfim todos que teem na marinha e no exercito a menor

parcella de commando, os quaes devem penetrar no espirito das ordens, instrucções etc. do Almirante, para que possam preencher as suas intenções.

É no caracter dos officiaes – seja de que patente for, que o espirito de iniciativa tem assento.

É na compenetração do espirito das intenções do chefe que o espirito de iniciativa tropeça com tremendas responsabilidades, isto é, quando tiver de executar uma acção, que não foi prevista pelo chefe.

(...)

O chefe não pôde subdividir-se, nem pôde estar a escrever officios, memorandos explicativos, sobre todos os detalhes; a execução de uma missão, sempre implica que ella será preenchida em todos os

seos detalhes como si o chefe estivesse presente, ou tivesse ordenado.

Esta é a doutrina, que aponta para o estudo da sciencia, para se saber fazer a guerra.

(...)

IX

Vimos que a guerra nada mais era que um instrumento da politica, a qual emprestava-lhe seu character e a historia sempre ensinou ao homem e as nações, que ella sempre foi empregada como um meio de legitima defeza á seos interesses, as suas paixões, as suas ambições,

amor patrio etc., causas estas principaes que occasionam guerras, as quaes poderemos dividir em guerras: a) de invasão; b) nacionaes; c) civis, d) religiosas; e) de conveniência; e f) intervenção.

(...)

A arte militar presidindo a organização das forças militares, transformando a multidão confusa em corpos de tropa instruida, disciplinada e obediente, movendo-se, agitando-se, por grandes ou pequenas massas num campo de batalha, consoante o pensamento, o espirito, e intenções de um só homem, o seu commandante em chefe, ensina que sendo a guerra um elemento vivo e variavel, é preciso saber applicar os principios e combinações dos logares, aos homens, e as cousas, executando-as com precisão, energia e sobretudo as que ao momento sejam propicias.

Não é com manifestações populares e canticos guerreiros pelas ruas das cidades, que se vence o inimigo. É com a applicação constante da arte militar, pela

Uma politica não pôde vencer na guerra si ella não admittio a necessidade da arte militar nos seus conhecimentos, porque a politica que não calcula a guerra não pôde fazel-a

politica militar que isso se consegue; uma politica não pôde vencer na guerra si ella não admittio a necessidade da arte militar nos seus conhecimentos, porque a politica que não calcula a guerra não pôde fazel-a.

“Nada se obtém na guerra sinão pelo calculo. Tudo numa campanha deve ser profundamente meditado; toda operação deve ser feita sob um systema.”

(...)

X

Darriues, em “La guerre sur mer” diz: “é preciso que uma nação tenha a frota de sua politica”. É claro que tratamos de potencia maritima por que ás situações dos paizes interiores, não comportam o aphorismo. Portanto a ligação entre as concepções militares navaes e as concepções politicas, é o que propriamente chamamos politica naval, que tem por objecto estudar os fundamentos da Marinha, estabelecer programmas, conceber operações navaes que possam preencher os fins da politica externa do Estado.

Não pôde a politica de uma nação, ter concepções de politica marinha, si a sua politica naval é frouxa, sem iniciativa.

O exemplo mais frizante do quanto está ligada a concepção militar a concepção

politica, temol-o na doutrina ingleza da “liberdade dos mares”.

A Grã Bretanha para manter essa politica, estabelece todos os annos a sua politica naval, por meio de programmas, onde se declara a força que deve servir de meio de sustento, áquella politica. A politica maritima ingleza, revelada nos seus navios de commercio exige que outro poder a mantenha, e a par desta constantemente se desenvolva e progrida; acompanhando-lhe a iniciativa.

(...)

A politica naval brasileira tem perdido iniciativa, porque as concepções da politica exterior do Brazil moderno, imbuidas no espirito de humanismos, abandonaram, quasi, as doutrinas da sua antiga chancellaria.

A doutrina brasileira na America do Sul garantindo as liberdades e independencias do Uruguay e Paraguay, fazia a sua politica naval ter iniciativa e concepções, alem do caracter que d'ahi provinha.

Em 60 annos (1810-1870), o Império conseguiu tamponar as suas fronteiras do sul, por la razon o por la fuerza; e quando elle proclamou aquella doutrina, bem sabia o que estava fazendo para a honra, e para a gloria do Brazil.

NOTICIARIO

(RMB, set/dez – 1920)

MARINHA NACIONAL

RESERVA NAVAL – A Reserva Naval foi creada em 6 de Setembro de 1916 e comprehende duas categorias pertencendo á primeira os individuos matriculados nas Capitancias de Portos e que desejam ser reservistas e á segunda, os associados dos clubs filiados á Federação Brasileira das Sociedades do Remo.

Nos primeiros annos o alistamento foi regular, baixando, porém, nos annos seguintes. Nos diversos Estados da União foram organizados pequenos nucleos, sendo que da segunda categoria somente no Districto Federal, São Paulo, Pernambuco, Pará e Bahia, que foi dissolvida em 1919.

Pelos dados que se seguem verifica-se a diferença entre as inscrições realizadas em 1918 e 1919.

Em 1918 inscreveram-se na primeira categoria 2.331 homens, dos quaes 758 obtiveram a caderneta de reservista; na segunda categoria inscreveram-se 529 homens, sendo que 327 foram considerados reservistas, e no Tiro Naval o numero de alistados foi de 591 homens, dos quaes 398 obtiveram caderneta.

No anno passado não foi registrada nenhuma inscrição na primeira e na segunda categoria houve apenas 30 alistados. As duas categorias deram, respectivamente, 166 e 18 reservistas.

Em 1919 só o Tiro Naval recebeu novas inscrições em numero de 50, sendo que 38 foram considerados reservistas.

Agora passa essa util instituição por uma nova organização, approvada pelo Sr. Contra-Almirante Raja Gabaglia, Inspector de Portos e Costas, a quem está affecta a sua direcção, e nas seguintes bases:

A) Organização de cursos trimestraes em periodos fixos – Fevereiro a Abril, – Junho a Agosto, – e Outubro a Dezembro, com exames feitos na primeira quinzena do mez seguinte a cada trimestre.

B) Admissão a exames apenas dos inscriptos que tenham comparecido a 70% das aulas e exercicios durante o curso.

C) Inscrições feitas em qualquer tempo, sendo ao inscripto dado o cartão respectivo, mas não lhe sendo permittida a frequencia no curso já em funcção, a menos que lhe seja possivel pelos exercicios provaveis obter os 70 % do paragrafo anterior.

D) Inscrições validas permanentemente para o effeito de frequencia aos cursos, mas para outras vantagens só no anno em que é levada a effeito.

E) Eliminação do candidato reprovado duas vezes. Tendo em vista conciliar tanto quanto possivel os interesses do pessoal com as necessidades da instrução militar, obedece esta orientação ao vasto plano de militarisação da nossa Marinha Mercante, previsto na legislação vigente.

Dentro della, um pouco tardiamente, devido ás difficuldades naturaes de um inicio de serviço, realisaram-se ultimamente os exames correspondentes ao curso trimestral de Junho a Agosto. De 77 inscriptos, que frequentaram o curso, apenas 21 foram admittidos a exame, sendo desses approvados 19. É pouco, si se comparar esse resultado com os obtidos nas linhas de tiro da nossa força de terra, ou mesmo com o que pode fornecer a propria Reserva Naval da 2.^a categoria; tendo-se, porém, em attenção as circumstancias especiaes do pessoal da Marinha Mercante, é elle bastante animador.

Continuam os trabalhos relativos ao curso trimestral de Outubro a Dezembro.

Quanto á segunda categoria, proseguem regularmente os exercicios e aulas. Os exames terão lugar em Novembro.

(...)

FESTA NAUTICA – Este festival realisou-se na enseada de Botafogo á tarde, segundo um programma previamente organizado e que constou de doze numeros.

Com a chegada do Snr. Presidente da Republica, á 1 hora da tarde, teve inicio a execução do programma. Aguardavam S. Ex. no varandim central do pavilhão de regatas os Snrs. Ministro da Marinha, Vice-Almirante Gomes Pereira e Contra-Almirante Raja Gabaglia, Capitão de Fragata Frederico Villar e officiaes do “José Bonifácio”, directores e delegados da Confederação e das colonias de pesca, além de innumeradas familias e pessoas

gradas. O Presidente da Republica, que foi recebido ao som do hymno nacional executado por diversas bandas militares, fazia-se acompanhar do Sr. Capitão de Mar e Guerra Raphael Brusque, sub-chefe da sua casa militar.

O Primeiro Tenente Gumercindo Loreti, immediato do cruzador “José Bonifácio”, usando da palavra, nesse momento, pronunciou um discurso de saudação, dizendo que em todo o littoral brasileiro, cerca de 80.000 patricios festejavam nesse momento o pavilhão nacional e aclamavam o nome de S. Ex. Terminou dizendo que os pescadores do Brasil pediam instrumentos de trabalho e instrucção.

Teve inicio logo depois a linda festa nautica com o desfile de mais de mil embarcações, engalanadas quasi todas de pescadores das 25 colonias de pesca desta capital e de marinheiros nacionaes. Foi um acto deslumbrante, imponente. As baleeiras e sardinheiras levando as suas guarnições completas, passavam em frente do pavilhão onde se encontrava o Presidente da Republica e a sua comitiva, e moços, velhos e creanças saudavam com enthusiasmo o S. Ex. Remos alçados e os patrões de pé, proseguiam os pescadores nas suas acclamações, que se estendiam aos Snrs. Ministro da Marinha, Almirantes Gomes Pereira, Raja Gabaglia, commandante Frederico Villar e ao Brazil. Foram realizados, depois, pareos de natação e de regatas, que despertaram muito enthusiasmo.

O 4.º pareo de regatas, denominado – Presidente da Republica – 2.000 metros para sardinheiros de 6 remos, foi muito disputado, sendo recebido com saudações o vencedor que foi a embarcação da colonia Z 8, de Sepetiba.

O Sr. Dr. Epitacio Pessoa quiz mesmo offerecer o premio á embarcação, fazendo vir á sua presença o respectivo patrão, o pescador Francisco José da Motta, que, vindo para o Brazil em 1871, não voltou a Portugal, sua terra natal, constituindo aqui familia e se naturalizando brasileiro. Isso mesmo contou ao chefe do Estado, muito satisfeito pela sua victoria. O Sr. Presidente da Republica deu-lhe uma bonita cigarreira, dizendo-lhe que toda vez que olhasse aquelle modesto mimo se lembrasse do presidente da Republica e do Brazil, que muito espera dos seus pescadores para sua defesa.

O presidente da Republica assistiu ainda a um dos excellentes numeros do programma – explosão de uma mina, homenagem dos pescadores á Defesa Minada. Este numero foi bem executado e produziu a explosão magnifico effeito. Houve prolongados applausos, iniciados pelo Dr. Epitacio Pessoa, que demonstrou-se bem impressionado com a brilhante festa. Ao retirar-se, teve S. EX. occasião de dizer ao commandante Frederico Villar que levava “a impressão de que a nacionalização da pesca era uma grande obra de extraordinário alcance para a defesa do paiz e para a economia nacional.”

Com a retirada do chefe do Estado, a festa adquiriu um outro aspecto. Enquanto no mar proseguia a disputa renhida dos diversos pareos, as yoles e baleeiras dos diversos clubs de regatas singravam, e diversos rowers atiravam-se ao mar e demonstravam-se eximios nadadores, nos varandins os convidados dansavam ao som das bandas militares que tomaram parte na festa maritima, que deixou magnifica impressão, porque foi uma bella demonstração do valor da pesca no Brazil.

REVISTA DE REVISTAS

Esta seção tem por propósito levar ao conhecimento dos leitores matérias que tratam de assuntos de interesse marítimo, contidas em publicações recebidas pela *Revista Marítima Brasileira* e pela Biblioteca da Marinha.

As publicações, do Brasil e do exterior, são incorporadas ao acervo da Biblioteca, situada à Rua Mayrink Veiga 28 – Centro – RJ, para eventuais consultas.

SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

EDUCAÇÃO

PREPARO DO HOMEM

Consciência situacional: Saber onde se está, com quem se está e como se está (219)

FORÇAS ARMADAS

CONSTRUÇÃO NAVAL

Modelagem – Desenvolvimento e Construção da classe *Tamandaré* (220)

PODER NAVAL

O valor da diplomacia naval nos nossos dias (221)

SUBMARINO

Subvertendo Convenções (222)

CONSCIÊNCIA SITUACIONAL: SABER ONDE SE ESTÁ, COM QUEM SE ESTÁ E COMO SE ESTÁ

Primeiro-Tenente Sandra Campaniço Cavaleiro*
(*Revista da Armada*, Portugal, nº 542, julho/2019, pp. 10-11)

O artigo aponta a importância da contribuição pessoal nas diversas equipes de trabalho de um navio e mostra que estas equipes permitirão ao meio cumprir sua missão adequadamente. A autora defende que apenas “com todos os elementos partilhando de uma mentalidade comum é que se consegue alcançar os propósitos definidos para cada equipe”. Assim, procura mostrar que o nível de consciência situacional está na base de tudo.

Como definição de “consciência situacional”, apresenta a citada em 1995 pela engenheira Mika Endsley, da Força Aérea dos Estados Unidos da América: “A consciência situacional de cada um compreende a percepção dos elementos do ambiente num dado volume de espaço e tempo, a compreensão de seus significados e a projeção dos seus estados no futuro próximo”. Transferindo o conceito para o contexto de um navio, comenta que a consciência situacional é “conhecermos nosso navio e como ele se comporta, conhecermos a equipe que está conosco e sabermos o que se passa fora do nosso navio, para que consigamos definir o rumo que iremos seguir, antecipando situações que possam vir a acontecer”.

Sandra Cavaleiro explica que o processo de ganho de consciência situacional divide-se em três etapas: “coleta de informações, interpretação desta informação e antecipação de estados futuros”. Essas etapas ocorrem “de forma sequencial e são as falhas em cada uma delas que podem comprometer a imagem que cada um de nós constrói da situação”. Com esta explicação, busca demonstrar que devemos estar sempre atentos às informações do ambiente e da equipe, pois uma análise parcial de informações pode levar a decisões erradas. A autora chama especial atenção para as equipes de trabalho no passadiço e no Centro de Operações de Combate.

E conclui: “A consciência situacional partilhada nem sempre é fácil de alcançar, e deficiências nesse nível de consciência são, quase sempre, causadoras de decisões mal tomadas ou de informação mal comunicada. Por isso, é fundamental desenvolver a capacidade de aquisição de consciência situacional antes de qualquer outra competência, seja ela técnica ou não técnica. Sem a consciência situacional não seremos capazes de perceber onde estamos, com quem estamos e como estamos, pilares fundamentais para conseguirmos agir em qualquer situação”.

* Chefe do Estado-Maior do Sistema de Gestão de Recursos Humanos da Marinha portuguesa e investigadora no Centro de Investigação da Marinha. Doutoranda na Universidade de Lisboa, com o projeto "Edificação da Gestão de Recursos de Passadiço no contexto operacional da Marinha portuguesa". Seus interesses de pesquisa atuais são: treinamento baseado em simulação, treinamento de equipe, gerenciamento de recursos de passadiço, desenvolvimento de habilidades não técnicas e relação trabalho-família em contexto militar.

MODELAGEM – DESENVOLVIMENTO E CONSTRUÇÃO DA CLASSE *TAMANDARÉ*

Santiago Rivas*

(*Naval Forces*, Alemanha, novembro/2019, vol. XL, pp. 55-58)

O artigo analisa o andamento do Projeto da classe *Tamandaré*, da Marinha do Brasil (MB), com vistas à renovação da força de superfície, que “sinaliza o retorno do País à construção de navios de guerra de superfície”, tendo em vista que, em 28 de março, o projeto Meko A-100 foi finalmente escolhido.

Rivas comenta que a intenção desta renovação está presente desde o início dos anos 2000, citando, inclusive, o Programa de Obtenção de Meios de Superfície (Prosuper) e como a MB pretendia tornar possível o programa. E acrescenta: “Hoje a economia brasileira enfrenta uma realidade diferente, que forçou uma redução significativa nos números de alguns programas e paralisou outros pelo menos até a década de 2030, apesar do esgotamento da frota de superfície. Consequentemente, somado a isto o descomissionamento de navios, a frota perdeu a capacidade de controlar os mares de forma eficaz, o que reforça a necessidade urgente de uma decisão. Tendo sido descartada a compra de navios usados, optou-se por prosseguir com um programa de substituição das corvetas da classe *Inhaúma*”.

Frisando que os requisitos para o Projeto da classe *Tamandaré* foram entregues ao Centro de Projetos de Navios (CPN) com o propósito de que a construção se iniciasse até o final de 2014, lembra: “Ficou claro, porém, que era necessária uma empresa com experiência para iniciar o projeto. Assim, a Vard Niterói (do grupo

Fincantieri) obteve o contrato para o projeto inicial. Em dezembro de 2015, o projeto preliminar foi entregue com muitas alterações em relação ao projeto inicial, que era o da Corveta *Barroso* original, incluindo um casco muito melhorado, convés de voo maior, sistemas de lançadores verticais na proa, nova superestrutura e mastros para reduzir a assinatura do radar e muitas mudanças internas”.

Em 19 de dezembro de 2017, iniciou-se a segunda fase do programa, com um edital de licitação, contemplando também a gestão do ciclo de vida das corvetas e proposta de *off-set* (que poderá incluir a modernização da *Barroso*). Foi determinado, então, que a construção deveria ocorrer no Brasil. O pedido era para um navio de cerca de 2.790 toneladas e com um custo entre R\$ 270 milhões e R\$ 320 milhões, “o que significava, para o estaleiro, que, para atingir esse preço limite, deveria se fazer economia no sistema de armas”.

Para mostrar a vontade brasileira de se ter uma alta nacionalização de componentes, o autor lembra que um dos mais modernos estaleiros do Brasil, o Oceana, atuará como estaleiro do Consórcio Águas Azuis e será beneficiado com transferência de tecnologia (ToT). Localizado em Itajaí (SC), região com forte vocação para a construção naval, o estaleiro faz parte do grupo CBO, empresa com mais de 30 anos de experiência em construção naval e operações marítimas *offshore*.

* Jornalista radicado na Argentina, especializado em questões de defesa latino-americanas.

Com aproximadamente 310.000 m², “o Oceana tem capacidade para construir a classe *Tamandaré* utilizando os mais inovadores processos de engenharia e construção, com alto nível de automação e tecnologia de ponta”, avalia.

A Atech, empresa do Grupo Embraer, será fornecedora do Combat Management System (CMS) e do Integrated Platform Management System (IPMS) e receptora da ToT em cooperação com a Atlas Elektronik, subsidiária da Thyssenkrupp Marine System, e L3 Mapps. A Embraer Defesa & Segurança integrará sensores e armamento ao sistema de combate, trazendo

do também para o programa seus 50 anos de experiência em soluções de suporte em serviço. No texto, o autor esclarece, ainda, que o primeiro navio terá 31,6% de componentes locais e média de 41% para os demais.

E conclui comentando: “Esse projeto é um grande passo para a indústria naval brasileira e o primeiro passo para a retomada do Prosuper. Na verdade, o Brasil precisa impulsionar a modernização e a expansão de sua Marinha se deseja defender com credibilidade uma das maiores costas do mundo e um mar rico em recursos”.

O VALOR DA DIPLOMACIA NAVAL NOS NOSSOS DIAS

Capitão de Mar e Guerra (Reserva-Espanha) José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán*

(*Revista General de Marina*, Espanha, novembro/2019, pp. 747-755)

A busca incessante do melhor preparo para as tripulações dos navios da Armada de qualquer país passa pelo tema escolhido por Gutiérrez de la Cámara Señán, que procura demonstrar a importância da diplomacia naval para a Espanha nos dias de hoje.

Historicamente, o autor relembra: “Em 1853, o Comodoro Matthew Perry chegou ao porto de Tóquio com quatro potentes ‘navios negros’, muito diferentes daqueles que até então tinham visto aquelas águas, e forçou o Shogun Tokugawa Ieyoshi – a única autoridade presente além do imperador – a abrir o Japão ao comércio exterior, propiciando que um Tratado de Amizade fosse firmado com os Estados Unidos, seguido por outros novos tratados com nações ocidentais”. E cita outro exemplo anterior de eficácia

da diplomacia naval: “Em 1785, antes da preparação de uma expedição de punição, os argelinos concordaram em negociar o fim da pirataria e da escravidão, fato que teve resultados tão positivos que este tipo de atividade cessou na Argélia e contratos semelhantes foram assinados com Trípoli e Tunísia. A partir de então, a amizade da Espanha com as regências do Norte da África se estendeu aos seus aliados Portugal, Nápoles e Sardenha, o que permitiu povoar nossas costas do Levante, que antes, durante três séculos, foram sitiadas pela pirataria berbere”. Ou seja, Gutiérrez de la Cámara procura mostrar o quanto a Espanha já utilizou sua Armada como instrumento de diplomacia antes do clássico exemplo do Japão, usado normalmente como modelo de sucesso da diplomacia naval.

* Especialista em Armas Submarinas. Membro do Foro de Pensamento Naval da Escola de Guerra Naval da Espanha e conselheiro colaborador do Instituto de Historia y Cultura Naval.

Este é um tema relevante, pois, ao se guarnecer um navio de guerra, sempre estão sendo executadas ações de diplomacia naval de maior ou menor importância. A partir do princípio de Clausewitz, de que “a guerra é uma continuação da política por outros meios”, o oficial espanhol coloca: “A ‘presença naval’ pode ser rotineira e contínua, uma vez por ano ou uma vez por mês ou sempre que pudermos. Por último, existe o ‘posicionamento de contingência’, no caso de uma Força ir a um porto ou a uma área, sem saber o que quer fazer”. E, citando James Cable, diz: “Os navios de guerra se movem ou se desdobram como um gesto político, como alternativa à ação efetiva, ou como escape para tensões. A ‘presença naval’ oferece aos diplomatas uma série de vantagens”. Essas vantagens são: independência de apoio da nação sitiada ou alvo; flexibilidade; mobilidade estratégica e possibilidade de controle.

Após analisar as situações atuais do Mar da China e do Oriente Médio, em função das ações executadas pela China e pela Rússia, o autor conclui: “A Espanha, cuja situação estratégica é muito importante devido à existência em sua proximidade de rotas marítimas internacionais, não pode permanecer indiferente ao que está acontecendo no mundo e, dentro de suas possibilidades, deve empregar os navios de sua Marinha nas diversas áreas de forma construtiva, participando de missões antipirataria e em regiões onde nossa pesca e nosso comércio podem ser ameaçados”. E acrescenta: “Seria muito conveniente aumentar os relacionamentos com países hispano-americanos, porque a cultura hispânica se tornou universal por mar e deveria ocupar um lugar preferencial em nossas relações no exterior”.

SUBVERTENDO CONVENÇÕES

Stefan Nitschke*

(*Naval Forces*, Alemanha, nº III 2019, vol. XL, pp. 18-22)

O autor inicia seu artigo com a seguinte assertiva: “As principais frotas navais do mundo continuam a investir em novos submarinos. Entre eles estão os tipos diesel-elétricos ou de célula de combustível, que são ativos de custo relativamente baixo quando comparados aos projetos movidos a energia nuclear”.

Nitschke parte de premissas já bastante conhecidas, tais como: tecnologias completamente novas, como sistemas de gerenciamento de batalha totalmente integrados, *link* de dados em tempo real, sensores multiespectrais, armas

de autodefesa e propulsão híbrida, que são definidas para melhorar as características de desempenho do submarino não nuclear. Ele ressalta que, embora isso continue a afetar a guerra naval na próxima década ou mesmo por décadas, grandes gastadores de defesa, como Estados Unidos da América, França e Reino Unido, continuam a preferir submarinos de ataque nucleares e submarinos de mísseis balísticos para dissuasão, em vez de submarinos convencionais, que não possuem velocidade necessária para conduzir missões de escolta de porta-aviões

* Editor-chefe da *Naval Forces*.

ou trânsito rápido para áreas de crise em qualquer lugar do globo.

O artigo destaca que as capacidades dos submarinos nucleares – alcance virtualmente ilimitado e permanência abaixo da superfície por semanas – também são reconhecidas por outras potências, nomeadamente a Rússia, a República Popular da China, e emergentes globais, como o Brasil e a Índia, mas que a trajetória de investimentos recentes por essas nações no desenvolvimento de forças de submarinos convencionais modernos cria um quadro diferente: os submarinos diesel-elétricos ou de célula de combustível menores podem usar a topografia submarina variada em seu máximo proveito, e o submarino não nuclear consta como meio de dissuasão crível em áreas congestionadas ou contestadas. Tanto Rússia quanto China, bem como Japão e Coreia do Sul, afirmam que o submarino não nuclear pode representar uma capacidade de guerra viável contra acesso/negação de área, um aspecto também reconhecido por operadores de submarinos emergentes. “Isso deixa muito espaço para especulações quanto a planos na Europa e América do Sul para modernizar frotas de submarinos que envelhecem rapidamente”, observa.

Nitschke discorre sobre as expectativas do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), da Marinha do

Brasil, e sobre o projeto de Módulo Autônomo de Energia Submarina (Mesma): “O sistema de propulsão independente do ar (AIP) em ciclo fechado aumenta a capacidade do meio de se manter submerso de três a quatro vezes a normal”. Também comenta os programas de desenvolvimento de submarinos da Índia e do Paquistão.

O artigo apresenta, ainda, os avanços em andamento na indústria, ressaltando que os maiores construtores de submarinos da Europa têm como meta desenvolver uma nova aliança estratégica, aí incluídos os países que teriam de modernizar suas frotas, como Holanda, Noruega e Polônia.

E conclui: “Os fabricantes de componentes estão sinalizando ambições de obter uma grande fatia dos próximos programas de cooperação submarina na Europa. O Naval Group espera uma situação favorável, uma vez que já existe um interesse crescente em submarinos desde quando eram fornecidos subsistemas e componentes de construção francesa. O mercado europeu sentiu a decisão da Austrália de escolher o Naval Group, com seu projeto Barracuda bloco 1A. Este é um exemplo que surpreendeu os cálculos políticos e que é visto como um baque para outros construtores internacionais”.

NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se a registrar e divulgar eventos importantes da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, dar aos leitores informações sobre a atualidade e permitir a pesquisadores visualizarem peculiaridades da Marinha.

Colaborações serão bem-vindas, se possível ilustradas com fotografias.

SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

ADMINISTRAÇÃO

ACORDO

MB e Jardim Botânico assinam acordo para ações na BFNIG (229)

COMEMORAÇÃO

Dia do Marinheiro (229)

Encerramento das atividades culturais da DPHDM em 2020 (234)

NPa *Gurupá* completa seu Jubileu de Prata (244)

CONDECORAÇÃO

Chefe do Estado-Maior-General das FA portuguesas recebe Medalha Amigo da Marinha (246)

CURSO

3º BtlOpRib encerra Curso Expedito de Operações no Pantanal/2020 (246)

BFNIG participa da formação de agentes da Justiça Federal (247)

HOMENAGEM

MB e US Navy homenageiam heróis da Segunda Guerra Mundial (247)

INSPEÇÃO

GAerNavMan finaliza sua primeira inspeção em aeronave UH-15 (248)

POSSE

Assunção de cargos por almirantes (249)

Posse do Presidente da Soamar Brasil e Dia do Amigo da Marinha (249)

PROGRAMA ANTÁRTICO BRASILEIRO

Aviadora da FAB integra tripulação de apoio ao Proantar (250)

Marinha assina TED com a Furg (251)

Navio Polar *Almirante Maximiano* realiza homologação da aeronave UH-17 (252)
 NPqHo *Vital de Oliveira* realiza adestramento de pilotos para Operantar
 XXXIX (252)

Programa Antártico Brasileiro encerra a Operantar XXXVIII (253)

PRÊMIO

Prêmio Almirante Álvaro Alberto para Ciência e Tecnologia 2020 (254)

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Centro Experimental Aramar recebe visita do Presidente da República (255)

NA *Pará* recebe visita do Presidente da República (256)

PROSUB

ICN realiza embarque da plataforma de ventilação no Submarino *Toneleiro* (257)

ICN transfere seção 2A do *Toneleiro* para o Estaleiro de Construção (258)

Submarino *Riachuelo* realiza testes de propulsão (258)

Toneleiro transfere seções de vante e embarca motor elétrico principal (259)

Transferência da seção de ré do Submarino *Toneleiro* (260)

Ufem integra as seções de casco do Submarino *Toneleiro* (261)

VISITAÇÃO

Reitores visitam o Centro Experimental Aramar (262)

ÁREAS

ÁFRICA

NPaOc *Apa* recebe visita do embaixador do Brasil no Senegal (262)

AMAPÁ

NDM *Bahia* presta apoio médico à população do Amapá (263)

AMAZÔNIA

Vice-Presidente da República e embaixadores embarcam no *Soares de Meirelles* (264)

ILHA DA TRINDADE

Purus abastece Trindade pela primeira vez (264)

SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

MB inicia o 2º Curso de Especialização de Infantaria em São Tomé e Príncipe (265)

ARTES MILITARES

INTERDIÇÃO

COpPazNav treina Operações de Interdição Marítima para militares de Comando e Estado-Maior (266)

ATIVIDADES MARINHEIRAS

ABASTECIMENTO NO MAR

NAM *Atlântico* e NDM *Bahia* realizam transferência de carga empregando SH-16 (266)

NDM *Bahia* e Cv *Júlio de Noronha* realizam a 1ª transferência de óleo no mar (267)

COMBATE A INCÊNDIO

NTrFlu *Almirante Leverger* apoia combate a incêndio em Corumbá (268)

NTrFlu *Paraguassu* apoia combate a incêndio no Pantanal Mato-Grossense (268)

HIDROGRAFIA

- AvPqHo *Aspirante Moura* executa seu primeiro trabalho hidrográfico (269)
 CHN-6 realiza levantamento hidrográfico de Ladário a Porto Murinho (269)

SALVAMENTO

- MB resgata tripulante enfermo em navio mercante (270)
 MB resgata tripulantes e passageiros de embarcação no Pará (270)

SINALIZAÇÃO NÁUTICA

- CPES revitaliza faróis do Rio Doce e de Suçuraca (271)
 Farol do Toque-Toque é reconstruído (272)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA

ENERGIA NUCLEAR

- Amazul fomentará tecnologia nuclear para esterilização de produtos (272)

INSTITUTO DE PESQUISA DA MARINHA

- Cisne é instalado no NPoC *Araguari* e no NPoC *Macau* (273)

PESQUISA OCEÂNICA

- CHM e Petrobras prontificam primeiras boias do Termo de Cooperação Remo (274)

PESQUISA OCEANOGRÁFICA

- NPqHo *Vital de Oliveira* realiza comissão na Elevação do Rio Grande (274)

CONGRESSOS

CONFERÊNCIA

- Almirante Olsen apresenta conferência na 72ª Reunião da SBPC (275)
 Força de Submarinos participa da Submarine Staff Talks (276)

REUNIÃO

- Conselho Curador da Abdan realiza reunião (277)

SEMINÁRIO

- AgNSNQ participa da Nuclear Trade and Technology Exchange (278)
 ESG promove Seminário de Defesa Nacional (279)
 Seminário Doutrinário sobre emprego de helicópteros das forças singulares com navios da MB (279)
 “Webinário” Uso da Energia Nuclear no Brasil e no Mundo (280)

SIMPÓSIO

- 1º Simpósio Virtual Internacional das Escolas Navais Latino-Americanas (281)

ECONOMIA

RECURSOS DO MAR

- Presidente da República aprova Plano Setorial no Dia Nacional da Amazônia Azul (282)

EDUCAÇÃO

CURSO

- COpPazNav realiza Curso Internacional de Operações de Paz de Caráter Naval (282)
 HNMD inicia Programa de Especialização em Medicina Intensiva (283)

ESPORTE

Atletas do Prolim retornam a competições internacionais e treinos para Olimpíadas (284)

Marinha do Brasil participa de competições esportivas no mar (284)

MB participa da Copa Brasil de Canoagem Oceânica (285)

FORMAÇÃO

Rosa das Virtudes (286)

FORÇAS ARMADAS**ADESTRAMENTO**

Batalhão de Blindados promove adestramento na Restinga da Marambaia (288)

CoNavOpEsp coordena adestramento de Operações Especiais com helicópteros (288)

EsqdHU-41 realiza adestramentos contra incêndio com Infraero (289)

NAM *Atlântico* opera com helicópteros das três forças (289)

EXERCÍCIO

9º DN participa da Operação Amazônia 2020 (290)

Adestramento conjunto é realizado no Comando da Força Aeronaval (291)

Batalhão Humaitá e de Artilharia de FN realizam exercício Esfog-ART-INF (291)

Batalhão Tonelero conduz adestramento de salto livre operacional (292)

EsqdVF-1 participa do exercício conjunto Núntius-2020 (293)

FFE realiza adestramento de apoio de fogo em MG (293)

GptFNNa realiza exercício Subex-Opanf (294)

MB realiza exercício militar em praia paraense (295)

Navio-Auxiliar *Pará* realiza exercício de tiro real e operações aéreas (295)

NPa *Graúna* realiza exercício de trânsito com oposição no RN (296)

OPERAÇÃO

Brasil e França realizam Patrulha Naval Coordenada no Oiapoque (296)

Fuzileiros Navais participam da Operação Escudo 2020 (297)

Operação Caribex 2020 (298)

OPERAÇÃO CONJUNTA

5º DN realiza Operação Ágata (298)

Operação Ágata Norte combate ilícitos na Região Norte (299)

Operação Verde Brasil II completa seis meses e é prorrogada até 2021 (300)

PATRULHA NAVAL

Esquadra participa de patrulha naval em operações Ágata e Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida (304)

MB realiza patrulha nos extremos da Amazônia Azul (304)

RbAM *Tritão* realiza patrulha naval no litoral sul (305)

INFORMAÇÃO**DIVULGAÇÃO**

Lançamento da 40ª edição da *Revista Passadiço* (305)

MEIO AMBIENTE

CONTAMINAÇÃO

- Marinha e Ibama realizam inspeção em praias de Tamandaré (306)
 MB inspeciona Praia do Forte na Operação Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida! (307)

PODER MARÍTIMO

IMO

- Aniversário da Representação Permanente do Brasil junto à IMO (307)

PATRULHA NAVAL

- CFAT recebe lanchas de Apoio ao Ensino e Patrulha (308)

PORTOS E COSTAS

- Porto Itapóá recebe prêmio como o mais sustentável do País na categoria Portos Privados (309)

SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

- Porto do Açú comemora cinco anos de implantação do VTS (310)

POLÍTICA

ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA

- Entrega do PEM 2040 ao Presidente da República e ao Ministro da Defesa (311)

PSICOSSOCIAL

AJUDA HUMANITÁRIA

- MB presta apoio à população do Amapá durante apagão (312)

ASSISTÊNCIA SOCIAL

- 4º DN realiza ação de prevenção ao escalpelamento no Marajó (313)
 CPAOR recebe doação de coberturas de eixos (313)
 Dia Nacional de Combate e Prevenção ao Escalpelamento (314)
 Marinha promove Operação Outubro Rosa 2020 no Amazonas (315)
 NAsH *Soares de Meirelles* realiza atendimentos de saúde em Careiro da Várzea (315)
 Operação Ágata Norte promove ações de saúde em Breves (316)

LANÇAMENTO DE LIVRO

- Lançamento do livro *Da Armada Real para a Marinha Imperial* (317)
Primeira Circum-Navegação Brasileira e Primeira Missão do Brasil à China
 (1879-1881) (317)

SAÚDE

ASSISTÊNCIA MÉDICA

- NAsH *Carlos Chagas* realiza Asshop em comunidades do Rio Purus (319)
 NAsH *Oswaldo Cruz* leva atendimento de saúde ao Alto Solimões (319)

PESQUISA

- HNMD participa de projetos de pesquisas clínicas de relevância internacional (320)

MB E JARDIM BOTÂNICO ASSINAM ACORDO PARA AÇÕES NA BFNIG

A Marinha do Brasil (MB), por intermédio da Base de Fuzileiros Navais da Ilha do Governador (BFNIG), e o Instituto de Pesquisas Jardim Botânico do Rio de Janeiro, assinaram, em 21 de setembro último, Dia da Árvore, acordo de cooperação técnica para promover ações socioambientais, de educação e disseminação do conhecimento.

A cerimônia foi presidida pelo comandante da Divisão Anfíbia, Contra-Almirante (FN) Ricardo Henrique Santos do Pilar. A BFNIG foi representada pelo seu comandante, Capitão de Mar e Guerra (FN) Luígi Company de Oliveira, e o Instituto de Pesquisas Jardim Botânico do Rio de Janeiro por sua presidente, Ana Lucia Santoro.

O acordo prevê diversas ações, dentre as quais destacam-se a criação da seção de responsabilidade socioambiental da BFNIG, a realização de cursos de jardinagem com ênfase em agroecologia, o reflorestamento de áreas do Campo de Instrução da Ilha do Governador, o plantio de vegetação



Comandante da Divisão Anfíbia, comandante da BFNIG e presidente do Instituto de Pesquisas Jardim Botânico do Rio de Janeiro na assinatura do acordo

em taludes e encostas para reduzir o risco de deslizamentos e a criação do viveiro de mudas da Mata Atlântica.

Após a cerimônia, foi inaugurado o caminho socioambiental na BFNIG e foram plantadas mudas de pau-brasil e de ipê-amarelo pelo comandante da Divisão Anfíbia, pela presidente do Instituto de Pesquisas Jardim Botânico e pelo comandante da BFNIG.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

DIA DO MARINHEIRO

Foi comemorado, em 13 de dezembro último, o Dia do Marinheiro. O comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, emitiu Ordem do Dia sobre a data, e o Presidente da República, Jair Messias Bolsonaro, enviou mensagem à Marinha do Brasil.

ORDEM DO DIA DO COMANDANTE DA MARINHA

“Sou marinheiro e outra coisa não quero ser”. Essas são palavras do nosso

Patrono, o Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, as quais traduzem a essência da Marinha do Brasil.

O exemplo da honra, por exclusivamente servir à Pátria, e de abnegação do insigne chefe naval são características indelévels de brasileiros e brasileiras que, para proteger as nossas riquezas e cuidar da nossa gente, trabalham em um ambiente ao mesmo tempo desafiador e essencial para a nossa sobrevivência e prosperidade: o mar e as águas interiores.



A relação do Brasil com os espaços marítimos e fluviais é histórica. O País foi descoberto pelo mar. Disputas pelo território, no período colonial, forjaram as bases da nossa hegemonia naval na costa marítima. A expansão para oeste ocorreu pelas águas fluviais. Na Independência, os movimentos contrários à emancipação foram debelados com vitórias em nossas águas, garantindo, dessa forma, nossa integridade territorial.

Nesse contexto, foi revelada a bravura de Tamandaré. Nascido em 13 de dezembro de 1807, na cidade de Rio Grande, aos 15 anos ingressou como voluntário da Armada para lutar na Guerra de Independência. Como oficial, atuou na Guerra Cisplatina e na pacificação de conflitos internos. Como comandante em chefe das Forças Navais na Guerra da Tríplice Aliança, de 1864 até 1866, conduziu a Esquadra a vitórias decisivas.

Excepcional marinheiro, elevado a conselheiro de Guerra e ao título de Marquês de Tamandaré, deixou, após 66 anos de serviço ao País, um legado de valores morais e, sobretudo, de comprometimento com o Brasil. Com essa visão, rendemos uma justa homenagem, na data do nascimento do Almirante Joaquim Marques Lisboa, à história de um dos heróis da Pátria.

Duzentos e treze anos após o nascimento de Tamandaré e 198 de nossa Independência, os países avançam suas conquistas novamente para o mar, em um fenômeno conhecido como a ‘Territorialização dos Oceanos’.

O Brasil possui um grande patrimônio, a nossa Amazônia Azul, constituída por uma área marítima de 5,7 milhões de km², demarcada pelos bandeirantes das longitudes salgadas, e por cerca de 60 mil km de hidrovias, por onde passa quase a totalidade do nosso comércio exterior, rica em recursos naturais e biodiversidade, estando ali assentadas mais de 90% das nossas reservas de petróleo e gás natural, fontes alternativas de energia e potencial pesqueiro. Um tesouro que pertence aos brasileiros; por isso, deve ser estudado, preservado e protegido.

Em 2020, cumprindo o contido na Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa, a Marinha do Brasil aprimorou o seu plano estratégico, o PEM-2040. Um documento de alto nível, estruturado a partir da análise do ambiente operacional e da identificação de ameaças, que estabelece os programas estratégicos com o propósito de prover o Brasil com uma Força Naval moderna e de dimensão compatível com a estatura

político-estratégica do País, capaz de contribuir para a defesa da Pátria e a salvaguarda dos interesses nacionais, no mar e águas interiores, em sintonia com os anseios da sociedade.

No PEM-2040, está o Programa de Desenvolvimento de Submarinos, o Prosub, programa de Estado que consiste em uma parceria firmada entre o Brasil e a França no ano de 2008. Seu objetivo precípua é o projeto e a obtenção, por construção, no Brasil, de um Submarino Convencional com Propulsão Nuclear, bem como a construção de quatro submarinos diesel-elétricos e a instalação de um Complexo Naval, compreendido por um Estaleiro de Construção, por um Estaleiro de Manutenção e pela Base de Submarinos da Ilha da Madeira, esta última ativada em julho de 2020.

É oportuno mencionar a presença de representantes de parceiros importantes nessa vitoriosa singradura: General Jean-Marc Thierry Carlier, diretor do Desenvolvimento Internacional da Direção-Geral de Armamento da França; Almirante Gilles Boidevezi, representando o Almirante Pierre Vandier, comandante da Marinha Nacional da França; e Sr. Pierre-Éric Pommellet, diretor-presidente da Naval Group. Nossa parceria estratégica vem apresentando excelentes resultados, e estou certo que muito mais está por vir.

Também destaco a presença, pela primeira vez, na Base de Submarinos da Ilha da Madeira, do USS *Vermont*, submarino de ataque com propulsão nuclear da Marinha dos Estados Unidos da América, que realizou, nos últimos dias, exercício operativo no mar com o nosso Submarino *Tupi*. Compartilhar o cais com os nossos meios e prestigiar esta cerimônia demonstra a parceria histórica que desde sempre une nossas

Marinhas. Assim, agradeço o apoio e a presença do Embaixador Todd Chapman; do Almirante Daryl Caudle, comandante da Força de Submarinos do Atlântico dos Estados Unidos da América; do Capitão de Fragata Charles Philips, comandante do USS *Vermont*, e de sua tripulação.

No ano de 2020, estamos em mar grosso, devido ao coronavírus. No entanto, como sempre, as tarefas da Marinha continuaram a ser cumpridas. Ajustamos nossas velas e seguimos a todo pano.

Os marinheiros, fuzileiros navais e servidores civis permanecem serenos, firmes e perseverantes e, sobretudo, engajados em pleno apoio a nossa sociedade: produzindo equipamentos e insumos, descontaminando locais de grande circulação de pessoas em todo o território nacional e, ombreados aos demais irmãos de armas e agências federais, estaduais e municipais, participando da Operação Conjunta Covid-19, comandada pelo Ministério da Defesa.

Mesmo com a tormenta provocada pela pandemia, passos firmes da nossa Marinha foram dados e importantes resultados alcançados no Prosub. Assim, especiais agradecimentos à Sra. Adelaide Chaves Azevedo e Silva, esposa do ministro da Defesa, por aceitar a distinção de ser a madrinha do Submarino *Humaitá*. A cerimônia de batismo consiste em uma das mais belas tradições navais, ao indicar para os guerreiros do mar a benção divina para a defesa dos interesses nacionais. Após o batismo, o *Humaitá* iniciará o comissionamento de sistemas e provas de porto e de mar. Ainda teremos a união das seções do casco resistente do *Tonelero*, importante etapa no processo de construção.

O Submarino *Riachuelo* prossegue com a realização das provas de aceitação no mar e preparação para avaliação operacional.

Os resultados do Prosub coroam um ano de importantes metas alcançadas. Em janeiro de 2020, inauguramos as instalações da Nova Estação Antártica Comandante Ferraz, ampliando a presença da ciência e do Brasil no continente antártico.

Também neste ano, o contrato de construção das fragatas classe *Tamandaré* foi assinado. Meta do Programa Estratégico de Construção do Núcleo do Poder Naval, consiste em um marco importante que resultará na construção, inicialmente, de quatro navios, em território nacional, com elevada densidade tecnológica.

A Força Naval manteve a preocupação com a preservação do meio ambiente. Nas águas interiores, estamos presentes nas operações na Amazônia e no Pantanal e, em coordenação com o Exército Brasileiro, Força Aérea Brasileira e outros órgãos, estamos contribuindo para a preservação dos nossos biomas e para o combate aos crimes ambientais. No mar, conduzimos a Operação Amazônia Azul: Mar Limpo é Vida, com o propósito de mitigar o efeito do crime ambiental ocorrido em 2019, quando uma grande quantidade de óleo manchou nossas águas e nossas praias. Por dever de justiça, também agradecemos a participação dos invictos de Caxias e Eduardo Gomes, da Academia Brasileira de Ciências, do Ibama, do ICMBio, dos voluntários e tantos outros órgãos que uniram esforços com a Marinha. Cumprindo um compromisso assumido com a sociedade, encaminhamos às autoridades competentes, para que os responsáveis possam ser devidamente penalizados, os dados resultantes de um trabalho científico e pericial, realizado com diversos institutos nacionais e internacionais. Foi, ainda, ampliada, na pauta nacional e internacional, a importância do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul, o

SisGAAZ, um programa estratégico, de caráter dual, que tem por objetivo monitorar e proteger as águas jurisdicionais brasileiras.

Marinheiros, fuzileiros navais e servidores civis, o trabalho patriótico, honesto, silencioso e árduo deve seguir sendo a rotina dos homens e mulheres do mar. O exemplo de *Tamandaré*, pautado na Rosa das Virtudes, deve ser fonte permanente de inspiração, de modo a continuarmos honrando o seu legado de dedicação no cumprimento do dever. A vida é feita de escolhas. Escolhemos defender uma nação; patrulhar mares, rios e lagos; incentivar a pesquisa científica e o fomento tecnológico; preservar o meio ambiente; contribuir para o desenvolvimento nacional; levar atendimento aos rincões mais distantes; salvar vidas; atuar no mar, em terra, no ar e sob as águas. Nós escolhemos ser marinheiros!

Por fim, transmito o agradecimento aos homenageados com a Medalha Mérito *Tamandaré*, cujas cerimônias de imposição estão ocorrendo nos diversos Distritos Navais e no exterior. Certo de que continuarão conosco, a bordo do ‘Nosso Barco’, seguindo como disseminadores das tradições da Marinha do Brasil para o fortalecimento da mentalidade marítima junto à sociedade, enfatizando a importância da Amazônia Azul para a soberania e prosperidade do nosso País.

A Todo Pano! Tudo pela Pátria!”

MENSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

“No dia 13 de dezembro, celebramos o Dia do Marinheiro, data em que exaltamos o maior patrimônio de nossa Força Naval: homens e mulheres de ontem, de hoje e de sempre, que, com abnegação,

contribuem para uma Marinha forte e um Brasil soberano.

A grandeza de Tamandaré, herói da Pátria e Patrono da Marinha do Brasil, e o papel por ele assumido na formação de nossa Nação são perpetuados entre os militares e servidores civis da Marinha do Brasil ao longo de gerações, que seguem motivadas afirmando a nossa soberania nos 5,7 milhões de km² de área marítima e em cerca de 60 mil km de águas interiores, que formam a nossa Amazônia Azul.

Diante da imensidão das nossas Águas Jurisdicionais, da conjuntura oceanopolítica e do dinamismo das relações internacionais, foi recentemente divulgado o Plano Estratégico da Marinha - 2040, que, elaborado com a participação de importantes setores da sociedade, apresentou, de forma transparente, a sólida estruturação da Força para o enfrentamento de complexos desafios.

As comemorações deste ano ganham um vulto especial pela oportunidade de testemunhar o aprimoramento da prontidão da nossa Força Naval com o avanço do Programa de Desenvolvimento de Submarinos. A integração das seções do Submarino *Toneleiro* e o lançamento ao mar do Submarino *Humaitá* demonstram a capacidade do nosso País, que projeta, constrói e opera submarinos de última geração, por meio de um programa que gera empregos e dinamiza a economia. Destaco, ainda, o fato de seguirmos com rumo seguro na construção, em nosso território, do primeiro submarino convencional com propulsão nuclear, meio indispensável para a garantia da nossa soberania no mar que nos pertence.

Além dos avanços no Programa de Desenvolvimento de Submarinos, reco-

nheço outras importantes contribuições para o Brasil: o Programa Nuclear da Marinha, de importância estratégica, com emprego dual, capaz de gerar benefícios para a nossa sociedade em diversos segmentos, como saúde, agricultura, energia e tantos outros; a inauguração da nova Estação Antártica Comandante Ferraz, reduto da ciência brasileira naquele continente consagrado à paz e intimamente relacionado com o equilíbrio de todo o planeta; a construção das fragatas classe *Tamandaré*, que, além de visar ao aumento da capacidade operacional da Força Naval, também contribui com o desenvolvimento social, tecnológico e econômico do País; e a participação nas Operações Verde Brasil 1 e 2 e no combate à pandemia.

O Brasil confia em sua invicta Marinha. A sua presença, tanto nas águas marítimas como nas águas fluviais, onde estão oportunidades econômicas e de desenvolvimento social, é fundamental no esforço nacional para garantir nossa soberania e prosperidade, além de contribuir para a preservação das nossas riquezas e para levar à nossa gente o pavilhão nacional e a esperança.

Sendo assim, como Presidente da República, dirijo-me aos militares e servidores civis da Marinha, saúdo-os pelo Dia do Marinheiro e reafirmo a minha confiança nessa instituição secular. Estou seguro de que o Brasil poderá continuar a contar, em todos os momentos, com a nossa respeitada Força Naval. Que os exemplos do Almirante Tamandaré sigam vivos como inspiração e referenciem os rumos da nossa estimada Marinha.

Viva a Marinha! Tudo pela Pátria!"

(Fontes: Bonos nºs 1.085 e 1.086, de 10/12/2020)

ENCERRAMENTO DAS ATIVIDADES CULTURAIS DA DPHDM EM 2020

Foi realizada em 2 de dezembro último, no Salão Nobre da Ilha Fiscal, cidade do Rio de Janeiro, a Cerimônia de Encerramento do Ano Cultural da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), último evento do calendário anual de suas atividades.

Na ocasião, foram lidas as Efemérides Navais 2020, homenageando almirantes que, no passado, prestaram relevantes serviços à Marinha e ao Brasil. Além disso, foi agraciado com o Prêmio Revista Marítima Brasileira o autor do melhor trabalho publicado no triênio 2017-2019 e receberam menções honrosas os autores de dois outros trabalhos. A cerimônia foi transmitida ao vivo pelo canal oficial da Associação Abrigo do Marinheiro no Youtube, e as adaptações necessárias para sua realização foram feitas em conformidade com as medidas de enfrentamento a pandemia de Covid-19.

Estiveram presentes o diretor de Finanças da Marinha, Vice-Almirante (IM) Marcus Vinícius Lima de Souza, representando o secretário-geral da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Silva Rodrigues; o diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante José Carlos Mathias; o diretor da Escola de Guerra Naval, Contra-Almirante Paulo Cesar Bittencourt Ferreira, representando o chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Claudio Portugal de Viveiros; o diretor de Administração, Contra-Almirante (IM) Marcos Inoi de Oliveira; o secretário-executivo e o assessor especial da Comissão Intersetorial para

Planejamento e Controle do Calendário de Comemorações dos 200 Anos da Independência do Brasil, Contra-Almirante (FN) José Henrique Salvi Elkfury e Contra-Almirante Paulo Ricardo Médiçi, respectivamente; e o Vice-Almirante (EN) Armando de Senna Bittencourt, ex-diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. O chefe da Superintendência de Ensino da Escola de Guerra Naval, Contra-Almirante Reginaldo Gomes Garcia dos Reis, participou da cerimônia virtualmente.

A solenidade teve início com o canto do Hino Nacional, seguida da leitura das Efemérides Navais, com a entrega dos históricos dos homenageados aos seus familiares.

EFEMÉRIDES NAVAIS 2020

Bicentenário de Nascimento

Ministro da Marinha Dr. João Pedro Dias Vieira

Nascido a 30 de março de 1820, na cidade de Guimarães, então Província do Maranhão, realizou os cursos primário e preparatório na capital São Luís. No ano de 1837, partiu para Pernambuco a fim de cursar a Faculdade de Direito, em Olinda. Não chegou a concluir o curso na província pernambucana, transferindo-se para São Paulo, onde obteve seu bacharelado na Faculdade de Direito, em 1841.

No ano seguinte, regressou ao Maranhão, ocupando o cargo de promotor público da capital. Em novembro de 1846, foi nomeado promotor da co-



Ministro da Marinha Dr. João Pedro Dias Vieira

marca de Itapicuru-Mirim e, em 1847, conseguiu uma vaga na Assembleia Provincial maranhense, exercendo o mandato de deputado provincial por várias legislaturas. Além disso, exerceu, durante vários anos, o cargo de professor de Filosofia, Retórica e Geografia no Seminário Episcopal de São Luís.

Em 1854 foi nomeado diretor-geral das Terras Públicas da Província do Maranhão e, no ano seguinte, foi designado para presidir a província do Amazonas, cargo que desempenhou por dois anos.

No ano de 1861, tornou-se senador pelo Maranhão. E três anos depois foi nomeado ministro da Marinha. Ficou à frente da pasta da Marinha entre 15 de janeiro e 31 de março de 1864, durante o período do segundo Gabinete Liberal, presidido pelo Conselheiro Zacharias de Góes e Vasconcellos.

Durante sua breve gestão à frente da Marinha, estabeleceu normas para o Serviço de Fazenda da Armada, determinando quais as graduações poderiam exercer as funções de fiéis de 1ª

e 2ª Classes. Outra determinação dada durante seu ministério foi com relação aos valores das multas que deveriam ser aplicadas aos fornecedores da Marinha que atrasassem ou deixassem de realizar as entregas, e também àqueles que fornecessem itens de má qualidade. Ademais, publicou os procedimentos que deveriam ser seguidos com relação ao destino a ser dado aos valores deduzidos dos salários dos aprendizes artífices menores de 21 anos e vinculados aos arsenais de Marinha.

Após deixar a pasta da Marinha, chegou a exercer as funções de ministro dos Negócios Estrangeiros e ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

O Dr. Dias Vieira teve três filhos, um dos quais o Almirante Manuel Ignácio Belfort Vieira, que entre 1912 e 1913 também foi ministro da Marinha.

Faleceu no dia 30 de outubro de 1870, aos 50 anos.

Sesquicentenário de nascimento

Vice-Almirante Felinto Perry



Vice-Almirante Felinto Perry

Nascido no Rio de Janeiro, em 12 de fevereiro de 1870, assentou praça de aspirante a guarda-marinha em 25 de fevereiro de 1886 e, a 31 de outubro de 1888, foi declarado guarda-marinha.

Concluída a viagem de instrução, realizada no Cruzador *Almirante Barroso*, teve seu primeiro embarque, a bordo da Corveta *Niterói*, onde foi promovido a segundo-tenente, em 1890.

Ainda no posto de segundo-tenente, serviu a bordo dos seguintes navios: Patacho *Aprendiz Marinheiro*, Cruzador *Primeiro de Março*, Encouraçado *Aquidabã*, Canhoneira *Traripe*, Canhoneira *Braconnot*, Encouraçado *Riachuelo* e Cruzador *Parnaíba*.

Em novembro de 1891, apresentou-se a bordo da Torpedeira *Iguatemi* a fim de assumir a função de imediato. Pouco tempo depois, foi designado para exercer a mesma função na Canhoneira *Henrique Dias*, onde foi promovido a primeiro-tenente, em maio de 1892.

Aderiu à Revolta da Armada em 1893, e no ano seguinte encontrava-se no Paraná quando tomou parte em ações militares, sob o comando dos generais federalistas Gumercindo Saraiva e Laurentino Pinto, por ocasião da tomada das cidades de Lapa e Tijucas. Este último oficial, comandante do 2º Corpo do Exército Nacional Provisório, registrou em Ordem do Dia o seu elogio à bravura do então Primeiro-Tenente Felinto Perry. Com o fim da Revolta, foi anistiado em 21 de outubro de 1895.

Dois anos depois, foi readmitido ao serviço ativo da Armada, embarcando no Cruzador *Benjamin Constant* e, no ano seguinte, foi nomeado para o seu primeiro comando, a bordo da Torpedeira *Araguari* e, logo em seguida, assumiu o comando da Torpedeira *Bento Gonçalves*.

Foi imediato do Cruzador-Torpedeiro *Tupy* em 1901 e, ainda nesse ano, foi no-

meado comandante da Torpedeira *Pedro Afonso*, na qual participou da Revista Naval em comemoração ao aniversário da Proclamação da República.

No ano seguinte, foi designado adido naval junto à Legação Brasileira na Alemanha. Ao regressar do exterior, integrou a comissão responsável por organizar um projeto de ensino e um manual condensando os conhecimentos indispensáveis à instrução das praças que cursariam a Escola de Timoneiros.

Em 1904, foi designado imediato do Cruzador *Tiradentes*, função que desempenhou até assumir o cargo de secretário e ajudante de ordens do comandante da 2ª Divisão Naval do Sul, em 1905. No ano seguinte, foi promovido ao posto de capitão de corveta e indicado chefe de Gabinete do Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar.

Em 1907, cumulativamente com a direção da Escola de Timoneiros, comandou o Navio-Escola *Primeiro de Março*. Ao deixar essa comissão, assumiu o comando do Contratorpedeiro *Pará*, sendo então o primeiro comandante daquele navio recém-chegado ao Brasil.

Em 1909, retornou à chefia do Gabinete do Ministro da Marinha, quando compôs a comissão que estudou as bases de um projeto de lei para regulamentar as promoções no Corpo da Armada. Ao deixar o Gabinete do Ministro, foi designado imediato do Iate *Silva Jardim*. No ano seguinte, assumiu o comando interino do Vapor de Guerra *Carlos Gomes* e, ainda naquele ano, foi nomeado comandante do Navio-Escola *Benjamin Constant*, tendo comandado este em missão de representação ao México durante as comemorações pelo centenário da independência desse país.

Em 1911, assumiu interinamente a chefia da Segunda Seção do Estado-Maior da Armada e, em seguida, foi enviado a La

Spezia, na Itália, onde foi chefe da Subcomissão Naval Brasileira responsável pela fiscalização e pelo recebimento dos primeiros submersíveis adquiridos pela Marinha do Brasil (*F1*, *F3* e *F5*), sendo promovido a capitão de fragata durante essa comissão.

Ao regressar do exterior, em 1914, tornou-se o primeiro comandante da Flotilha de Submersíveis, criada naquele ano, sendo também diretor do Serviço Geral de Submersíveis e Aviação da Marinha, quando foi promovido ao posto de capitão de mar e guerra.

Em 1916, assumiu interinamente a Divisão de Contratorpedeiros e, ainda naquele ano, o comando do Encouraçado *São Paulo*. Dois anos depois, foi nomeado subchefe do Estado-Maior da Armada.

Promovido a contra-almirante em 6 de setembro de 1918, foi nomeado inspetor-geral de Máquinas da Marinha. Em 1920, deixou a Inspeção de Máquinas para assumir a direção da Escola Naval de Guerra, quando integrou a comissão incumbida de emitir parecer sobre as alterações dos uniformes em uso na Armada.

No ano de 1921, foi nomeado presidente da Comissão da Marinha do Brasil responsável pela direção dos trabalhos para comemoração do Centenário da Independência do País.

Em 1926, foi promovido ao posto de vice-almirante, falecendo cerca de três anos depois, em 2 de dezembro de 1929, no Rio de Janeiro, aos 59 anos.

Em reconhecimento ao seu valoroso trabalho, a Marinha do Brasil prestou-lhe homenagem póstuma ao batizar um de seus navios com seu nome – o Navio de Socorro Submarino *Felinto Perry*, incorporado em 19 de outubro de 1988, que se destina ao emprego em tarefas de resgate a submarinos sinistrados e em apoio às atividades de mergulho profundo.

Além dessa homenagem, no ano de 2016, por sua relevante atuação na implementação e no desenvolvimento da arma submarina no Brasil, o Vice-Almirante Felinto Perry foi instituído Patrono da Força de Submarinos.

Contra-Almirante Fritz Müller



Contra-Almirante Fritz Müller

Nascido a 26 de fevereiro de 1870, na cidade de Itajaí, Santa Catarina, foi contratado como ajudante de maquinista em 1893, sendo então enviado para servir na Divisão do Norte. No ano seguinte, foi nomeado chefe de máquinas da Torpedeira *Silvado*, navio que, em 1894, por ocasião da Revolta da Armada, integrou as forças legalistas durante o combate ao Encouraçado *Aquidabã*, em Santa Catarina.

Ainda em 1894, foi incluído na classe de ajudante do Corpo de Maquinistas e, ao final daquele ano, apresentou-se a bordo da Torpedeira *Pedro Afonso*. Em 1897, compôs a primeira tripulação do Cruzador *Almirante Tamandaré*, de onde desembarcou, ainda naquele ano, para o Cruzador *Barroso*. No

ano seguinte, foi designado para a Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, onde serviu na Canhoneira *Camocim*.

Foi promovido ao posto de primeiro-tenente (engenheiro maquinista) em 1908, sendo então designado para o Vapor *Jaguarão*. Em 1909, foi enviado para a Comissão Naval na Europa a fim de compor o grupo de recebimento do Cruzador *Bahia*, permanecendo em serviço a bordo desse navio após o mesmo chegar ao Brasil.

Retornou à Europa no ano de 1912, com o propósito de integrar o grupo de recebimento do Encouraçado *Rio de Janeiro*, navio que não chegou a ser incorporado por conta da desistência da aquisição pelo governo brasileiro.

De volta ao Brasil, em 1914 assumiu a chefia de Máquinas do Rebocador *Rio Pardo* e, ainda nesse ano, foi promovido a capitão-tenente e novamente designado para servir no Cruzador *Bahia*, onde permaneceu até ser indicado para a mesma função no Cruzador *Rio Grande do Sul*, em 1916.

Promovido ao posto de capitão de corveta em 1918, apresentou-se no Cruzador *Belmonte*, de onde desembarcou, ainda naquele ano, para o Comando de Defesa Minada da Costa do Rio de Janeiro, onde assumiu a função de encarregado das Oficinas. Em 1919, apresentou-se na Inspetoria de Máquinas, sendo designado, logo em seguida, para o Cruzador *Barroso*, onde exerceu a chefia de Máquinas.

Promovido a capitão de fragata em 1921, foi designado para o Estado-Maior da Armada, de onde desembarcou em 1922, com destino ao Encouraçado *Minas Gerais*. No ano seguinte, foi promovido a capitão de mar e guerra e regressou ao Estado-Maior da Armada, onde apresentou um parecer sobre a lotação de todo o pessoal do Serviço Geral de Máquinas, a fim de colaborar com a Missão Naval

Americana. Ainda em serviço no Estado-Maior da Armada, alcançou o posto de contra-almirante em 1924, quando assumiu interinamente o cargo de chefe da Comissão de Inspeções de Navios.

Em razão da extinção do Corpo de Engenheiros Maquinistas, foi transferido para o Corpo de Oficiais da Armada em 1925. No ano seguinte, desembarcou para a Diretoria de Pessoal da Marinha, tendo falecido durante essa comissão, em 28 de abril de 1930, aos 60 anos.

Centenário de nascimento

Almirante de Esquadra Carlos Auto de Andrade



Almirante de Esquadra Carlos Auto de Andrade

Nascido em 21 de janeiro de 1920, no Rio de Janeiro, ingressou na Escola Naval em 1937, sendo declarado guarda-marinha em 1941. No ano seguinte, foi promovido a segundo-tenente e embarcou no Encouraçado *Minas Gerais* que, durante a Segunda Guerra Mundial, permaneceu fundeado ao largo do porto de Salvador, próximo ao Forte de São Marcelo, como

principal defesa daquele porto, com sua artilharia controlada em conjunto com as baterias do Exército, situadas na Ponta de Santo Antônio e na Ilha de Itaparica.

Ainda durante a Segunda Guerra Mundial, alcançou o posto de primeiro-tenente no ano de 1944, sendo então designado para a Corveta *Camocim*, navio no qual realizou inúmeras comissões em operações de guerra, dentre as quais se destacam as de escolta de comboios de navios mercantes nacionais e estrangeiros e patrulha do litoral brasileiro. Desembarcou, em 1945, para o Contratorpedeiro de Escolta *Baependi*.

Já como capitão-tenente, em 1946, apresentou-se na Base Naval do Recife, onde permaneceu por dois anos e desempenhou, entre outras funções, a de encarregado do Departamento de Pessoal. No ano de 1948, iniciou o Curso de Eletrônica, no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, o qual concluiu dois anos depois.

Regressou ao Encouraçado *Minas Gerais* em 1951 e, no ano seguinte, apresentou-se no Navio-Escola *Duque de Caxias*. Promovido a capitão de corveta ao final do ano de 1953, foi designado para servir no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, onde permaneceu até assumir o seu primeiro comando, a bordo da Corveta *Ipiranga*, em 1956. Ao desembarcar da *Ipiranga*, em 1957, serviu no Estado-Maior da Armada até ser promovido ao posto de capitão de fragata, em 1958, quando se apresentou no Centro de Informações da Marinha.

No ano de 1960, foi designado oficial de Gabinete do Ministro da Marinha, Almirante Jorge do Paço Mattoso Maia, função que desempenhou cumulativamente com a de vice-diretor do Centro de Informações da Marinha.

Em maio de 1961, foi designado para servir no Comando do 3º Distrito Naval. Posteriormente, em 1963, realizou o Curso de Comando na Escola de Guerra Naval

e, após sua conclusão, assumiu o comando do Contratorpedeiro *Paraná*.

Promovido a capitão de mar e guerra em 1965, desempenhou a função de chefe de Gabinete do Estado-Maior da Armada. No ano seguinte, foi nomeado adido naval às Embaixadas do Brasil em Paris e Haia. Ao regressar do exterior, em 1969, comandou o Cruzador *Barroso* até sua promoção a contra-almirante, em 23 de setembro de 1969, quando assumiu a subchefia de Organização do Estado-Maior da Armada.

No ano seguinte, foi indicado subchefe administrativo da Comissão de Promoção de Oficiais. Em 1972, comandou a Força de Contratorpedeiros e, no ano seguinte, a Força de Transportes da Marinha, sendo promovido então ao posto de vice-almirante. Nesse mesmo ano, foi nomeado diretor de Portos e Costas e, no ano de 1974, comandante em chefe da Esquadra.

Ao alcançar o topo da carreira naval, ascendendo a almirante de esquadra em 1975, foi nomeado diretor-geral de Pessoal da Marinha e, em 1976, comandante de Operações Navais. No ano seguinte, foi secretário-geral da Marinha e, em 1978, foi nomeado chefe do Estado-Maior da Armada, sendo transferido para a reserva remunerada em janeiro de 1980.

Na reserva, o Almirante Carlos Auto de Andrade foi presidente da Vale do Rio Doce Navegação S.A., subsidiária da Companhia Vale do Rio Doce, de 1980 até 1992.

Faleceu em 2 de novembro de 2007, aos 87 anos.

Almirante de Esquadra Fernando Ernesto Carneiro Ribeiro

Natural do estado da Bahia, nasceu no dia 24 de novembro de 1920. Ingressou na Escola Naval em 1938, foi declarado guarda-marinha em 1943 e promovido ao posto de segundo-tenente em 1944.



Almirante de Esquadra Fernando
Ernesto Carneiro Ribeiro

Sua primeira comissão foi a bordo da Corveta *Jaceguai*, navio que, integrado à Força Naval do Nordeste, prestou relevantes serviços participando efetivamente da Segunda Guerra Mundial, realizando comissões de escolta a comboios de navios mercantes brasileiros e estrangeiros. Serviu, ainda, durante o período de guerra, nos Caça-Submarinos *Juruá* e *Jacuí*, recebendo, neste último, sua promoção a primeiro-tenente, em 1945.

No ano de 1946, foi designado para serviço em sua terra natal, na Base Naval de Salvador, onde permaneceu por dois anos. Regressou ao Rio de Janeiro em 1948, a fim de servir no Navio-Escola *Guanabara*, quando foi promovido a capitão-tenente.

Em 1949, foi convocado para realizar o Curso de Armamento no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, o qual concluiu em 1950, e logo se apresentou no Contratorpedeiro *Apa*. No ano seguinte, foi designado para compor a Comissão de Recebimento do Cruzador-Ligeiro *Tamandaré* nos Estados Unidos, integrando a primeira tripulação do navio. Após

alcançar o posto de capitão de corveta, em 1954, assumiu seu primeiro comando, no Rebocador *Triunfo*, em 1957.

Promovido a capitão de fragata em 1959, deixou o comando do Rebocador *Triunfo*, sendo nomeado encarregado do Escritório Técnico-Administrativo de Salvador. Em 1962, apresentou-se ao Estado-Maior da Armada, onde permaneceu até ser designado imediato do Navio-Transporte de Tropas *Soares Dutra*.

Em 1964, foi nomeado comandante do Navio-Oficina *Belmonte* e, em seguida, exerceu a função de imediato do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, comissão em que foi promovido a capitão de mar e guerra, no ano de 1966.

Ao desembarcar do *Minas Gerais*, foi indicado chefe do Estado-Maior da Força de Transportes da Marinha, exercendo essa função até 1968, quando retornou ao Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, como seu comandante.

Em 1969, foi nomeado adido naval e militar em Londres, regressando ao Brasil dois anos depois, quando, promovido a contra-almirante, em 1971, assumiu o Comando da Força Aeronaval. Exerceu ainda, interinamente, o Comando em Chefe da Esquadra. Já no posto de vice-almirante, no ano de 1974, foi nomeado comandante do 2º Distrito Naval.

Promovido a almirante de esquadra em 1978, esteve à frente da Diretoria de Ensino da Marinha, da Diretoria-Geral de Pessoal da Marinha, da Diretoria-Geral de Material da Marinha, da Diretoria-Geral de Navegação e do Comando de Operações Navais. Aproximadamente três anos após alcançar o topo da carreira naval, o Almirante Fernando Ernesto Carneiro Ribeiro foi transferido para a reserva remunerada, em 1981.

Faleceu em 20 de março de 1995, aos 74 anos.

Vice-Almirante Paulo Gitahy de Alencastro



Vice-Almirante Paulo Gitahy de Alencastro

Natural do Rio de Janeiro, nasceu a 3 de janeiro de 1920. Ingressou na Escola Naval em 1º de abril de 1937, sendo declarado Guarda-Marinha em 1940, realizou sua viagem de instrução a bordo do Navio-Escola *Almirante Saldanha*.

No ano de 1941, foi nomeado segundo-tenente, quando foi então designado para o Encouraçado *São Paulo*, navio que, durante a Segunda Guerra Mundial, permaneceu como defesa fixa flutuante do porto de Recife até o final do conflito.

Promovido ao posto de primeiro-tenente em 1943, dois anos depois foi designado para servir no Contratorpedeiro de Escolta *Benevente*, navio que, em outubro de 1945, participou da escolta do navio-transporte estadunidense *James Parker*, que conduzia de volta ao Brasil um destacamento da Força Expedicionária Brasileira. Após ascender ao posto de capitão-tenente, em dezembro de 1945, embarcou na Corveta *Cananeia* e, logo

no ano seguinte, assumiu a função de imediato da Corveta *Carioca*.

Em 1947, foi nomeado comandante do Navio-Hidrográfico *Lahmeyer* e, ao desembarcar, comandou o Navio-Hidrográfico *Juruena*. No ano de 1949, foi enviado à Diretoria de Hidrografia e Navegação a fim de proceder a aperfeiçoamento na área. Cerca de dois anos depois, exerceu o comando do Navio-Hidrográfico *Camocim*, sendo promovido a capitão de corveta nessa comissão, em 1952.

Ao desembarcar do Navio-Hidrográfico *Camocim*, em 1954, apresentou-se novamente à Diretoria de Hidrografia e Navegação, assumindo a chefia do Departamento de Hidrografia. Foi promovido a capitão de fragata em 1957 e, no ano seguinte, nomeado comandante do Navio-Faroleiro *José Bonifácio*, onde permaneceu por quase cinco anos.

Em 1963, foi nomeado encarregado da Seção Brasileira da Subcomissão Técnica de Transporte em Quito, no Equador. Em 1965, quando regressou ao Brasil, foi promovido a capitão de mar e guerra e logo indicado para o comando da Flotilha do Mato Grosso. No ano seguinte, assumiu, interinamente, o Comando do 6º Distrito Naval, cumulativamente com a Base Fluvial de Ladário.

Comandou o Navio-Oceanográfico *Almirante Saldanha* em 1967 e, cerca de dois anos depois, após ser promovido a contra-almirante, em 1969, foi designado subchefe do Estado-Maior da Armada. Em 1970, assumiu a Diretoria de Hidrografia e Navegação, comissão em que foi promovido a vice-almirante, em 1973, e onde permaneceu por cinco anos como seu diretor.

O Almirante Paulo Gitahy de Alencastro foi transferido para a reserva remunerada em 1975 e faleceu em 2 de maio de 2002, aos 82 anos.

Contra-Almirante Lúcio Torres Dias



Contra-Almirante Lúcio Torres Dias

Nascido no Rio de Janeiro, em 11 de março de 1920, Lúcio Torres Dias teve sua trajetória de vida diretamente vinculada à participação da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial e a um dos momentos mais dramáticos da história naval brasileira, tendo sido o único oficial sobrevivente do afundamento do Cruzador *Bahia*, ocorrido há 75 anos, em 4 de julho de 1945.

Lúcio Torres Dias ingressou na Escola Naval em 1937. Foi declarado guardamarinha em 1941 e nomeado segundo-tenente em 1942. Sua primeira comissão foi a bordo do Cruzador *Rio Grande do Sul*, navio que, durante a Segunda Guerra Mundial, integrado à Força Naval do Nordeste, prestou serviços relevantes ao participar de diversas escoltas a comboios, além de patrulhas ao longo do litoral brasileiro, protegendo inúmeros navios mercantes.

Promovido ao posto de primeiro-tenente em 1944, especializou-se em Tática Antissubmarino e apresentou-se para servir no Cruzador *Bahia*, navio que, no final de junho de 1945, foi incumbido

da missão de proteger os aviões militares estadunidenses que, vindos da África, atravessavam o Atlântico para o Nordeste brasileiro. Esses aviões conduziam tropas que haviam combatido em terras europeias. Durante aquele mês, o Cruzador *Bahia* permaneceu atracado ao cais do Recife, aguardando a ordem de movimento. Finalmente, no dia 30 de junho de 1945, o navio deixou o porto do Recife com destino a Estação nº 13 para render o Contratorpedeiro de Escolta *Bauru*, que guarnecia aquela estação havia dez dias. Em 2 de julho, os dois navios (*Bahia* e *Bauru*) trocaram, por meio de bandeiras, breves mensagens que traduziam o protocolo oficial de serviço e cortesia naval.

Assim, o *Bauru* cumprimentou o *Bahia* com a tripulação em postos de continência transmitindo votos de feliz comissão, sendo respondido com as adriças tremulando o sinal de boa viagem. No dia 4 de julho de 1945, o então Primeiro-Tenente Lúcio Torres Dias estava no camarim da máquina do navio, iniciando o serviço que daria até o meio-dia. Por volta das 9 horas da manhã, o navio parou ligeiramente para lançar ao mar um alvo flutuante para que, dentro de poucos minutos, tivesse início o exercício de tiro. Nesse instante, a tripulação foi surpreendida por disparos inopinados de uma das metralhadoras de bordo. Pelo quinto ou sexto disparo, uma explosão na popa sacudiu o navio. Uma rajada de granadas explosivas havia atingido as bombas de profundidade arrumadas sobre o tombadilho. Densos rolos de fumaça escura e sufocante cobriram o grande número de mortos e uns poucos feridos que se movimentavam com dificuldades pelo convés. Decorridos mais de três minutos da explosão, o Cruzador *Bahia* começou a afundar pela popa de forma rápida.

Os naufragos sobreviventes juntaram-se nas poucas balsas que não explodiram,

iniciando outro momento de angústias e privações. Em pleno Oceano Atlântico, com as balsas lotadas acima da capacidade, muitos homens pereceram nos dias subsequentes. Apenas quatro dias depois do afundamento, após muitas baixas em alto-mar, os naufragos sobreviventes conseguiram ser resgatados pelo navio cargueiro inglês *Balfé*, em 8 de julho de 1945. Somente 36 homens sobreviveram à tragédia do *Bahia*, sendo o Tenente Lúcio Torres Dias o único oficial a sobreviver.

Nesses 75 anos do fim da Segunda Guerra Mundial, a homenagem aqui feita ao Almirante Lúcio Torres Dias também se estende a todos os marinheiros brasileiros que atuaram durante o conflito, dos quais muitos nunca regressaram a seus lares.

Em 1946, Lúcio Dias foi promovido a capitão-tenente, sendo então designado para servir no Navio-Auxiliar *Duque de Caxias*. No ano seguinte, serviu na Base Naval de Natal até ser indicado para embarcar na Fábrica de Torpedos da Marinha, no ano de 1948.

Após ascender ao posto de capitão de corveta, em 1953, apresentou-se na Diretoria de Armamento da Marinha, onde foi promovido a capitão de fragata, em 1956, ano em que iniciou o curso de Engenharia Industrial e de Armamento, na Escola Técnica do Exército Brasileiro – instituição que, ao fundir-se ao Instituto Militar de Tecnologia em 1959, daria origem ao atual Instituto Militar de Engenharia –, de onde regressou para a Diretoria de Armamento da Marinha após conclusão dos estudos, no ano de 1958.

Foi promovido a capitão de mar e guerra em 1960 e transferido para a reserva remunerada no ano seguinte. Com sua transferência à reserva, de acordo com a legislação em vigor à época, foi promovido ao posto de contra-almirante.

O Almirante Lúcio Torres Dias faleceu em 24 de julho de 2007, aos 87 anos.

MEDALHA REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Na sequência, foi entregue a Medalha Revista Marítima Brasileira ao agraciado. Instituída em 11 de junho de 1907 pelo Decreto nº 6.510, a comenda tem o propósito de estimular o estudo e a pesquisa de assuntos técnico-navais, sendo concedida, desde 1910, ao autor do trabalho que for considerado de maior utilidade para a Marinha. A partir de 1950, o Prêmio RMB passou a ser outorgado a cada três anos, republicando-se o artigo premiado.

Conforme a Portaria nº 177, de 26 de outubro de 2020, do chefe do Estado-Maior da Armada, a Medalha relativa ao triênio 2017-2019 foi concedida ao Contra-almirante Reginaldo Gomes Garcia dos Reis, autor do artigo “O ocaso e o renascer da Geopolítica – a força de uma ‘palavra’?”, publicado na *Revista Marítima Brasileira* do segundo trimestre de 2017. A referida portaria, concedeu, ainda, Menção Honrosa aos seguintes artigos: “O Projeto Atlas dos Naufrágios de Interesse Histórico da Costa do Brasil” (1º trimestre/2018), do Vice-almirante Armando de Senna Bittencourt, Capitão de Fragata (EN) Flávia Mandarino; Capitão de Corveta



Contra-almirante Reis recebeu a medalha por meio virtual



Autores recebem Menção Honrosa



Vice-Almirante Mathias encerrou a cerimônia

(T) Ricardo dos Santos Guimarães; Capitão de Corveta (EN) Rafael Vieira de Moraes; Capitão de Corveta (T) Daniel Martins Gusmão; Capitão-Tenente (T) Anderson de Rieti Santa Clara dos Santos e Capitão-Tenente (EN) Estela Dierka Roveda dos Santos; e “A Evolução da Interoperabilidade nas Forças Armadas dos Estados Unidos da América” (4^o trimestre/2019), dos Capitães de Mar e Guerra Gustavo Calero Garriga Pires e Hércules Guimarães Honorato.

O Contra-Almirante Reginaldo Gomes Garcia dos Reis participou da cerimônia de forma virtual, recebendo simbolicamente a Medalha Revista Marítima Brasileira e o respectivo diploma e agradecendo

a distinção. Após, foi realizada a entrega dos diplomas aos autores dos trabalhos distinguidos com Menção Honrosa.

Na sequência, foi apresentado vídeo institucional sobre as atividades da DPHDM, complementado por exposição feita pelo Almirante Mathias abordando as realizações da DPHDM em 2020. Seguiu-se uma Cantata, pelo Coral do Clube de Regatas do Flamengo. Finalizando a cerimônia, o Vice-Almirante Vinicius transmitiu a mensagem enviada pelo Secretário-Geral da Marinha, e o Almirante Mathias agradeceu a audiência, convidando os presentes para a inauguração da nova Biblioteca Volante da Marinha, na área externa da Ilha Fiscal.

NPa *GURUPÁ* COMPLETA SEU JUBILEU DE PRATA

O Navio-Patrolha (NPa) *Gurupá* completou, em 8 de dezembro último, 25 anos de incorporação à Armada. O navio pertence à principal classe de navios-patrolha hoje em operação na Marinha do Brasil (MB), a classe *Grajaú*, de 200 toneladas, composta por 12 navios construídos pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), Estaleiro Mauá, Peene-Werft GmbH (Wolgast, Alemanha) e pela Indústria Naval do Ceará (Inace).

NPa *Gurupá* em atividade operativa

O êxito da classe *Grajaú*, derivada de um projeto de origem britânica (de subsidiária do Grupo Vosper, em Singapura), reside no fato de que seus navios se caracterizam por versatilidade, eficiência, ótima manobrabilidade e fácil operação e manutenção, além de alta confiabilidade de sistemas e armamentos, composto por um canhão de 40 mm e duas metralhadoras de 20 mm. Os motores desenvolvem velocidades que permitem agilidade na salvaguarda das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

Os navios classe *Grajaú* foram projetados para ações de inspeção e patrulha naval nas AJB, proteção de plataformas *offshore*, combate a ilícitos transfronteiriços e missões de busca e salvamento, entre outras.

O NPa *Gurupá* (P46), uma das seis unidades da classe construídas na Alemanha, teve sua quilha batida em setembro de 1994. Foi lançado ao mar em 11 de maio de 1995, submetido à Mostra de Armamento em 25 de setembro e incorporado à Armada em 8 de dezembro do mesmo ano, ocasião em que assumiu seu comando o então Capitão-Tenente Alexandre de Moraes Reis.

Seu nome, de origem tupi-guarani, homenageia o rio localizado na margem direita do Rio Amazonas, no estado do Pará. O NPa *Gurupá* é o segundo navio a ostentar esse nome na MB, sendo carinhosamente conhecido como “Leão do Mar”. Seu brasão, uma homenagem à Fortaleza de Santo Antônio do Gurupá, é o mesmo do Caça-Submarino *Gurupá*, que participou da Segunda Guerra Mundial.

Nesses 25 anos de vida, o navio perfez 1.672 dias de mar e 344.987,8 milhas

náuticas navegadas e participou de importantes comissões, sendo a primeira delas a Naparex-II, em que realizou ação de presença entre Rio de Janeiro e Buenos Aires, estreitando laços de amizade com a Argentina, onde permaneceu de 22 a 27 de maio de 1996. Durante a estadia naquele porto, recebeu a visita de adidos navais de vários países e mais de 1.300 visitantes. No ano seguinte, entre 12 e 17 de março, visitou o porto de Montevideú (Uruguai).

Em 2005, o P46 participou de duas operações com a Esquadra brasileira, a Aspirantex-05 e a Esquadrex-05. Em 2008, integrou as Ações de Fiscalização do Tráfego Aquaviário, que visam à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição ambiental, por meio de ações educacionais e de fiscalização do tráfego aquaviário. Em março de 2011, participou da operação de apoio à segurança do então Presidente dos Estados Unidos da América, Barack Obama, em visita ao Brasil, além de ter atuado nos Jogos Mundiais Militares. Por dois anos consecutivos (2011 e 2012), o navio e sua tripulação foram agraciados com o Prêmio Contato CNTM/Distrital, além de terem recebido a premiação de Navio de Socorro Nacional de 2011.

Em 2013 e 2014, o *Gurupá* atuou nas operações de segurança por ocasião da Copa das Confederações, da Jornada Mundial da Juventude (visita do Papa ao Brasil) e da Copa do Mundo. De 19 a 23 de novembro de 2015, o navio esteve presente na Comissão Unitas LVI, juntamente com outros 15 meios operativos de seis países diferentes, e, em 2016, esteve envolvido na Operação de Segurança dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos.



Devido ao seu ciclo de atividades, em 2018 e 2019, o NPa *Gurupá* passou por uma manutenção estrutural de maior porte. Por fim, no ano em que completa o seu jubileu de prata, o navio retornou às atividades operativas e, seguindo as tradições de anos anteriores, realizou

comissões de Inspeção Naval no Espírito Santo, Rio de Janeiro e em São Paulo e Operações de Busca e Salvamento, socorrendo, em fevereiro, o Veleiro *Alexandria Forever*, de bandeira britânica, e seu tripulante francês.

(Fonte: NPa *Gurupá*)

CHEFE DO ESTADO-MAIOR-GENERAL DAS FA PORTUGUESAS RECEBE MEDALHA AMIGO DA MARINHA

O chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas (CEMGFA) de Portugal, Almirante António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro, recebeu, em 12 de novembro último, a Medalha Amigo da Marinha. A condecoração foi feita pelo embaixador do Brasil em Portugal, Carlos Alberto Simas Magalhães, acompanhado do presidente da Sociedade Amigos da Marinha em Portugal (Soamar-Portugal), Artur Victoria.

Em seu discurso, o presidente da Soamar-Portugal destacou que o Almirante António Silva Ribeiro, ao longo da sua extensa carreira militar, sempre teve o mar e a estratégia como referências orientadoras das suas ações. Artur Victoria lembrou que o almirante português possui antiga ligação com a Marinha do Brasil, pois, em 1979, realizou a Viagem de Instrução de Guardas-Marinha a bordo do então Navio-Escola *Custódio de Mello*.



Da esq. p/ dir.: CEMGFA portuguesas, embaixador do Brasil em Portugal e presidente da Soamar-Portugal

Como acadêmico, o Almirante Silva Ribeiro especializou-se nas áreas da Estratégia, da Ciência Política e da História e auxiliou a Soamar-Portugal na promoção de uma “mentalidade marítima”, naquele país, na Europa e no espaço da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP).

(Fonte: www.marinha.mil.br)

3º BtlOpRib ENCERRA CURSO EXPEDITO DE OPERAÇÕES NO PANTANAL/2020

O 3º Batalhão de Operações Ribeirinhas (3ºBtlOpRib), Organização Militar subordinada ao 6º Distrito Naval (Ladário-MS), encerrou, em 1º de novembro último, o Curso Expedito de

Operações no Pantanal (C-Exp-OPant) Turno I/2020, comumente conhecido como “Jacarezinho”.

O C-Exp-OPant visa promover o aprimoramento e o desenvolvimento de



19 militares concluíram o curso “Jacarezinho”

conhecimentos técnicos e táticos empregados nas operações ribeirinhas no Pantanal Sul-Mato-Grossense. As aulas foram realizadas de 3 de outubro a 1º de novembro, contando, ainda, com um módulo de combate a incêndios florestais, que capacita o militar graduado a atuar no Pantanal em zonas assoladas por combustão. Do total de 44 candidatos, 19 concluíram o curso com aproveitamento.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

BFNIG PARTICIPA DA FORMAÇÃO DE AGENTES DA JUSTIÇA FEDERAL

Foi concluída, em 28 de agosto último, a 3ª Fase do Curso de Formação Funcional dos Agentes de Segurança da Justiça Federal da 2ª Região, com o encerramento do treinamento de tiro de pistola. Este treinamento foi realizado de 19 a 28 agosto na Base de Fuzileiros Navais da Ilha do Governador (BFNIG), com o propósito de capacitar os agentes no manejo, montagem e desmontagem do armamento e na parte prática de tiro.

Somados os agentes recém-formados aos formados no ano de 2019, a BFNIG já contribuiu com a capacitação de tiro de pistola para 76 agentes de segurança



Agentes de Segurança alunos do Curso de Formação Funcional, com o instrutor Primeiro-Sargento Gressi

da Seção Judiciária, que inclui o Rio de Janeiro e o Espírito Santo.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MB E US NAVY HOMENAGEIAM HERÓIS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

O Navio-Escola *Brasil* participou, em 15 de novembro último, de homenagem aos tripulantes mortos no naufrágio do submarino norte-americano *R-12* – entre eles dois oficiais brasileiros –, ocorrido durante a Segunda Guerra Mundial. A homenagem foi feita após a Marinha do Brasil (MB)

conduzir exercícios com o Contratorpedeiro USS *William P. Lawrence*, da Marinha dos Estados Unidos da América (EUA), durante a XXXIV Viagem de Instrução de Guardas-Marinha.

Contando com uma representação de guardas-marinha e da tripulação e com a

participação dos navios USS *Zephyr*, da Marinha dos EUA, e do USCGC *Charles Sexton*, da Guarda-Costeira daquele país, a homenagem consistiu no lançamento de flores ao mar a partir do navio brasileiro. Desta forma, as Marinhas do Brasil e dos EUA, irmanadas, prestaram honras àqueles que perderam suas vidas no cumprimento do dever.

O USS *R-12* era um submarino da classe *Romeo*, utilizado à época para treinamento das tripulações de submarinos de combate. O navio naufragou em 12 de junho de 1943, quando realizava uma missão na região de Key West, Flórida. Entre os mortos estavam os Capitães-Tenentes Julio Lima de Moura e Alberto Gonçalves Rosauro de Almeida, da MB, que se encontravam embarcados realizando intercâmbio com a Marinha dos EUA. Em 11 de junho de 1945, os oficiais brasileiros foram condecorados postumamente com a Medalha de Serviços de Guerra.



Guarda-Marinha lança flores ao mar, com o USS *Zephyr* ao fundo

A Viagem de Instrução de Guardas-Marinha, como etapa final da formação dos oficiais egressos da Escola Naval, tem entre seus propósitos o de estreitar os laços com as nações amigas e familiarizar os guardas-marinha com as atividades associadas às Diplomacias Naval e de Defesa, em apoio à política externa brasileira.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

GAerNavMan FINALIZA SUA PRIMEIRA INSPEÇÃO EM AERONAVE UH-15

O Grupo Aéreo Naval de Manutenção (GAerNavMan) finalizou, em 23 de outubro último, após 110 dias de trabalho, a inspeção Alfa da aeronave UH-15 Super Cougar (N-7202), pertencente ao 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-2). A inspeção é importante para o GAerNavMan e a Aviação Naval, em virtude da complexidade das manutenções realizadas em 2º e 3º escalões neste tipo de aeronave. Além disso, essa foi a primeira inspeção Alfa realizada em Organização Militar (OM) da Marinha, representando economia de recursos orçamentários.



Equipe de militares do GAerNavMan que realizou a inspeção

A inspeção “Alfa”, executada a cada três anos e com duração estimada de 120 dias, foi o primeiro grande desafio da mais nova OM do Complexo Aeronaval, em

São Pedro da Aldeia (RJ), realizada em tempo recorde, sendo concluída antes dos quatro meses previstos. A preparação para esta primeira inspeção Alfa começou em maio de 2020, com adequação das instalações, melhorias no sistema de iluminação

e ar comprimido e instalação de pontos de alimentação elétrica para aeronave e equipamentos, além da preparação técnica com os estudos e os delineamentos do material e ferramental necessários.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

– Contra-Almirante (IM) Sergio Henrique da Silva Almeida, diretor de Gestão Orçamentária da Marinha, em 29/10;

– Contra-Almirante (IM) Artur Olavo Ferreira, presidente da Caixa de Construções de Casas para o Pessoal da Marinha, em 29/10;

– Vice-Almirante (RM1) Flavio Macedo Brasil, diretor técnico-comercial da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), em 3/11;

– Contra-Almirante Carlos André Corronha Macedo, secretário de Coordenação de Sistemas do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, em 4/11;

– Vice-Almirante (IM) Wagner Corrêa dos Santos, diretor de Abastecimento da Marinha, em 6/11;

– Contra-Almirante Antônio Capistrano de Freitas Filho, chefe de Gabinete da Secretaria-Geral do Ministério da Defesa, em 10/11;

– Vice-Almirante Carlos Eduardo Horta Arentz, vice-chefe do Estado-Maior da Armada, em 13/11;

– Contra-Almirante Ricardo Fernandes Gomes, subchefe de Logística do Estado-Maior da Armada, em 13/11;

– Vice-Almirante Luiz Octávio Barros Coutinho, chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais, em 27/11;

– Vice-Almirante Paulo César Colmenero Lopes, diretor do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, em 30/11; e

– Vice-Almirante Humberto Caldas da Silveira Junior, comandante do 2º Distrito Naval, em 2/12.

POSSE DO PRESIDENTE DA SOAMAR BRASIL E DIA DO AMIGO DA MARINHA

Tomou posse como presidente da Sociedade de Amigos da Marinha (Soamar Brasil), em 6 de novembro último, Orson Antonio Feres Moraes Rego, em substituição a Cesar Amorim Krieger. Na ocasião, foram celebrados o Dia do Amigo da Marinha e os 41 anos de fundação da entidade. A solenidade aconteceu virtualmente, devido à pandemia de Covid-19, com transmissão pelo canal oficial da Marinha do Brasil no YouTube.

Estiveram presentes o comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior; o secretário-geral do Ministério da Defesa, Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos; o comandante da Força de Fuzileiros da Esquadra, Vice-Almirante (FN) Jorge Armando Nery Soares; o diretor de Sistemas e Armas da Marinha, Vice-Almirante Alfredo Martins Muradas; o comandante em chefe da Esquadra, Vice-Almirante Claudio Mello; o



Cerimônia de posse do presidente da Soamar-Brasil

comandante do 1º Distrito Naval, Vice-Almirante Arthur Fernando Bettega Corrêa; o chefe do Gabinete do Comandante da Marinha, Vice-Almirante Eduardo Machado Vazquez; o diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha, Contra-Almirante João Alberto de Araujo Lampert; e o presidente da Soamar-Rio, Jose Antonio de Souza Batista.

A Soamar foi fundada em 6 de novembro de 1979. A data foi então insti-

tuida como Dia do Amigo da Marinha, também em homenagem ao aniversário do Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, ex-ministro da Marinha. Este oficial foi escolhido como Patrono das Sociedades Amigos da Marinha em razão do trabalho desenvolvido em prol da consolidação e multiplicação dessas associações. Também na mes-

ma data, tradicionalmente, procede-se à passagem da presidência da entidade.

Após as palavras dos presidentes substituído e substituto, o Almirante Ilques se pronunciou, recordando a trajetória da Marinha em sua união com a Soamar, enfatizando a importância da data e desejando boa sorte à nova gestão.

(Fonte: Direção de Divulgação da Soamar-Rio)

AVIADORA DA FAB INTEGRA TRIPULAÇÃO DE APOIO AO PROANTAR

O Esquadrão Gordo, da Força Aérea Brasileira (FAB), partiu do Rio de Janeiro, em 31 de outubro último, para mais uma missão na Antártida, em apoio ao Programa Antártico Brasileiro (Proantar), levando pesquisadores e realizando a troca do pessoal da Marinha do Brasil.

Integra a missão a Capitã Aviadora Joyce de Souza Conceição, que em 20 de outubro realizou seu primeiro pouso como tripulante antártico, tornando-se a primeira piloto brasileira a pousar naquele continente. A militar faz parte do quadro de tripulantes antártico há um ano e já havia realizado voos no local anteriormente,

mas pousar é uma etapa mais avançada. "O pouso é uma evolução natural das missões, e o sucesso dele é o resultado do bom trabalho e da total dedicação de cada militar envolvido", explicou.

Segundo a piloto, a operação na Antártida requer o máximo de atenção e cuidado por parte de todos os membros da tripulação. Ela destaca que só são habilitados a operar na Antártica tripulantes a partir do quarto ano de permanência no Esquadrão Gordo e que tenham mais de 800 horas de missões na aeronave. A missão na qual ela realizou seu primeiro pouso na Antártida foi um intercâmbio



Capitão Aviadora Joyce e os demais tripulantes da missão

com a Força Aérea Chilena, visando à troca de experiências sobre a utilização daquela pista.

O vento de intensidade superior a 30 nós (55km/h), a pista coberta de neve

e com apenas 1.292 metros de comprimento, normalmente avistada apenas na altitude mínima de descida, devido ao baixo teto e visibilidade, são características comuns à região.

Desde 1983, ano de criação da Base Antártica Comandante Ferraz, o Esquadrão Gordo realiza, dez vezes ao ano, missões de apoio aerológico aos militares e pesquisadores brasileiros do Proantar. O projeto é responsável pelo desenvolvimento de pesquisas que buscam ampliar o conhecimento sobre os fenômenos naturais que ali ocorrem, bem como seu reflexo sobre o território brasileiro.

(Fonte: www.fab.mil.br)

MARINHA ASSINA TED COM A FURG

Foi assinada, em 6 de outubro último, a renovação do Termo de Execução Descentralizada (TED) entre a Universidade Federal do Rio Grande (Furg) e a Marinha do Brasil (MB), por intermédio da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm).

Com vigência de três anos, o TED possibilitará a descentralização de recursos à Furg, garantindo a continuidade do suporte prestado pela Estação de Apoio Antártico em Rio Grande (Esantar-RG), no Rio Grande do Sul, às atividades do Programa Antártico Brasileiro (Proantar). Esse suporte compreende a aquisição, manutenção e guarda de materiais permanentes e de

consumo empregados na Estação Antártica Comandante Ferraz, bem como o preparo e o fornecimento de parte dos equipamentos necessários à condução das pesquisas científicas, sejam as realizadas a bordo dos navios

ou em acampamentos no Continente Gelado e bases estrangeiras.

A parceria com a Esantar-RG, iniciada em 1983, é fundamental para a condução do Proantar, representando o inequívoco comprometimento da Furg com o programa estratégico

e contribuindo para que o Brasil mantenha sua condição de Membro Consultivo do Tratado da Antártica, garantindo voz e voto na definição do futuro do continente.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Assinatura do TED pelo representante da Secirm

NAVIO POLAR *ALMIRANTE MAXIMIANO* REALIZA HOMOLOGAÇÃO DA AERONAVE UH-17

O Navio Polar *Almirante Maximiano* recebeu o novo modelo de aeronave UH-17 Águia 90 para a realização da homologação do envelope de vento. De 8 a 10 de outubro, foram realizadas 49 Qualificações e Requalificações para o Pouso a Bordo (QRPB) e nove fainas de Vertrep, testando o desempenho do UH-17 no envelope proposto pelo Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav).

O treinamento foi importante para o binômio “aeronave x navio” e serviu como preparação final para a próxima operação no Continente Antártico (39ª Operantar),



Aeronave Águia 90 realiza faina de Vertrep

que será a primeira a ser realizada com esse modelo de aeronave.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NPqHo *VITAL DE OLIVEIRA* REALIZA ADESTRAMENTO DE PILOTOS PARA OPERANTAR XXXIX

O Navio de Pesquisa Hidroceanográfico (NPqHo) *Vital de Oliveira* realizou, de 31 de agosto a 4 de setembro, a comissão de familiarização de pilotos com a aeronave UH-17, recém-adquirida pela Marinha do Brasil, a fim de possibilitar a capacitação da mesma para operações durante a Operantar XXXIX. A Operação



Pouso da aeronave UH-17 a bordo do *Vital de Oliveira* durante operações aéreas em mar aberto

se dá em proveito do Programa Antártico Brasileiro (Proantar), gerido pela Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (Secirm), que apoia diversos projetos científicos.

Durante o adestramento de pilotos, o navio realizou 60 pousos e decolagens a bordo, 17 exercícios de transporte de carga externa (Vertrep) com carga de 85 quilos e 27 exercícios de carga interna (*pick-up*), totalizando 20 horas de voo com operações aéreas no mar. Foi possível, ainda, concluir a Etapa B de qualificação de 14 alunos do Curso Expedito de Equipe de Manobra e Cra-che a Bordo, permitindo complementar as equipes que realizarão manobras com helicópteros nos dois navios empregados na Operantar XXXIX, Navio Polar *Almirante Maximiano* e Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*.

A familiarização foi fundamental para incrementar o adestramento de equipes de Manobra e Crache, pessoal do Destacamento Aéreo Embarcado e pilotos, permitindo alcançar a operação segura e de forma otimizada da nova

aeronave, essencial para o êxito das operações na região mais inóspita do mundo, além da sinergia operativa do binômio navio/aeronave, imprescindível na Antártica.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

PROGRAMA ANTÁRTICO BRASILEIRO ENCERRA A OPERANTAR XXXVIII

O Programa Antártico Brasileiro (Proantar) encerrou, em 24 de setembro último, a 38ª Operação Antártica (Operantar XXXVIII). Uma aeronave C-130 Hércules realizou seis lançamentos de cargas, por paraquedas, para a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF). Ao todo, entre gêneros alimentícios, sobressalentes, correspondências e materiais de uso pessoal, foram enviados 1.300 quilos de carga.

A fim de evitar que a pandemia do novo coronavírus chegue ao Continente Antártico, militares do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais especializados em Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica (NBQR) realizaram, no Rio de Janeiro (RJ), a descontaminação dos suprimentos que seguiram para a EACF e também da aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB) usada na missão. Todos os itens recebidos na EACF, incluindo as embalagens e os próprios paraquedas usados no lançamento, foram novamente desinfetados pelo Grupo-Base (GB) Ferraz, antes do seu uso e armazenamento.

Além dos cuidados de desinfecção durante as distintas fases de preparo e transporte da carga, os militares da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm) que participaram do voo e a tripulação do C-130, composta por militares do 1º Esquadrão do 1º Grupo de Transporte, foram submetidos

a testes de *swab* (RT-PCR) e sorologia, conduzidos pela Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz). As medidas cumprem não apenas as exigências das autoridades sanitárias nacionais e internacionais, mas também garantem que o Proantar atenda às diretrizes do Conselho dos Gerentes de Programas Antárticos Nacionais (Comnap) para evitar que a Covid-19 chegue à região antártica.



Limpeza, pelo GB Ferraz, do material recebido na EACF

Em função das restrições sanitárias vigentes na cidade de Punta Arenas (Chile), usual base de apoio para as atividades do Proantar, a cidade do Ushuaia (Argentina) foi usada para o suporte operacional ao 9º Voo de Apoio Logístico à Operantar XXXVIII.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

PRÊMIO ALMIRANTE ÁLVARO ALBERTO PARA CIÊNCIA E TECNOLOGIA 2020

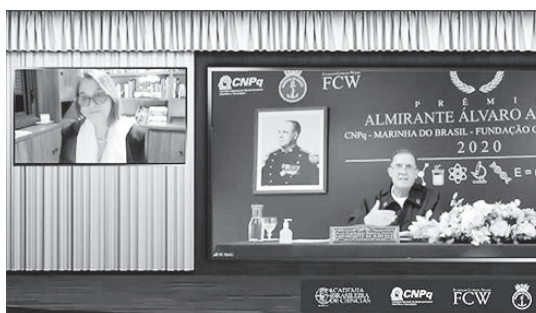
Como parte da Sessão Solene da Academia Brasileira de Ciências, foi entregue, em 23 de setembro último, o Prêmio Almirante Álvaro Alberto para Ciência e Tecnologia 2020. Realizado pela primeira vez em formato virtual, em virtude das medidas restritivas de enfrentamento à pandemia do novo coronavírus, o evento foi transmitido ao vivo pelas redes sociais Facebook e YouTube e nas páginas de internet do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI); da Academia Brasileira de Ciências (ABC), do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e da Marinha do Brasil.

A cerimônia foi presidida pelo ministro da Ciência, Tecnologia e Inovações, Astronauta Marcos Pontes. O comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior e o diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, compuseram a “mesa virtual”, ao lado dos titulares de instituições científicas e tecnológicas e de inovação do País, como o presidente da ABC, Luiz Davidovich; o presidente do CNPq, Professor Evaldo Ferreira Vilela; o presidente da Diretoria Executiva da Fundação Conrado Wessel (FCW), Hélio Levisky; o presidente da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), General Waldemar Barroso Magno Neto e o presidente da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), Benedito Guimarães Aguiar Neto.

A premiação foi instituída em 1981, tendo sido alterada em 1986, quando

passou a ser denominada Prêmio Almirante Álvaro Alberto para Ciência e Tecnologia, consistindo na mais prestigiosa honraria em ciência e tecnologia do País. O prêmio é concedido pelo CNPq, FCW e Marinha.

A vencedora de 2020 na categoria de “Ciências da Vida” foi a Professora Doutora Helena Bonciani Nader, doutora em Biologia Molecular, professora da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp) desde 1989, membro da Academia de Ciências de São Paulo (Aciesp) e acadêmica da ABC. Seus trabalhos, que envolvem glicoquímica e glicobiologia, estão voltados para o estudo da função desses compostos na homeostasia, no controle da divisão celular e na transformação celular.



Comandante da Marinha homenageia a vencedora, Helena Nader

Helena Nader também foi agraciada com o diploma e a medalha do CNPq e do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI); com premiação em espécie concedida pela FCW; com convite para conhecer o Programa Nuclear da Marinha, assim como com uma viagem ao Continente Antártico, oferecida pela

Marinha. Durante a cerimônia, foi exibido um filmete no qual a agraciada recebe uma miniatura de Farol, honraria tradicional da Força, que foi entregue pelo Vice-Almirante Sergio Fernando de Amaral Chaves Junior, comandante do 8º Distrito Naval, representando o comandante da Marinha durante ato protocolar na sede daquele Distrito, em São Paulo.

Como parte integrante do evento, também foram entregues os títulos de Pesquisador Emérito do CNPq e Menções Honrosas de Agradecimentos deste ano.

Como de praxe, também foram empossados novos acadêmicos para as fileiras da Academia Brasileira de Ciências.

A cerimônia do Prêmio "Almirante Álvaro Alberto" edição 2020 contribuiu para o reconhecimento e o estímulo a pesquisadores e cientistas brasileiros que prestam relevante contribuição à ciência e à tecnologia, sobretudo para estreitar os laços entre a Marinha e a comunidade científica, na busca de soluções para o avanço e a obtenção de tecnologias autóctones do País.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

CENTRO EXPERIMENTAL ARAMAR RECEBE VISITA DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

O Centro Experimental Aramar (CEA), localizado em Iperó (SP), recebeu, em 21 de outubro último, o Presidente da República, Jair Messias Bolsonaro, em visita organizada pela Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM) e pelo Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP). A visita, feita por ocasião do início da montagem do reator da planta nuclear embarcada, teve o propósito de atualizar o Presidente com relação a aspectos relevantes do desenvolvimento e aplicação da tecnologia nuclear, com ênfase no Programa Nuclear da Marinha (PNM).

Acompanharam o Presidente o ministro da Defesa, General de Exército Fernando Azevedo e Silva; o ministro-chefe

do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, General de Exército Augusto Heleno Ribeiro Pereira; o ministro da Ciência, Tecnologia e Inovações, Astronauta Marcos Pontes; e o secretário de Assuntos Estratégicos,

Almirante de Esquadra Flávio Augusto Viana Rocha. As autoridades foram recepcionadas pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, acompanhado pelo diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha,

Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, e pelo diretor do CTMSP, Vice-Almirante Noriaki Wada.

O comandante da Marinha abriu a programação da visita realizando uma apresentação sobre a conjuntura político-



Presidente Jair Bolsonaro planta muda de pau-brasil

-estratégica brasileira, a gênese do Programa com o Almirante Álvaro Alberto, as conquistas tecnológicas, o domínio do ciclo do combustível, o arrasto científico em benefício da sociedade e a situação corrente do PNM e os desafios futuros, visando à obtenção da construção do primeiro submarino convencional com propulsão nuclear (SN-BR).

Na sequência, o Presidente da República plantou uma muda de pau-brasil no Bosque do Almirantado, simbolizando a simbiose entre a natureza e a energia nuclear. A visita prosseguiu no Laboratório de Enriquecimento Isotópico (LEI), onde o Presidente e sua comitiva conheceram a tecnologia autóctone de ultracentrífugas utilizadas para o enriquecimento do urânio. As autoridades visitaram também o Laboratório de Geração de Energia Núcleo-Elétrica (Labgene), protótipo em terra, em escala natural, que contém o sistema de propulsão naval nuclear. O Labgene permitirá testar e otimizar

sistemas e equipamentos, inclusive de proteção radiológica e segurança nuclear, antes da instalação e montagem definitiva a bordo do SN-BR *Almirante Álvaro Alberto*. Também foi feita visita à sela fixa, que servirá de quilha para a montagem do reator da Planta Nuclear Embarcada (PNE). No encerramento, ao som da canção Cisne Branco, o Presidente e autoridades descerraram placa alusiva ao evento e concederam entrevistas.

O Programa Nuclear da Marinha é um dos principais programas estratégicos de Defesa. Em associação com o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), possibilitará ao Brasil a capacidade de projetar, construir, operar e manter submarinos convencionais com propulsão nuclear e submarinos diesel-elétricos, competências restritas atualmente a apenas cinco países: Estados Unidos da América, Reino Unido, França, Rússia e China.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NA PARÁ RECEBE VISITA DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

O Navio-Auxiliar (NA) *Pará*, subordinado ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte, recebeu, em 8 de outubro último, a visita do Presidente da República, Jair Messias Bolsonaro, acompanhado pela primeira-dama, Michelle Bolsonaro, e por uma comitiva de ministros de Estado, parlamentares e assessores.

O Presidente visitou as instalações do navio, que estava atracado no município de Breves (PA), de onde realizou sua *live* semanal transmitida por meio das redes sociais e proferiu algumas palavras para a tripulação. Junto à comitiva, ele pernitoou a bordo do navio.



Comandante do 4º Distrito Naval recepciona o Presidente a bordo do navio

A viagem presidencial ao Pará estava relacionada a um conjunto de iniciativas do Governo Federal na Ilha do Marajó (PA) e teve como principais eventos a inauguração de atendimentos da Caixa Econômica Federal na Agência-Barco Ilha do Marajó; a cerimônia de apresentação do Programa Abrace o Marajó, do Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos; e a ampliação de pontos de energia elétrica para o atendimento à população, no contexto do Programa Mais Luz para a Amazônia, do Ministério de Minas e Energia.

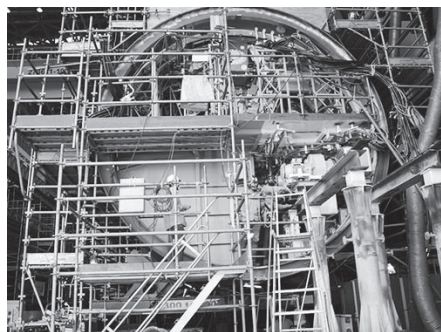
O Navio-Auxiliar *Pará*, além de transportar e desembarcar tropas, também atua em parceria com diversos órgãos das esferas federal, estadual e municipal. O meio naval conta com estrutura de atendimento em saúde composta de consultórios médicos e odontológicos, farmácia, laboratório e equipamentos de mamografia, ultrassonografia e raio-x, exercendo, assim, importante papel para o resgate à cidadania das populações ribeirinhas da região amazônica.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

ICN REALIZA EMBARQUE DA PLATAFORMA DE VENTILAÇÃO NO SUBMARINO *TONELERO*

A Itaguaí Construções Navais (ICN) realizou, em 14 de setembro último, na Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (Ufem), em Itaguaí (RJ), o embarque da plataforma (*cradle*) de ventilação no interior do Submarino *Tonelero* (SBR-3). O equipamento foi embarcado na 2ª Seção do casco resistente, materializando mais um marco no processo de construção da terceira unidade dos submarinos classe *Riachuelo*.

A fabricação desta classe de submarinos é feita por encaixes de *cradles* pré-montados, completando o interior das seções. Os *cradles* são produzidos



Técnicos da ICN gerenciam o embarque do *cradle* de ventilação no Submarino *Tonelero*

integralmente na Ufem, consolidando uma conquista tecnológica importante desta estratégica célula da Base Industrial de Defesa, em sua contribuição para o desenvolvimento científico, tecnológico e de inovação do Brasil. O avanço também é fruto da infraestrutura industrial moderna e do estado da arte daquela Unidade no que se refere ao processo construtivo de meios navais de elevada complexidade, como os SBR.

O avanço do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub) também pode ser medido pelas etapas de construção do *Angostura* (SBR-4), o quarto submarino com propulsão diesel-elétrica do Programa e, ainda este ano, pela construção da Seção de Qualificação do *Álvaro Alberto* (SN-BR), primeiro submarino convencional com propulsão nuclear do País. Mediante essas realizações, o Brasil caminha para consolidar sua indústria de Defesa, com benefícios diretos para outros setores da economia, alcançando uma posição de destaque no seleto grupo de países que projetam e constroem submarinos.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

ICN TRANSFERE SEÇÃO 2A DO *TONELERO* PARA O ESTALEIRO DE CONSTRUÇÃO

Foi executada, em 16 de outubro último, a transferência da seção 2A do Submarino *Tonelero* (S42) da Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (Ufem), situada no município de Itaguaí (RJ), para o Estaleiro de Construção (ESC). O *Tonelero* é o terceiro submarino convencional (S-BR3) do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub).

A atividade foi realizada pela Itaguaí Construções Navais (ICN) e durou cerca de duas horas. A operação envolveu uma complexa e bem organizada coordenação de trânsito, que contou com a supervisão dos agentes da Polícia Rodoviária Federal, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro, garantindo a segurança do procedimento sem prejuízos da mobilidade urbana local. O Submarino *Tonelero* iniciou a montagem do interior das seções para, na sequência, ser realizada a integração definitiva do casco resistente.

O evento marca mais um avanço nas etapas previstas para o Prosub, contribuindo para consolidar a reconhecida



Deslocamento da segunda seção do S42 contou com o apoio logístico necessário

competência técnica da ICN e da Marinha do Brasil no processo construtivo de submarinos dessa classe. O Prosub conta com a participação de universidades e centros de pesquisa, gerando, entre outros benefícios, desenvolvimento de tecnologias autóctones, processos e materiais avançados; fomento ao desenvolvimento da Base Industrial de Defesa; capacitação de profissionais em atividades especializadas e milhares de empregos diretos e indiretos.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

SUBMARINO *RIACHUELO* REALIZA TESTES DE PROPULSÃO

Foram realizados, de 16 a 18 de outubro último, os testes de propulsão do Submarino *Riachuelo* (S40) em área marítima situada no interior da Baía de Sepetiba, litoral sul do Rio de Janeiro. Com isso, foi cumprida mais uma etapa do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub).

Concluída a fase de testes de aceitação no mar relativos à plataforma, o cronograma prevê a submissão às provas atinentes ao sistema de combate, culminando com o lançamento de torpedo F21 e de míssil submarino-superfície SM39. Em meados de 2021, o Submarino *Riachuelo* deverá ser transferido para o Setor Operativo,



Submarino *Riachuelo* navega no interior da Baía de Sepetiba

contribuindo para o fortalecimento do Poder Naval brasileiro.

Além do *Riachuelo*, os outros três submarinos da classe de mesmo nome (*Humaitá*, *Toneleiro* e *Angostura*), que devem estar em operação até 2022, também fazem parte do Prosub, que prevê, ainda, o lançamento ao mar, em 2031, do *Álvaro Alberto*, primeiro submarino convencional com propul-

são nuclear brasileiro (SN-BR). Esses novos meios elevarão a capacidade de resposta eficiente do Poder Naval ao enorme desafio de controle e proteção da Amazônia Azul.

Para o evento de testes do *Riachuelo*, foram cumpridos os protocolos de segurança elaborados pela Marinha contra a proliferação do novo coronavírus.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

TONELERO TRANSFERE SEÇÕES DE VANTE E EMBARCA MOTOR ELÉTRICO PRINCIPAL

O Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), sob a supervisão técnica e gerencial da Coordenadoria-Geral do Programa de Desenvolvimento de Submarino com Propulsão Nuclear, na estrutura orgânica da Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, experimentou, em 22 de outubro último, um avanço no processo de construção do Submarino *Toneleiro* (S42), terceiro dos quatro submarinos convencionais (SBR-3) desenvolvidos por esse empreendimento estratégico. Na ocasião, foram realizados o embarque do Motor Elétrico Principal (MEP) na seção S4 (a parte mais a ré) e a transferência das seções que constituem

a parte de vante do submarino (S2B e S3), devidamente integradas.

As seções totalizam 619 toneladas, com 39,86 metros de comprimento e 12,30 metros de altura, e foram transportadas por um veículo especial de 320 rodas. O trajeto teve início na Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas, tendo como destino final o Estaleiro de Construção (ESC), no Complexo Naval de Itaguaí.

O traslado teve duração de aproximadamente nove horas. Essa complexa operação, aperfeiçoada desde a transferência da primeira seção de casco do Submarino *Riachuelo*, em 2017, requer um planejamento detalhado, desde a



Deslocamento das seções de vante do S42

adequação de trechos da rede elétrica relativamente à seção de maior altura até interrupções seletivas do tráfego na BR-493, realizadas em estreita coordenação com agentes da Polícia Rodovi-

ária Federal e da Prefeitura Municipal de Itaguaí (RJ).

A chegada das unidades no ESC marcou o início do processo de montagem final do Submarino *Tonelero*, sendo as etapas posteriores a integração definitiva do casco e o lançamento ao mar, que deve acontecer no segundo semestre de 2021. A incorporação do S42, terceiro dos quatro submarinos classe *Riachuelo*, elevará a capacidade de res-

posta eficiente do Poder Naval diante do desafio de controle e proteção da Amazônia Azul, que concentra grandes reservas naturais e representa um terço da extensa fronteira do País.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

TRANSFERÊNCIA DA SEÇÃO DE RÉ DO SUBMARINO *TONELERO*

Foi realizada, em 29 de outubro, a transferência da Seção de Ré (S1) do Submarino *Tonelero* (S42), da Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas com destino ao Estaleiro de Construção (ESC), no Complexo Naval de Itaguaí (CNI), Rio de Janeiro. Com o recebimento da S1, iniciou-se o processo para a montagem e integração definitiva das seções de casco do terceiro meio da classe *Riachuelo* (SBR-3). O marco contribuiu para consolidar a capacitação técnica da Itaguaí Construções Navais (ICN), sob o gerenciamento da Coordenadoria-Geral do Programa de Desenvolvimento de Submarino com Propulsão Nuclear, na construção de meios de elevada complexidade tecnológica, como os submarinos classe *Riachuelo*.

Deslocamento da seção S1 do Submarino *Tonelero* próximo ao túnel que liga a área Sul

A seção de ré pesa 160 toneladas e é responsável por abrigar o Motor Elétrico de Propulsão, assim como o sistema dos lemes vertical e horizontais, eixo propulsor e o hélice.

Os S-BR estão sendo construídos em cumprimento ao previsto no Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), que tem como propósitos a capacitação em projeto e construção de submarinos diesel-elétricos e um submarino convencional com propulsão nuclear (SN-BR), tendo como base a transferência de tecnologia (ToT) em

diversas áreas, exceto na área nuclear, a utilização expressiva da indústria brasileira e o aumento da geração de empregos. Permitirá ao País desenvolver de forma autóctone novas tecnologias, aliado à nacionalização de sistemas e equipamentos, com significativo ganho para a indústria nacional.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

UFEM INTEGRA AS SEÇÕES DE CASCO DO SUBMARINO *TONELERO*

Foi realizada com êxito, em 3 de setembro último, a união de três seções de casco do Submarino *Tonelero* (S-42), o terceiro dos quatro submarinos em construção pela Itaguaí Construções Navais (ICN) no âmbito do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub). A atividade foi realizada na Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (Ufem), situada no Complexo Naval de Itaguaí, estado do Rio de Janeiro.

A etapa industrial cumprida na Ufem corresponde à união de três das cinco seções de casco, assim como à instalação de sistemas e equipamentos, o que representa mais uma importante etapa no processo de fabricação do *Tonelero*, a exemplo do que ocorreu com o Submarino *Riachuelo* (S-40), atualmente em provas de mar que precedem a entrega

ao Setor Operativo da Marinha, e com o Submarino *Humaitá* (S-41), em fase final de prontificação no Estaleiro de Construção e cujo lançamento ao mar está previsto para dezembro deste ano.

Com o avanço do Prosub, que também inclui a construção da Seção de Qualificação do primeiro submarino convencional com propulsão nuclear, o *Álvaro Alberto* (SN-BR), prevista para 2020, novas tecnologias estão sendo adquiridas nas áreas de projeto e construção de submarinos e de nacionalização

de sistemas e equipamentos. Assim, o Brasil poderá consolidar sua indústria de Defesa e outros setores da economia, alcançando, ao final do Prosub, posição de destaque no seleto grupo de países que projetam, constroem, operam e reparam submarinos.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Soldador da ICN inicia o trabalho de união das seções

REITORES VISITAM O CENTRO EXPERIMENTAL ARAMAR

O Centro Experimental Aramar (CEA), em Iperó (SP), recebeu, em 29 de outubro último, os reitores da Universidade de São Paulo (USP), Professor Doutor Vahan Agopyan, e do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), Professor Doutor Anderson Ribeiro Correia. A visita teve como propósito estreitar os laços da comunidade acadêmica e tecnologia com a Marinha do Brasil (MB), fomentando a capacitação de recursos humanos para o setor nuclear brasileiro.

Além de conhecer algumas das instalações do CEA, os reitores e convidados assistiram à apresentação da Capitão-Tenente Natashe Nicoli Branco Cavlac, mestre em engenharia mecânica pela Escola Politécnica da USP. Na ocasião, a oficial palestrou

sobre o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub) e o Programa Nuclear da Marinha (PNM). Aos 33 anos, a Tenente Natashe faz parte dos jovens talentos femininos que compõem a área de engenharia nuclear na MB.

Ao final da visita, foi assinado, pelo diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, protocolo de intenções entre a MB e as duas instituições de ensino. O documento vislumbra diversas tratativas,

como a realização de Projetos de Ciência e Tecnologia, dispondo da infraestrutura laboratorial do Centro Industrial Nuclear de Aramar e do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Jovens talentos femininos compõem a área de engenharia nuclear da Marinha

NPaOc APA RECEBE VISITA DO EMBAIXADOR DO BRASIL NO SENEGAL

O Navio-Patrolha Oceânico (NPaOc) *Apa*, subordinado ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sudeste recebeu, em 2 de outubro último, quando atracado no porto de Dakar, a visita do embaixador do Brasil junto à República do Senegal, Flavio Lima Rocha. Na ocasião, o embaixador estava acompanhado pelas seguintes autoridades: adjunto do chefe do Estado-Maior da Marinha Nacional

do Senegal, Capitão de Mar e Guerra Malick Ndiaye; adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutica no Senegal, Benin e Togo, Coronel (Av) Higino José de Oliveira; e assessor militar de Engenharia junto ao Exército Senegalês, Coronel Edelmo Fernandes de Oliveira.

Durante a visita, foi ressaltada a importância da presença da Marinha do Brasil na Operação Grand African



Embaixador do Brasil no Senegal, adjunto do chefe do Estado-Maior da Marinha do Senegal e demais autoridades durante visita a bordo do NPaOc *Apa*

Nemo 2020, aumentando a interoperabilidade e estreitando laços de cooperação e amizade com as Marinhas dos países da África Ocidental, a fim de contribuir para a segurança marítima de uma parcela relevante do entorno estratégico do Brasil.

Na oportunidade, o embaixador do Brasil entregou ao representante da Marinha Nacional do Senegal a proposta comercial da Emgepron para a implantação do sistema Long-Range Identification and Tracking (LRIT) naquele país.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NDM *BAHIA* PRESTA APOIO MÉDICO À POPULAÇÃO DO AMAPÁ

O Navio-Doca Multipropósito (NDM) *Bahia* atracou, em 11 de novembro último, no Porto de Santana (AP), a fim de empregar sua equipe de saúde para amenizar os impactos ocasionados pela falta de energia elétrica que afetou o Estado naquele mês. Os militares do navio prestaram atendimento básico à saúde da população, com apoio de outras Organizações Militares subordinadas ao 4º Distrito Naval (Belém-PA) e ao Exército Brasileiro.

O NDM *Bahia* conta com um complexo hospitalar dotado de 49 leitos, dois centros cirúrgicos, um laboratório de análises clínicas e um consultório odontológico. Diversas atividades foram realizadas em prol da população: triagem, atendimento primário (no controle de doenças crônicas, como hipertensão e diabetes; pequenas emergências, como dores localizadas;



Navio atracado no Porto de Santana

e infecções menos complexas), administração de medicações emergenciais primárias e encaminhamento para medicina especializada.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA E EMBAIXADORES EMBARCAM NO *SOARES DE MEIRELLES*

O vice-presidente da República e presidente do Conselho Nacional da Amazônia Legal, General de Exército Antonio Hamilton Martins Mourão, embarcou, em 5 de novembro último, no Navio de Assistência Hospitalar *Soares de Meirelles*, acompanhado de outras autoridades e dos embaixadores da África do Sul, Alemanha, Canadá, Colômbia, Espanha, França, Peru, Portugal, Reino Unido, Suécia e União Europeia, além de membros da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica. O



Chegada do vice-presidente da República à Estação Naval do Rio Negro

Soares de Meirelles é um dos navios do Comando da Flotilha do Amazonas.

O propósito da visita à Amazônia foi apresentar aos embaixadores as atividades de alguns ministérios que compõem o Conselho Nacional da Ama-

zônia Legal, mostrando a realidade da região e as ações implementadas pelo Governo Federal para o combate a crimes ambientais. Entre essas atividades, estão as realizadas pelos quatro navios de assistência hospitalar e os cinco navios-patrolha fluvial subordinados ao Comando da Flotilha do Amazonas, que atuam diretamente nas ações de assistência primária à saúde aos ribeirinhos e na patrulha naval dos rios.

A comitiva foi recebida pelo comandante do 9º Distrito Naval (Manaus-AM), Vice-Almirante Paulo César Colmenero Lopes, e, em seguida, convidada a embarcar no *Soares de Meirelles*. Na oportunidade, foram apresentados aos diplomatas a extensão dos atendimentos realizados pelos navios nos municípios do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima, que totalizam em média 45 mil pessoas atendidas anualmente, e as instalações de um navio voltado à saúde, adaptado com consultórios médicos, salas de atendimento odontológico, de vacinação, de pequenas intervenções cirúrgicas e de exames de mamografia.

A navegação ocorreu até o Encontro das Águas, onde a comitiva teve a oportunidade de conhecer o fenômeno natural do encontro dos rios Negro e Solimões.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

PURUS ABASTECE TRINDADE PELA PRIMEIRA VEZ

Entre 9 e 21 de outubro, o Navio de Apoio Oceânico (NApOc) *Purus*, subordinado ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sudeste, realizou sua primeira comissão em apoio ao funcionamento do Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (POIT).

O propósito foi o reabastecimento de suprimentos, envio de equipamentos para manutenção e a substituição da guarnição do POIT.

A manutenção do guarnecimento da ilha é fundamental para a garantia da soberania do País naquele território e



NApOc *Purus* durante apoio logístico aos militares na Ilha da Trindade

proporciona a extensão da Zona Econômica Exclusiva brasileira. O *Purus* realizou também ação de presença na Ilha de Martim Vaz e na Baía de Campos.

Os militares do NApOc *Purus* e da nova guarnição do POIT cumpriram todos os procedimentos sanitários e medidas preventivas recomendadas pelos Ministérios da Defesa e da Saúde, bem como pela Diretoria de Saúde da Marinha, a fim de evitar a disseminação da Covid-19.

MB INICIA O 2º CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO DE INFANTARIA EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

Foi realizada, em 2 de outubro último, a cerimônia oficial de abertura do Curso de Especialização de Infantaria (C-Esp-IF), supervisionado pelo Grupo de Assessoramento Técnico de Fuzileiros Navais em São Tomé e Príncipe. O curso está inserido em um conjunto de atividades de formação, organização e estruturação da Unidade de Fuzileiros Navais, realizadas no âmbito da cooperação da Marinha do Brasil (MB) com a Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe, fruto do Acordo de Cooperação de Defesa firmado entre os dois países.

A cerimônia foi presidida pelo vice-chefe de Estado-Maior das Forças Armadas, Coronel Olinto Paquete, e contou com a presença de autoridades

santomenses, portuguesas e brasileiras, reforçando a importância da capacitação de militares da Unidade de Fuzileiros Navais da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe.

O C-Esp-IF terá a duração de 18 semanas e conta com a participação de 21 alunos, selecionados em um concurso interno composto por prova escrita de conhecimentos profissionais, teste de suficiência física e exame médico. O currículo aplicado é semelhante ao aprovado pelo

Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo para os cursos realizados no Brasil, abordando temas como Operações Anfíbias, Operações Ofensivas e Defensivas, Armamento e Tiro e



Abertura do Curso de Especialização pelo vice-chefe do Estado-Maior das Forças Armadas de São Tomé e Príncipe

Grupamento de Fuzileiros Navais, entre outros, que habilitarão os militares a exercer a função de comandante de Esquadra de Tiro dentro dos pelotões de Infantaria de Fuzileiros Navais.

Para a realização do curso, foram implementadas as medidas necessárias para cumprir os protocolos de segurança a fim de evitar a proliferação da Covid-19. (Fonte: www.marinha.mil.br)

COPazNav TREINA OPERAÇÕES DE INTERDIÇÃO MARÍTIMA PARA MILITARES DE COMANDO E ESTADO-MAIOR

O Centro de Operações de Paz de Caráter Naval (COPazNav), do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (Ciasc), participou, de 5 e 9 de outubro último, por meio de seu oficial encarregado, do Treinamento sobre Operações de Interdição Marítima no Nato Maritime Interdiction Operational Training Centre (NMIOTC), na cidade de Chania, Ilha de Creta, Grécia.

O propósito do treinamento da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) foi capacitar oficiais de estado-maior para o planejamento e a execução de Operações de Interdição Marítima. Participaram oficiais provenientes de diversos Estados-Membros da Organização, como Bulgária, Grécia, Montenegro e Romênia.

Os ensinamentos colhidos servirão para aprimorar o Curso Internacional de Operações de Paz de Caráter Naval,

conduzido anualmente pelo COPazNav. Além disso, foram realizadas tratativas entre os dois Centros de Treinamento no intuito de estabelecer iniciativas de



Turma do Treinamento de Operações de Interdição Marítima para Militares de Comando e Estado-Maior

cooperação, visando às instruções conjuntas por meio de Equipes Móveis de Treinamento.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NAM ATLÂNTICO E NDM BAHIA REALIZAM TRANSFERÊNCIA DE CARGA EMPREGANDO SH-16

O Navio-Aeródromo Multipropósito *Atlântico* realizou, em 22 de outubro último, transferência de carga externa para o Navio-Doca Multipropósito (NDM) *Bahia*, empregando a aeronave SH-16 Seahawk, subordinada ao 1º Esquadrão

de Helicópteros Antissubmarino. A ação foi realizada a cerca de 90 quilômetros do litoral da Praia de Jericoacoara (Jijoca de Jericoacoara-CE).

A transferência ocorreu durante patrulha naval realizada pelos dois navios

por ocasião da quarta fase da Operação Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida. Essa fase da operação tem o propósito de monitorar as áreas oceânicas e litorâneas atingidas pelo derramamento criminoso de óleo que atingiu, no ano de 2019, parcela significativa da Amazônia Azul. Na ocasião, os navios não observaram nenhuma anormalidade na área patrulhada.

A Marinha permanece monitorando as Águas Jurisdicionais Brasileiras, por meio do acompanhamento do tráfego marítimo e ação de presença, a fim de identificar



Aeronave SH-16 iniciando a retirada da carga a ser transportada

qualquer presença de óleo que ameace o meio ambiente marinho.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NDM *BAHIA* E Cv *JÚLIO DE NORONHA* REALIZAM A 1ª TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO NO MAR

Foi realizada, em 9 de outubro último, a primeira operação de Transferência de Óleo no Mar entre o Navio-Doca Multi-propósito (NDM) *Bahia*, meio subordinado ao 1º Esquadrão de Apoio, e a Corveta (Cv) *Júlio de Noronha*, subordinada ao Comando do 2º Esquadrão de Escolta. O exercício consiste no reabastecimento de um navio no mar, possibilitando o au-

mento da sua capacidade de permanência, uma das características do Poder Naval. Na ocasião, a Corveta *Júlio de Noronha* foi o navio receptor.

Como forma de garantir a segurança do pessoal e do material, foram realizados exercícios preparatórios com os meios atracados, envolvendo as tripulações dos navios, além de testes nos terminais de recebimento e nos mangotes de combustível.

A manobra inédita entre os dois navios amplia a capacidade de apoio logístico móvel dos meios da Esquadra, aumentando a versatilidade das embarcações no cumprimento de tarefas na Amazônia Azul.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



NDM *Bahia* e Cv *Júlio de Noronha*

NTrFlu *ALMIRANTE LEVERGER* APOIA COMBATE A INCÊNDIO EM CORUMBÁ

O Navio-Transporte Fluvial (NTrFlu) *Almirante Leverger*, subordinado ao Comando da Flotilha de Mato Grosso, apoiou, em 16 de setembro último, ação de combate a um incêndio pontual na vegetação na região do Porto da Manga, a 75 quilômetros de Corumbá (MS).

O navio participava da Operação Ágata XII e estava abarrancado para realização de patrulhamento e inspeção naval na região. Durante as atividades, os militares avistaram um incêndio na vegetação, que logo começou a se propagar na direção das casas da localidade. Os militares do navio e da Polícia Militar Ambiental ajudaram na retirada dos moradores de suas casas, encaminhando-os para o convés do navio, e controlaram o fogo na vegetação até a chegada do Corpo de Bombeiros de Mato Grosso do Sul. O efetivo perma-



Militares da Marinha, do Corpo de Bombeiros e da Polícia Militar Ambiental atuaram em conjunto

neceu no local e atuou, em seguida, em apoio à equipe de bombeiros militares.

O Comando do 6º Distrito Naval (Ladário-MS) esclareceu que o incêndio combatido não estava relacionado a focos anteriores de queimadas no Pantanal.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NTrFlu *PARAGUASSU* APOIA COMBATE A INCÊNDIO NO PANTANAL MATO-GROSSENSE

As ações de combate às queimadas no bioma Pantanal receberam, de 24 a 28 de setembro último, apoio do Navio-Transporte Fluvial (NTrFlu) *Paraguassu*, subordinado ao 6º Distrito Naval (Ladário-MS). O navio transportou, nas duas comissões, materiais, fuzileiros navais e bombeiros militares dos Corpos de Bombeiros do Paraná e de Mato Grosso do Sul às regiões mais afetadas do norte do Estado.

Vinte e um militares foram levados ao Parque Nacional do Pantanal Mato-Grossense, nas proximidades do Instituto Chico Mendes de Conservação da Bio-



Navio realizou o transporte de bombeiros militares de MS e do PR

diversidade, distante cerca de 230 quilômetros do município de Corumbá (MS).

Todos os protocolos dos órgãos de saúde e vigilância sanitária relacionados ao novo coronavírus foram cumpridos antes e durante o embarque, como aferição de temperatura, uso obrigatório de máscaras e disponibilização de álcool em gel.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

AvPqHo *ASPIRANTE MOURA* EXECUTA SEU PRIMEIRO TRABALHO HIDROGRÁFICO

O Aviso de Pesquisa Hidroceanográfica (AvPqHo) *Aspirante Moura* desatracou, em 31 de agosto último, da Base de Hidrografia da Marinha em Niterói, rumo a Macaé (RJ), para realizar seu primeiro levantamento hidrográfico após sua transferência de subordinação para o Grupamento de Navios Hidroceanográficos, ocorrida em 30 de maio de 2018.

O levantamento, com duração de 32 dias, previu a coleta de dados de profundidade, marés, posicionamento de auxílios à navegação e de contornos de costa, além de novas informações para

as publicações náuticas, com o propósito de contribuir para atualização das cartas náuticas 1507 e 1510.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Aspirante Moura desatracou para seu primeiro Levantamento Hidrográfico

as publicações náuticas, com o propósito de contribuir para atualização das cartas náuticas 1507 e 1510.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

CHN-6 REALIZA LEVANTAMENTO HIDROGRÁFICO DE LADÁRIO A PORTO MURTINHO

O Centro de Hidrografia e Navegação do Oeste (CHN-6), Organização Militar subordinada ao 6º Distrito Naval (Ladário-MS), realizou de 20 de julho a 3 de agosto último, Levantamento Hidrográfico entre as cidades de Ladário e Porto Murtinho (MS). A ação foi realizada por meio do Aviso Hidroceanográfico Fluvial *Caravelas*, em conjunto com as lanchas *Hotel* e *Joaninha*, com o propósito de gerar ele-



Lancha *Hotel* durante atividade de sondagem

mentos para a atualização cartográfica do Rio Paraguai.

A análise dos resultados obtidos, realizada pelo CHN-6 no período de agosto a outubro, permitiu a identificação da extensão de bancos de areia e a definição do canal principal de navegação, eventualmente alterado pelo curso natural do rio, e proporcionou, ainda, o aprimoramento da sinalização náutica

e a publicação de três precauções de segurança em avisos-rádio náuticos.

Diante dos impactos causados pelo baixo nível do rio, as ações contribuíram para a garantia da segurança do tráfego aquaviário, no que se refere à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no trecho do Rio Paraguai sob a jurisdição do 6º DN.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MB RESGATA TRIPULANTE ENFERMO EM NAVIO MERCANTE

A Marinha do Brasil (MB) resgatou, em 1º de setembro, um tripulante do Navio Mercante *Azur*, de bandeira das Ilhas Marshall, que apresentava um ferimento na cabeça. O mercante havia feito contato com o Salvamar Brasil no dia anterior, solicitando a evacuação aeromédica (Evam) do tripulante.



Resgate de tripulante do Navio Mercante *Azur*

Quando o navio entrou no raio de ação adequado, a cerca de 150 milhas náuticas a sudoeste do Farol do Cabo Frio (RJ), um helicóptero UH-15 do 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral decolou da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia com a tripulação e o G-SAR (um médico e dois resgatistas), a fim de realizar a Evam. O ferido foi transportado para o Aeroporto Santos Dumont, na cidade do Rio de Janeiro, a fim de ser direcionado a uma unidade hospitalar.

Em virtude da pandemia do novo coronavírus, foram adotados os protocolos estabelecidos pela Diretoria de Saúde da Marinha para missões de busca e salvamento, com o uso de EPI pelos militares envolvidos diretamente no resgate.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MB RESGATA TRIPULANTES E PASSAGEIROS DE EMBARCAÇÃO NO PARÁ

A Marinha do Brasil (MB) resgatou, em 11 de setembro último, 11 pessoas (nove tripulantes e dois passageiros) da embarcação *Luiz Eduardo*, que naufragou na Baía do Marapatá, nas

proximidades do Furo do Capim, em Abaetetuba (PA).

O Navio-Patrolha *Pampeiro*, subordinado ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte, realizava o



Tripulantes da embarcação *Luiz Eduardo* a bordo do Navio-Patrolha *Pampeiro*

translado da cidade de Abaetetuba para o Furo do Tajapuru quando recebeu um pedido de socorro da embarcação, que enfrentava condições meteorológicas

severas e com uma avaria que ocasionou alagamento a bordo. O *Pampeiro* atendeu prontamente ao chamado e realizou o resgate de todos que estavam a bordo. Apesar dos esforços empregados, não foi possível salvar a embarcação, que veio a naufragar. Os tripulantes e passageiros salvos receberam os primeiros socorros a bordo do navio-patrolha e foram levados em segurança para Abaetetuba.

Em apuração inicial, foi constatado que nenhum tripulante tinha habilitação para conduzir a embarcação. As causas e responsabilidades pelo fato serão apuradas em inquérito administrativo pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

CPES REVITALIZA FARÓIS RIO DOCE E DE SUÇURACA

A Capitania dos Portos do Espírito Santo (CPES) vem efetuando, de forma gradual, obras de revitalização nos faróis de sua área de jurisdição. Em agosto último, foi a vez do Farol de Suçuraca, localizado em Urussuquara, município de São Mateus (ES). Em junho, o Farol Rio Doce, localizado em Regência, no município capixaba de Linhares, também havia sido revitalizado. As obras são importantes para a manutenção do funcionamento dos faróis, fundamentais para guiar os condutores de embarcações, principalmente quando navegam à noite.

O Farol Rio Doce, inaugurado em 1927 e totalmente reconstruído em concreto em 1998, tem 45 metros de altura e alcance de 18 milhas náuticas, aproximadamente 33 quilômetros de distância. O Farol de Suçuraca foi inaugurado em 2000 e possui torre de concreto armado



Farol Rio Doce

com 45 metros de altura, sendo de grande relevância para orientar a navegação de cabotagem do estado.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

FAROL DO TOQUE-TOQUE É RECONSTRUÍDO

A Delegacia da Capitania dos Portos em São Sebastião (DelSSebastião) concluiu, em 26 de setembro último, a reconstrução do Farol do Toque-Toque. O trabalho foi realizado com a colaboração do Serviço de Sinalização Náutica do Sul-Sudeste, do Navio Balizador Faroleiro *Mario Seixas* e do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, por meio da aeronave Esquilo Mono-Turbina (UH-12) N-7088.

O Farol do Toque-Toque está localizado na Ilha de mesmo nome, em São Sebastião (SP). Em conjunto com os faroletes da Ponta da Sela e da Lage dos Moleques, orienta os navegantes pelo Canal Sul de São Sebastião. O farol antigo, construído em 1989, possuía uma estrutura quadrangular em treliça, revestida com placas de alumínio, na cor branca, com dez metros de altura e alcance de 12 milhas.



Nova estrutura do Farol Toque-Toque

Em novembro de 2015, após a ação do tempo e das condições meteorológicas severas, sua estrutura ruiu, e desde então o farol encontrava-se inoperante.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

AMAZUL FOMENTARÁ TECNOLOGIA NUCLEAR PARA ESTERILIZAÇÃO DE PRODUTOS

A Amazônia Azul Tecnologias de Defesa S.A. (Amazul) pretende implantar no Brasil centros de irradiação a fim de permitir a utilização das tecnologias nucleares para esterilização nos setores de produção de alimentos, medicamentos, cosméticos, insumos para a área médica e outras indústrias. Para isso, buscará no mercado internacional fornecedores de equipamentos e sistemas de irradiação que deverão atender às necessidades de cada setor. O anúncio do projeto foi feito em 29 de outubro último pelo diretor-presidente da empresa, Vice Almirante (RM1) An-

tonio Carlos Sores Guerreiro, em palestra *online* no 11º Seminário Internacional de Energia Nuclear (SIEN 2020).

O interesse por esta tecnologia tem aumentado desde a criação de um Grupo Técnico para tratar do tema no âmbito do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, sob a liderança do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, com a participação de diversos órgãos do governo. Representantes de setores produtivos ficaram interessados em utilizar essa tecnologia, que não é nova, mas ainda pouco usada no País.

A Amazul iniciou gestões junto ao Ministério da Agricultura de modo a conhecer as demandas dos produtores nacionais por esse tipo de tratamento e elaborar um projeto que atenda aos interesses do setor. Segundo o Alte Guerreiro, a irradiação elimina bactérias e micro-organismos prejudiciais à saúde e aumenta o período de conservação dos alimentos, trazendo ganhos de produtividade para a cadeia de produção.



Profissionais da Amazul assistiram às apresentações do SIEN no auditório da empresa

A ideia é fazer uma chamada pública internacional para oferta de equipamentos e sistemas de irradiação, na qual serão selecionadas as melhores soluções para cada tipo de emprego da irradiação. A Amazul, mediante aporte de recursos do cliente final, fará o projeto de engenharia, o dimensionamento dos equipamentos, o licenciamento radiológico e a contratação da empresa responsável pela construção, montagem e comissionamento dos equipamentos, bem como a fiscalização do empreendimento, até a entrega final ao usuário.

O Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares (IPEN), órgão ligado à Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN), responsável pela introdução da tecnologia no País, dará o apoio técnico ao projeto.

(Fontes: www.marinha.mil.br e www.amazul.mil.br)

CISNE É INSTALADO NO NP_aOc *ARAGUARI* E NO NP_a *MACAU*

O Navio-Patrolha Oceânico (NP_aOc) *Araguari* e o Navio-Patrolha (NP_a) *Macau*, subordinados ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Nordeste, receberam, em agosto último, militares do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM) para a instalação do Centro Integrado de Sensores e Navegação Eletrônica (Cisne). A ferramenta representou melhoria na capacidade operativa dos meios navais, observada durante atividades realizadas na área de jurisdição do 3º Distrito Naval, contribuindo no auxílio à navegação dos dois navios.

O Cisne foi desenvolvido pelo IPqM e consiste em uma plataforma integrada dos sensores do navio, cujo propósito primário é a navegação por meio de cartas eletrônicas vetoriais, que também podem auxiliar na vigilância e treinamento. A plataforma possui,



NP_a *Macau* utiliza o Cisne em Operação de Busca de Salvamento

ainda, capacidade de integração com outros sistemas, como o Sistema de Simulação e Treinamento Tático Versão 3 (SSTT-3) e o Sistema de Comando e Controle Georreferenciado (SisC2Geo).

(Fonte: www.marinha.mil.br)

CHM E PETROBRAS PRONTIFICAM PRIMEIRAS BOIAS DO TERMO DE COOPERAÇÃO REMO

O Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) e a Petrobras prontificaram, em 21 de outubro último, as primeiras boias do Termo de Cooperação Rede de Modelagem Oceanográfica Observacional (Remo), para lançamento na região do pré-sal. O Termo, firmado entre a Marinha do Brasil e a Petrobras, visa estabelecer uma rede de coleta de dados e validar a operação de uma das boias com parte de seus componentes desenvolvidos pela indústria nacional, representando uma economia em comparação com a boia importada, que é utilizada atualmente.



Representantes da Marinha, da Petrobras, da MessenOcean e da Holos com as primeiras boias do Remo Observacional

O fundeio, de 2 mil metros de profundidade, será um dos fundeios de boia meteoceanográfica mais profundos entre os já realizados no País. Também serão incorporados: avanços tecnológicos na

linha de fundeio especial; nova metodologia de coleta de dados com três câmeras acopladas; novo sistema de aquisição de dados de ondas; e novas boias de coleta de tamanho reduzido (boias spotter).

As informações meteorológicas e oceanográficas são de importância para as operações navais e em todas as fases de um empreendimento no mar da indústria de petróleo. O Termo de Cooperação Remo foi assinado em 2019 para estabelecer uma rede de coleta de dados meteoceanográficos e desenvolver uma boia com tecnologia brasileira: a Boia Meteoceanográfica Nacional (BMO-BR). As empresas envolvidas no desenvolvimento são a MessenOcean e a Holos. O lançamento ao mar foi realizado pelo Navio de Pesquisa Hidroceanográfico *Vital de Oliveira*, subordinado ao Grupamento de Navios Hidroceanográficos, na primeira quinzena de novembro.

Esse esforço conjunto das diversas organizações militares, sob a coordenação da Diretoria de Hidrografia e Navegação, resultará em redução de custos e maior disponibilidade de informações meteoceanográficas para a Marinha, além de contribuir para o desenvolvimento da indústria nacional.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NPqHo VITAL DE OLIVEIRA REALIZA COMISSÃO NA ELEVAÇÃO DO RIO GRANDE

O Navio de Pesquisa Hidroceanográfico (NPqHo) *Vital de Oliveira* concluiu, em 5 de novembro último, após 14 dias de quarentena atracado e 25 dias de mar, comissão científica

na Elevação do Rio Grande – situada a cerca de 650 milhas náuticas (cerca de 1.200 km) de Rio Grande-RS. A comissão possibilitou pesquisas nas áreas de geologia, oceanografia e geofísica,

em proveito da Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM), da Petróleo Brasileiro S.A (Petrobras) e do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac).

Foram realizadas coletas de dados em uma área de 47,2 mil quilômetros quadrados – o equivalente ao território do estado do Espírito Santo –, contribuindo para a formação de 12 alunos de graduação e pós-graduação de cursos de geociências de diferentes instituições, como: Universidade Federal do Espírito Santo, Universidade Federal Fluminense, Universidade Federal do Pará, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Universidade Federal de Santa Catarina, Universidade de Brasília e Universidade de São Paulo.

A oportunidade do embarque desses pesquisadores no navio da Marinha do Brasil com maior quantidade de equipamentos científicos a bordo (28 no total) e capaz de atender a todas as áreas de conhecimento das Ciências do Mar representa importante marco para o desenvolvimento da ciência no País



Vital de Oliveira navegando em direção à Elevação do Rio Grande

e destaca o caráter multidisciplinar e multi-institucional do Acordo de Cooperação que concebeu este moderno laboratório embarcado.

A longa permanência de 16 pesquisadores e 90 tripulantes isolados por 39 dias contínuos, a distância de aproximadamente 1,5 mil quilômetros da costa, representa um desafio em meio ao cenário atual imposto pela Covid-19 e denota o esforço da Diretoria de Hidrografia e Navegação para contribuir com a retomada das pesquisas científicas brasileiras em longínquas regiões da Amazônia Azul.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

ALMIRANTE OLSEN APRESENTA CONFERÊNCIA NA 72ª REUNIÃO DA SBPC

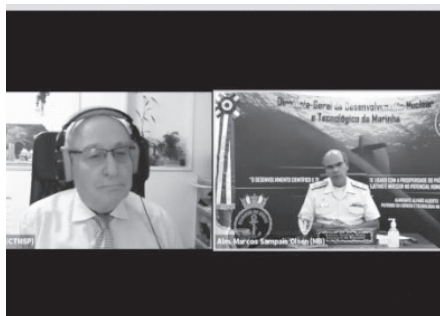
O diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, participou, em 8 de outubro último, da 72ª Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC), como representante da Marinha do Brasil. O evento teve transmissão ao vivo pelo canal da SBPC no YouTube.

A conferência, mediada pelo vice-presidente da SBPC, Aldo Malavasi, teve

como tema “Ciência, Tecnologia e Inovação na Marinha do Brasil”. O Almirante Olsen iniciou a apresentação enfatizando a contribuição substancial do Almirante Álvaro Alberto para as pesquisas brasileiras sobre energia nuclear, destacando sua iniciativa para o projeto de criação do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Após, falou sobre a Estratégia de Ciência, Tecnologia e Inovação (CT&I) da Ma-

rinha, estruturada na tríplice hélice, que busca fomentar a inovação com base na relação governo-universidade-empresa. Mencionou, ainda, que enfoque prioritário é a ampliação do aproveitamento do Marco Legal de Inovação para estabelecer diferentes formas de parcerias entre a Instituição Científica Tecnológica e de Inovação (ICT) da Marinha e organizações extra-MB, visando desenvolver tecnologia nacional.

Na área do mar, enalteceu a atividade do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM),



Almirante Olsen faz sua apresentação na 72ª Reunião Anual da SBPC

ICT reconhecida internacionalmente e referência nacional no desenvolvimento de pesquisa e tecnologia associada aos organismos bioincrustantes. Essa

atuação tem o propósito de aumentar o conhecimento para maior controle desse organismo, por ser ele uma espécie invasora em águas brasileiras e que acarreta custos para empresas de transporte marítimo e de exploração petrolíferas, como a sobrecarga de motores. Entre os diversos assuntos pontuados, citou também o projeto-piloto do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), conjunto de subsistemas integrados que visa aprimorar a capacidade de gerenciamento do espaço marítimo, com vigilância e monitoramento por sensores ativos.

Em parceria com a Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), a 72ª Reunião Anual da SBPC, por conta das medidas de enfrentamento à pandemia de Covid-19, foi realizada de modo virtual. O evento tem, tradicionalmente, o mérito de reunir representantes de instituições científicas, tecnológicas e de inovação e autoridades e gestores do Sistema Nacional de Ciência e Tecnologia com o propósito de debater políticas públicas e temas correlatos nas áreas de Ciência, Tecnologia, Inovação e Educação, difundindo para toda a sociedade os avanços conquistados nas diversas áreas do conhecimento.

(Fonte: www.marinha.mi.br)

FORÇA DE SUBMARINOS PARTICIPA DA SUBMARINE STAFF TALKS

A última semana de outubro último foi marcada por um importante evento para as Marinhas do Brasil e dos Estados Unidos da América (EUA). Foi realizada, entre os dias 27 e 29, a conferência Submarine Staff Talks, na cidade de Norfolk, EUA, sede do Commander, Submarine Force Atlantic

(Comsublant). Ao longo dos três dias de trabalho, foram conduzidas reuniões entre as delegações representativas das Forças de Submarinos dos dois países.

Desde 2013, as duas Forças possuem um plano de engajamento, visando ao alcance de propósitos mútuos. Durante

o evento, foram produzidos documentos com a finalidade de reorientar e aprimorar este relacionamento de forma ainda mais consistente, com foco nas esferas estratégica, operacional e de desenvolvimento, em um contexto cooperativo e de operação combinada.

O evento marca um importante intercâmbio oceanoestratégico, no âmbito das operações de submarinos, reforçando os laços naturais entre as Marinhas do Brasil e dos EUA.

(Fonte:www.marinha.mil.br)



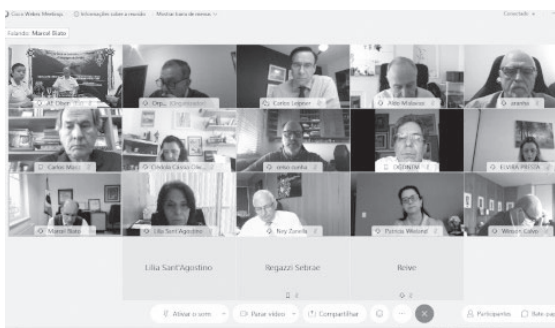
Comandantes das Forças de Submarinos do Brasil, Contra-Almirante Thadeu Marcos Orosco Coelho Lobo, e dos EUA, Vice-Almirante Daryl Caudle, selaram acordos

CONSELHO CURADOR DA ABDAN REALIZA REUNIÃO

Foi realizada por videoconferência, em 5 de novembro último, a segunda Reunião do Conselho Curador da Associação Brasileira para o Desenvolvimento de Atividades Nucleares (Abdan). O propósito foi discutir temas de importância estratégica para o setor nuclear brasileiro.

A sessão foi presidida pelo presidente do Conselho Curador, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, e contou com a presença do presidente da Associação, Celso Cunha. Também participaram 17 membros do órgão consultivo, com destaque para o representante permanente do Brasil junto à Agência Internacional de Energia Atômica, Embaixador Marcel Biato; a secretária adjunta de Geologia, Mineração e Transformação Mineral do Ministério de Minas e Energia, Lilia Mascarenhas Sant’Agostino; e o diretor do Instituto de Pesquisas Energéticas Nucleares, Wilson Aparecido Calvo.

Na ocasião, o 1º vice-presidente do Conselho Curador, Capitão de Mar e Guerra (RM1-EN) Orpet Marques Peixoto, realizou uma apresentação abrangente sobre o tema “Minério de Urânio, Flexibilização e Comércio”, seguido do 2º vice-presidente, Carlos Isidro Leipner, que enfocou o assunto “Expansão e o Fortalecimento da Cadeia Produtiva de Geração Nuclear no Brasil”.



AE Olsen preside a 2ª Reunião do Conselho Curador da Abdan

O Almirante Olsen mencionou a oportuna flexibilização do monopólio da União quanto à pesquisa e lavra de

minérios nucleares, readequando os conceitos de “recurso estratégico de minério nuclear” e “estoque estratégico de material nuclear”, que tenderão a conferir nova dinâmica ao setor de mineração. Apontou também que o fornecimento contínuo e sustentável

de ultracentrífugas para as Indústrias Nucleares do Brasil, em Resende (RJ), viabiliza a nacionalização e o desejável engajamento da indústria privada nacional na produção em série de componentes, gerando economia de escala. (Fonte: www.marinha.mil.br)

AgNSNQ PARTICIPA DA NUCLEAR TRADE AND TECHNOLOGY EXCHANGE

A Agência Naval de Segurança Nuclear e Qualidade (AgNSNQ) participou, em 12 de novembro último, da edição especial do evento *Nuclear Trade and Technology Exchange*. O Professor Doutor Carlos Aragão, físico, consultor técnico da Amazul e assessor de Relações Institucionais da AgNSNQ, atuou como mediador do debate *Assuring Safety, Security and Safeguards*, que contou com a participação do acadêmico Abel González, renomado especialista em proteção radiológica e segurança nuclear.

Tais temas estão intrinsecamente correlacionados às tarefas da AgNSNQ, organização militar situada na estrutura orgânica da Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha que atua

como órgão licenciador e fiscalizador das atividades afetas à segurança e ao licenciamento aplicado aos meios navais dotados de propulsão nuclear.

Três jornalistas especializados do setor de energia foram convidados para compor a mesa em destaque, fazendo a cobertura para importantes veículos de divulgação brasileiros: Denise Luna, da AE Energia; Ramona Ordoñez, do jornal *O Globo*; e Rodrigo Polito, da Agência EPBR. No encerramento da palestra de Abel González, os debatedores discutiram questões sobre segurança nuclear, segurança física e salvaguardas, respondendo também as indagações do público via *chat*.

A edição especial do *Nuclear Trade and Technology Exchange* consiste em uma série de webinários, promovida pela Associação Brasileira de Desenvolvimento de Atividades Nucleares (Abdan), direcionada aos setores de energia e nuclear, estratégicos para o desenvolvimento e o domínio de tecnologias de ponta no País.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

Material de divulgação do webinário

ESG PROMOVE SEMINÁRIO DE DEFESA NACIONAL

A Escola Superior de Guerra (ESG) realizou, em 13 de novembro último, em Brasília (DF) o Seminário de Defesa Nacional. O evento abordou os temas de Defesa, com foco na Política Nacional de Defesa (PND), na Estratégia Nacional de Defesa (END), no Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) e nos Programas Estratégicos das Forças Armadas.

O evento visou ampliar a difusão das ações e atividades planejadas e realizadas pelo Ministério da Defesa, pelas Forças Armadas e por parceiros institucionais do setor de Defesa. Também buscou manter o relacionamento com os setores estratégicos de interesse e promover o debate e a participação da sociedade brasileira no assunto.

O comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, foi um dos palestrantes do Seminário. Também realizaram apresentações o ministro da Defesa, Fernando Azevedo e Silva; o comandante do Exército, General de Exército Edson Leal Pujol; e o comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Antonio Carlos Moretti Bermudez.

Na ocasião, o Almirante Ilques falou sobre o Plano Estratégico da Marinha-PEM 2040, que trata de ações a médio



Seminário teve como tema Defesa Nacional e os Programas Estratégicos das Forças

e longo prazos. “A grande novidade é que tiramos o PEM-2040 das grandes prateleiras secretas e ultrasecretas para colocarmos à disposição da sociedade brasileira. O documento está disponível no nosso *site* e é ostensivo”, disse. Os Programas Estratégicos da Marinha também foram tema da palestra. O Almirante Ilques afirmou que o central e o mais importante é o “Capacitação de Pessoal” e destacou, ainda, a relevância do Programa Nuclear da Marinha, do Programa de Desenvolvimento de Submarinos e do Programa Classe *Tamandaré* para a Defesa do País. Também falou sobre o desenvolvimento do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul, ao lado das Forças Armadas e de outros órgãos.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

SEMINÁRIO DOUTRINÁRIO SOBRE EMPREGO DE HELICÓPTEROS DAS FORÇAS SINGULARES COM NAVIOS DA MB

Foi realizado, de 22 a 25 de setembro último, no Comando da Força Aeronaval, em São Pedro da Aldeia (RJ), o Seminário Doutrinário sobre Emprego de Helicópteros das Forças Singulares

com Navios da Marinha do Brasil (MB). O evento foi uma das diversas atividades integrantes dos Adestramentos Conjuntos Específicos programados para o ano de 2020 e teve como propósito,



Comandante da Força Aeronaval durante abertura do Seminário Doutrinário

principalmente, a integração das três Forças Armadas.

Durante a abertura, o comandante da Força Aeronaval, Contra-Almirante Paulo Renato Rohwer Santos, evidenciou aos participantes a importância das operações em conjunto e a contribuição significativa da interoperabilidade para o avanço da capacidade de defesa do País. (Fonte: www.marinha.mil.br)

“WEBINÁRIO” USO DA ENERGIA NUCLEAR NO BRASIL E NO MUNDO

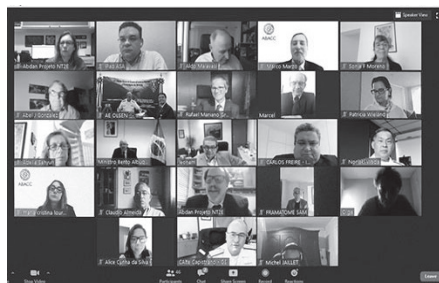
Foi realizado, em 9 de setembro último, o “webinário” “Uso da Energia Nuclear no Brasil e no Mundo”. O evento, organizado pela Associação Brasileira para Desenvolvimento das Atividades Nucleares (Abdan) e mediado por seu presidente, Celso Cunha, possibilitou a reunião de representantes de diversas instituições com o diretor-geral da Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA), o embaixador Rafael Mariano Grossi. Entre as autoridades, participou o diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen.

Representando o ministro das Minas e Energia, Almirante de Esquadra Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Junior, o Vice-Almirante Ney Zanella dos Santos realizou uma apresentação abrangente sobre aspectos de planejamento estratégico daquela pasta, destacando o aumento da participação do segmento núcleo-elétrico de geração na matriz energética brasileira nos próximos anos. Enfatizou também que o modelo de retomada das obras de Angra III está em fase final de detalhamentos.

Em sua exposição, o diretor-geral da AIEA evidenciou o apoio daquela agência ao Brasil, afirmando haver variadas

possibilidades para aprimoramento dessa parceria, e salientou seu apoio ao Programa Nuclear Brasileiro, ressaltando suas expectativas positivas em relação à retomada de Angra III. Grossi realçou o caráter histórico do trabalho da Agência Brasileiro-Argentina de Contabilidade e Controle de Materiais Nucleares (Abacc), afirmando que pretende reforçar o relacionamento entre ambas as agências.

O Almirante Olsen comentou sobre como a Marinha do Brasil (MB) tem perseguido a obtenção da tecnologia nuclear aplicada à propulsão de



O “webinário” contou com diversas autoridades do Setor Nuclear

submarinos, concomitantemente às diversas fases do domínio do ciclo do combustível nuclear, atividades que têm envolvido número substancial de uni-

versidades e empresas, adicionalmente aos benefícios advindos do uso dual dessa tecnologia. Ponderou também que o Acordo Quadripartite (CSA) traz o entendimento de que a propulsão nuclear para submarinos, assim como sua planta correlata em terra, são atividades (não proscritas) pacíficas, e que o Brasil fará uso desses termos (constantes do referido Acordo de Salvaguardas Abrangentes) no médio prazo. Também questionou o Embaixador Grossi sobre as maneiras de a MB fortalecer seus

mecanismos de relacionamento com a AIEA no sentido de que a condução do processo em análise possa ser o mais transparente e cooperativo possível.

O “webinário” contribuiu para estreitar os laços entre a AIEA e o Setor Nuclear brasileiro, assim como com a MB, em sentido mais estrito, fortalecendo, ainda, as relações institucionais com a Abacc e o Acordo Quadripartite entre esta última, a AIEA e os governos do Brasil e da Argentina.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

1º SIMPÓSIO VIRTUAL INTERNACIONAL DAS ESCOLAS NAVAIS LATINO-AMERICANAS

Foi realizado, em 8 e 9 de outubro último, o 1º Simpósio Virtual Internacional das Escolas Navais Latino-Americanas. Organizado pela Escuela Naval Comandante Rafael Moran Valverde, do Equador, em comemoração aos seus 198 anos de criação, o simpósio teve como propósito conhecer as particularidades sobre o enfrentamento de novos desafios nas escolas navais.

O tema do evento foi “Os novos desafios da Formação Naval-Militar”,

sobre o qual os comandantes e diretores das escolas navais do Brasil, da Argentina, do Chile, da Colômbia, do Equador, do Peru e do Uruguai realizaram breve apresentação, tratando dos seguintes pontos: desafios e estratégias para fortalecer a igualdade de gêneros nas escolas navais; a influência de novas tecnologias e redes sociais na formação acadêmica nas escolas navais; estratégias e lições aprendidas na formação naval-militar como resultado da pandemia mundial; e dificuldades e desafios na formação de Liderança Naval nas futuras gerações.

Os aspirantes participaram do Simpósio Virtual com perguntas e puderam perceber a similaridade com que as escolas navais têm conduzido os assuntos atuais. O evento serviu, ainda, como mais uma importante ferramenta no estreitamento de laços entre as Marinhas amigas.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Autoridades e aspirantes das escolas navais participaram do Simpósio

PRESIDENTE DA REPÚBLICA APROVA PLANO SETORIAL NO DIA NACIONAL DA AMAZÔNIA AZUL

Na data em que se comemora o Dia Nacional da Amazônia Azul, 16 de novembro, o Presidente da República, Jair Messias Bolsonaro, assinou o decreto de aprovação do X Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM). A cerimônia foi realizada reservadamente no Palácio do Planalto, em Brasília (DF).

Instrumento executivo quadrienal decorrente da Política Nacional para os Recursos do Mar, o PSRM visa à integração do Mar Territorial, da Zona Econômica Exclusiva e da Plataforma Continental ao espaço brasileiro, por intermédio de atividades de pesquisa e monitoramento oceanográfico e de estudos do clima,



Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, Contra-Almirante Antonio Cesar da Rocha Martins; ministro da Defesa, Fernando Azevedo; Presidente Jair Bolsonaro; e comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior (Foto: Marcos Corrêa – PR)

cujo desenvolvimento ocorre por meio de ações voltadas para a conservação e exploração sustentável dos recursos marinhos, bem como para a formação de recursos humanos em ciências do mar.

O X PSRM fortalece a gestão oceânica e costeira no País, por meio do binômio política-ciência, e estimula a consolidação de uma mentalidade marítima, fomentando a compreensão individual e coletiva acerca da importância estratégica dos oceanos. Tendo herdado acervo valioso das edições anteriores e motivado pela Década dos Oceanos, aperfeiçoa indicadores, acrescenta compromissos, amplia metas e inova ao orientar as ações que o integram com foco no desenvolvimento sustentável, incorporando conceitos como o Planejamento Espacial Marinho e a Cultura Oceânica.

Durante a cerimônia, foi realizada, pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, a imposição da Medalha Mérito Tamandaré ao Presidente.

O Dia Nacional da Amazônia Azul, instituído pela Lei nº 13.187, de 11 de novembro de 2015, mesmo dia que entrou em vigor a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, é a homenagem da Nação ao mar brasileiro.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

COPPazNav REALIZA CURSO INTERNACIONAL DE OPERAÇÕES DE PAZ DE CARÁTER NAVAL

O Centro de Operações de Paz de Caráter Naval (COPPazNav), estabelecido no Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (Ciasc), no Rio de Janeiro (RJ), organizou, em 5 de novembro, a aula inaugural do Curso Internacional de

Operações de Paz de Caráter Naval. A atividade teve como propósito apresentar aos alunos do Curso as lições aprendidas e as melhores práticas colhidas por ocasião da participação da Marinha do Brasil na Força-Tarefa Marítima (FTM)

da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (United Nations Interim Force in Lebanon – Unifil).

A aula inaugural contou com a participação do Vice-Almirante (RM1) Flávio Macedo Brasil, ex-comandante da FTM-Unifil, que proferiu a palestra Naval Peace Operations Leadership Aspects (Aspectos da Liderança em Operações de Paz Navais).

O Curso Internacional de Operações de Paz de Caráter Naval foi o primeiro e único a obter a certificação da Organização das Nações Unidas (ONU) na área proposta, colocando o COPazNav como centro de referência mundial no treinamento para as missões de paz das Nações Unidas. O propósito do curso é



Vice-Almirante Brasil ministra a aula inaugural do Curso

disseminar conhecimentos aos oficiais da Marinha do Brasil e de nações amigas com relação às tarefas que são desenvolvidas por um oficial de Estado-Maior em uma missão de paz de caráter naval.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

HNMD INICIA PROGRAMA DE ESPECIALIZAÇÃO EM MEDICINA INTENSIVA

O Hospital Naval Marcílio Dias (HNMD), em parceria com a Fundação de Apoio à Pesquisa Científica no HNMD (Fundação Amarcílio), iniciou, em março deste ano, o Programa de Especialização em Medicina Intensiva (PEMI), projeto que o credencia como um Centro Formador de Médicos Intensivistas. O HNMD foi



Chefe da Unidade de Tratamento Intensivo do HNMD, Capitão de Fragata (Md) Luiz Fernando C. Carvalho, e o preceptor do PEMI, Vicente C. de Souza Dantas

considerado um dos hospitais com melhor estrutura para oferecer o curso no Brasil.

O PEMI possibilita aos médicos participarem de atividades de ensino, assistência em saúde e métodos de diagnóstico e os habilita a executar procedimentos médico-cirúrgicos em várias especialidades: Clínica Médica, Cirurgia Geral, Anestesiologia, Radiologia e Ultrassonografia, Ecocardiografia, Medicina de Emergência e Neurointensivismo, entre outras. O curso prevê também a realização de rodízios em outras instituições médicas de renome, nacionais e estrangeiras.

Apesar da relevância da área, o Brasil apresenta importante *deficit* de profissionais adequadamente habilitados em Medicina Intensiva. Os oficiais que tiverem acesso ao curso estarão capacitados para desenvolver atividades médicas da mais alta complexidade.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

ATLETAS DO PROLIM RETORNAM A COMPETIÇÕES INTERNACIONAIS E TREINOS PARA OLIMPÍADAS

Após pararem as atividades por conta da pandemia do novo coronavírus, atletas militares do Programa Olímpico da Marinha (Prolim) retornaram, no último final de outubro último, às competições internacionais e aos treinos para os Jogos Olímpicos de Tóquio/2021.

Ganhadora do Prêmio Brasil Olímpico 2019, que a elegeu como melhor atleta entre todas as modalidades, a Terceiro-Sargento Beatriz Ferreira, atual número 1 do mundo no boxe feminino, estreou em grande estilo no Torneio dos Balcãs, em Sofia, Bulgária, sagrando-se campeã



Terceiro-Sargento Aline Silva em treinamento no Cefan

da categoria 60 quilos ao vencer a atleta Donjeta, do Kosovo. O torneio também rendeu o bronze à Terceiro-Sargento Grazielle de Jesus.

Naquele mesmo final de semana, os atletas militares da modalidade de Judô, Terceiros-Sargentos Larissa Pimenta (52 quilos), Renan Torres (60 quilos) e Willian Lima (66 quilos), entraram em ação na Hungria, para a disputa do Grand Slam de Budapeste, evento válido para a corrida olímpica Tóquio 2021. O destaque do evento ficou por conta de Willian Lima, que, com quatro vitórias em cinco de suas lutas disputadas, conquistou o bronze, somando pontos importantes para o *ranking* internacional.

Também no final do mês de outubro, a bicampeã militar Terceiro-Sargento Aline Silva, da modalidade de *wrestling*, recomeçou sua preparação técnica e física no Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan), na cidade do Rio de Janeiro. A atleta treina para as competições internacionais com vistas aos Jogos Olímpicos em Tóquio, evento para o qual já está classificada.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MARINHA DO BRASIL PARTICIPA DE COMPETIÇÕES ESPORTIVAS NO MAR

Com um dia de sol e ventos do quadrante leste, foi dada a largada, em 23 de outubro último, da 70ª edição da Regata Santos-Rio, a mais tradicional regata de vela oceânica brasileira. Antes do início da competição, foi realizado um desfile de veleiros, com a presença do Navio-Veleiro *Cisne Branco*, no qual as

12 embarcações campeãs da história da regata foram homenageadas. Ao todo, 68 barcos partiram em direção ao Rio de Janeiro (RJ). Entre as embarcações participantes estava o Veleiro Oceânico *Villegagnon*, da Escola Naval, com tripulação formada por oficiais e atletas pertencentes ao Programa Olímpico da

Marinha (Prolim), que alcançou a quinta colocação da classe IRC.

Ainda no mar, o Campeonato Brasileiro de Canoagem Oceânica, realizado em 24 e 25 de outubro, em Ilhabela (SP), contou com provas individuais e em dupla, nas quais os atletas representantes da Marinha obtiveram resultados expressivos. Nas provas individuais, nas categorias masculina e feminina, os Terceiros-Sargentos Pecoraro e Rafaela Nascimento conquistaram o primeiro lugar. Na categoria Master, o Capitão de Mar e Guerra Ponce alcançou o segundo lugar. No dia 25, os resultados ficaram por conta das duplas: em segundo lugar geral, o Capitão de Mar e Guerra Ponce e o Terceiro-Sargento Pecoraro. Já a dupla formada pelo Primeiro-Tenente Maehler



Equipe no Campeonato Brasileiro de Canoagem Oceânica

e a Terceiro-Sargento Rafaela Nascimento venceu a prova dupla mista e ocupou o terceiro lugar na prova geral.

Na modalidade de Maratonas Aquáticas, em temporada na Europa, a tetracampeã mundial Terceiro-Sargento Ana Marcela encerrou sua participação na Missão Europa com chave de ouro. Depois de um período de treinamento no Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes e no exterior, a brasileira conquistou a medalha de ouro no Campeonato Francês, disputado na Ilha de Jablines-Annet, em Siene-et-Marne. Essa foi a terceira medalha em três provas disputadas pela atleta militar depois da retomada das competições oficiais da modalidade.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MB PARTICIPA DA COPA BRASIL DE CANOAGEM OCEÂNICA

A equipe de canoagem Amazônia Azul, composta por militares da Marinha do Brasil (MB), participou, de 1º a 3 de outubro último, da Copa Brasil de Canoagem Oceânica Molokabra, em Fortaleza (CE). Remando *surfskis* num total de 60 quilômetros em três dias de prova, os atletas da MB – Capitão de Mar e Guerra Ponce, Primeiro-Tenente Maehler e Terceiros-Sargentos Pecoraro e Rafaela – sagraram-se campeões da competição, que contou com mais de 160 atletas de todo o Brasil.



Equipe de canoagem Amazônia Azul

Em 1º lugar geral e fita azul da prova, o Terceiro-Sargento Pecoraro foi o campeão sênior e recordista das três provas. O Capitão de Mar e Guerra Ponce ganhou na categoria Master C, e o Primeiro-Tenente Maehler venceu o duplo masculino, compondo a dupla da Canoagem Olímpica com Jorge Garcia, atleta do Clube Naval

de Brasília. No feminino, a Terceiro-Sargento Rafaela sagrou-se campeã geral do Feminino Open.

A competição contou com o apoio da Capitania dos Portos do Ceará e da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará, na logística e segurança do evento.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

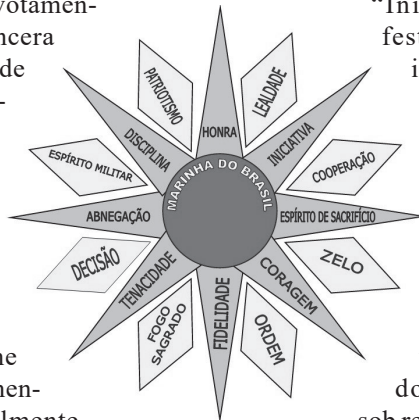
ROSA DAS VIRTUDES

Em cumprimento ao Memorando nº 6/MB/2019, a Diretoria de Ensino da Marinha divulgou ao público interno da Marinha do Brasil, em 2020, valores de Liderança Naval que compõem a Rosa das Virtudes. Aqui transcrevemos seis deles – Lealdade, Iniciativa, Cooperação, Espírito de Sacrifício e Zelo:

“Lealdade – É o verdadeiro, espontâneo e incansável devotamento a uma causa, a sincera obediência à autoridade dos superiores e o respeito aos sentimentos de dignidade alheia. Esse predicado é mais do que a obediência, porque esta se refere à vontade expressa pelo superior, e aquela, ao firme propósito de honestamente interpretá-la e fielmente cumpri-la. É o sentimento que leva, pois, o subordinado a fazer tudo quanto for humanamente possível para bem cumprir uma ordem ou desempenhar uma dada missão. Também é expressão de lealdade a manifestação disciplinada da incompreensão de determinação ou orientação recebida; e a franqueza respeitosa, oportuna e

justa. Considerado um atributo moral fundamental para o desempenho das atividades exercidas pelos militares, a lealdade é periodicamente avaliada pela Administração Naval por meio da Escala de Avaliação de Desempenho (ModEAD) para Praças e da Folha de Avaliação de Oficiais (ModFAO-2) para os Oficiais”.

“Iniciativa – É a manifestação de inteligência, imaginação, atividade, saber e dedicação ao serviço, bem como o ânimo pronto para conceber e executar. É também a faculdade de deliberar acertadamente em circunstâncias imprevistas ou na ausência dos superiores, agindo sob responsabilidade própria, mas dentro da doutrina, a bem do serviço. A história do Brasil revela a ação de vultos navais que defenderam nossa integridade territorial e deixaram importantes exemplos de liderança. Dentre esses, destaca-se o Almirante Alexandrino Faria de Alencar que, em 28 de março de 1865, ainda aspirante a guarda-marinha, encaminhou reque-



rimento ao Imperador D. Pedro II solicitando ser empregado na Esquadra em operações na guerra contra o Paraguai, demonstrando relevante iniciativa e patriotismo".

“Cooperação – Auxílio eficiente e desinteressado, esforço em benefício de uma causa comum.

Em todas as atividades, o trabalho deve obedecer a esse espírito de comunhão de esforços, a fim de que a potencialidade do conjunto, como um todo, seja a mais elevada possível. Assim, superiores e subordinados não devem limitar-se apenas ao cumprimento das tarefas que lhes tiverem sido cometidas, mas, sim, procurar ajudar-se mutuamente na execução das mesmas, buscando compreender as necessidades e prioridades da instituição como um todo. Exemplos de cooperação podem ser observados em diversas fainas marinheiras a bordo de nossos meios. Um dos mais tradicionais é a faina geral de baldeação do navio, realizada na chegada aos portos, quando Oficiais e Praças de todos os departamentos se unem em prol de um único objetivo, evidenciando o espírito de comunhão imprescindível nas atividades realizadas pelo nosso pessoal".

“Espírito de Sacrifício – É a disposição sincera de realmente oferecer, espontaneamente, interesses, comodidades, vida, tudo, em prol do cumprimento do dever. O cultivo do Espírito de Sacrifício é praticado vencendo os pequenos incômodos pessoais, os menores percalços do dia a dia. Somente percebendo o valor das coisas é que se desenvolve o Espírito de Sacrifício e

torna-se capaz de dar um passo a mais na formação do caráter marinheiro. Exemplo de espírito de sacrifício tem sido observado nas diversas ações empreendidas durante este período de emergência sanitária do novo coronavírus, em que homens e mulheres da nossa Força, principalmente os profissionais da área de saúde, têm se dedicado a salvar vidas de componentes da família naval, de maneira firme e serena".

“Zelo – É atributo que não depende, em alto grau, de preparo profissional, de predicados especiais de inteligência e de saber. É, por isso mesmo, virtude que deve ser comum a todos os que servem à Marinha. Essa qualidade é consequência direta do “amor próprio”, do amor à Marinha e à Nação. É o sentimento que leva a não poupar esforços para o bom desempenho das funções que lhes são atribuídas. É o sentimento que conduz à dedicação ao serviço, como autêntica expressão do Dever. O Zelo está intimamente ligado à probidade, vista como a capacidade de bem administrar os bens, fundos e recursos que nos foram confiados. Faz-se presente, assim, no exato cumprimento de orçamentos e planos financeiros e no atento cuidado com o patrimônio da Marinha. Além disso, esse atributo se manifesta no cuidado diário que dedicamos às nossas incumbências e durante a apresentação do material nas diversas inspeções, como nas Inspeções Administrativo-Militares (IAM) e nas Visitas do Almirantado Programadas (VAP)".

(Fonte: Bonos nºs 677, 716, 786, 890 e 1042)

BATALHÃO DE BLINDADOS PROMOVE ADESTRAMENTO NA RESTINGA DA MARAMBAIA

O Batalhão de Blindados de Fuzileiros Navais realizou, de 3 a 5 de novembro último, a segunda edição anual do adestramento de Escola de Fogo, denominado Esfogo BLD-II/CC-II, no Centro de Avaliações do Exército (CAEx), na Restinga da Marambaia (RJ). O evento teve a participação de cerca de 70 militares do



Guarnição de Viatura Piranha IIIC prepara metralhadora para o tiro

Batalhão, além de apoios específicos de outras organizações militares da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), e contou com quatro Carros de Combate Leve Sobre Lagartas SK-105A2S, duas Viaturas Blindadas Especiais Sobre Rodas Piranha IIIC e uma Viatura Socorro ARRV.

Os blindados cumpriram diversas missões de tiro com seus armamentos orgânicos. Os militares adestraram-se em conjunto, como guarnições constituídas das viaturas, bem como praticaram os procedimentos aprendidos no Curso Especial de Operação de Carro de Combate ou no Estágio de Qualificação Técnica Especial em Operação de Viatura Blindada Especial Sobre Rodas Piranha IIIC.

Durante o adestramento, foram observados os protocolos de saúde estabelecidos para a Marinha.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

CoNavOpEsp COORDENA ADESTRAMENTO DE OPERAÇÕES ESPECIAIS COM HELICÓPTEROS

O Comando Naval de Operações Especiais (CoNavOpEsp) coordenou, em 25 e 26 de agosto último, o Adestramento com Helicóptero e de Mestres de Lançamento (Adest Heli-ML) para militares de Operações Especiais da Marinha do Brasil (MB), Comandos Anfíbios (ComAnf) e Mergulhadores de Combate (MEC), empregando as aeronaves do Esquadrão HU-2.

O evento foi preparatório para o Adestramento Conjunto Específico de Emprego de Helicópteros das três Forças na Infiltração e Retirada de Forças de Operações Especiais (FOpEsp) das Forças Singulares (Adst Cj He-OpEsp), realiza-



Comandos Anfíbios e Mergulhadores de Combate operaram juntos

do de 28 de setembro a 9 de outubro no Rio de Janeiro, como parte do Plano de Trabalho para Atividades Conjuntas do Ministério da Defesa. A responsabilidade do Adst Cj He-OpEsp foi da MB, com coordenação do CoNavOpEsp.

Durante o Adest Heli-ML realizado na Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, os militares do Batalhão de Operações Especiais de Fuzileiros Navais

(BtlOpEspFuzNav) e do Grupamento de Mergulhadores de Combate (Grumec) qualificaram seus operadores e seus mestres de lançamento.

Além de servir de preparação para o Adst Cj He-OpEsp, o evento foi mais uma oportunidade de integração entre o CoNavOpEsp, o BtlOpEspFuzNav, o Grumec e o Esquadrão HU-2.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

EsqdHU-41 REALIZA ADESTRAMENTOS CONTRA INCÊNDIO COM INFRAERO

Militares do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Norte (EsqdHU-41) realizaram, de 17 a 20 de agosto último, adestramentos em conjunto com a Seção Contra Incêndio do Aeroporto Internacional de Belém (SCI-BE), cul-



Simulação de incêndio na aeronave UH-15

minando com os exercícios da Verificação de Eficiência promovidos pelo Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval Almirante José Maria do Amaral Oliveira (CIAAN) de 31 de agosto a 3 de setembro.

Na oportunidade, a equipe da SCI conheceu a aeronave UH-15 e participou de adestramentos teóricos de Controle de Avarias (CAV). Também foram criados diversos cenários possíveis de serem empregados os meios da SCI. A Seção Contra Incêndio apresentou e explicou as funcionalidades e características dos Carros de Combate a Incêndio. A troca de experiências entre Marinha e Infraero foi importante para o resultado positivo obtido na Verificação de Eficiência.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NAM ATLÂNTICO OPERA COM HELICÓPTEROS DAS TRÊS FORÇAS

Sob coordenação do Comando da 2ª Divisão da Esquadra, foi realizado pela primeira vez, a partir de 22 de setembro último, um Adestramento Conjunto de Emprego de Helicópteros das três Forças Armadas, a partir do Na-

vio-Aeródromo Multipropósito (NAM) *Atlântico*. O propósito foi prover a qualificação de equipagens do Exército Brasileiro (EB) e da Força Aérea Brasileira (FAB) em pousos e decolagens a bordo de navios da Marinha do Brasil (MB).

A primeira fase da operação, na Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia (RJ), teve início com a realização de seminários e adestramentos necessários à qualificação dos pilotos do EB e da FAB. A segunda aconteceu de 5 a 9 de outubro, com a realização de adestramentos de qualificação e de manutenção operacional dos pilotos das Forças Singulares a bordo do NAM *Atlântico*, fundeado na Baía de Sepetiba, também no Rio de Janeiro.

O ministro da Defesa, Fernando Azevedo e Silva, acompanhou, no dia 9, as atividades do adestramento a partir do NAM, no contexto da Operação Poseidon/2020. A bordo de uma aeronave UH-15 da MB, o ministro assistiu às ações do Adestramen-



Aeronaves da Marinha, do Exército e da Força Aérea alinhadas no convoo do NAM *Atlântico*

to Conjunto de Emprego de Helicópteros na Infiltração de Forças de Operações Especiais. Paralelamente, foram realizadas operações conjuntas de infiltração e retirada (terrestres e aquáticas) de Forças de Operações Especiais por helicópteros da Marinha, do Exército e da Força Aérea, partindo do NAM *Atlântico*, sob coordenação do Comando Naval de Operações Especiais (CoNavOpEsp).

Nesta operação, que representou um marco de interoperabilidade das Forças Armadas brasileiras,

foram empregadas duas aeronaves UH-15 Pegasus, da Marinha; uma aeronave HM-4 Jaguar, do Exército; e uma aeronave H-36 Caracal, da Força Aérea.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

9ª DN PARTICIPA DA OPERAÇÃO AMAZÔNIA 2020

Como parte da Operação Amazônia 2020, do Ministério da Defesa, foi realizada, de 14 a 23 de setembro último, operação no Rio Solimões por Força-Tarefa Ribeirinha constituída por meios do Comando da Flotilha do Amazonas e do 1º Batalhão de Operações Ribeirinhas (1º BtlOpRib). A ação aconteceu no trecho compreendido entre as cidades de Manaus e Codajás, no Amazonas.

A Operação Amazônia 2020 visa manter a capacidade operativa das tropas na região, a fim de garantir a soberania nacional, e aprimorar o trabalho conjunto das Forças Armadas, além de expandir o apoio às comuni-



Exercício militar realizado durante a operação

dades ribeirinhas, por meio de ações cívico-sociais.

Pela primeira vez a Marinha testou, em uma Operação Ribeirinha, o emprego de um

Elemento de Combate Fluvial, constituído por lanchas de combate blindadas e tropas de Fuzileiros Navais, com a participação e apoio de navios-patrolha fluvial (NPaFlu).

Participaram do exercício os NPaFlu *Pedro Teixeira* e *Raposo Tavares* e as tropas de Fuzileiros Navais do 1ºBtlOpRib. Durante a operação, foi possível adestrar novas táticas, técnicas e procedimentos,

conforme o novo conceito de emprego das Operações Ribeirinhas, em estudo pelo Comando do Desenvolvimento Doutrinário do Corpo de Fuzileiros Navais, que destaca a importância do combate fluvial e reforça a ligação permanente dos elementos da tropa com os navios e embarcações orgânicas.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

ADESTRAMENTO CONJUNTO É REALIZADO NO COMANDO DA FORÇA AERONAVAL

O Comando da Força Aeronaval foi sede, em setembro e outubro de 2020, de parte do Adestramento Conjunto sobre o Emprego Específico de Retirada de Tropas de Operações Especiais por Helicópteros das Forças Singulares. O exercício compôs uma das diversas atividades



Adestramento ministrado no auditório do Comando da Força Aeronaval

constantes dos Adestramentos Conjuntos Específicos programados para o ano de 2020 e teve o propósito, principalmente, de desenvolver a interoperabilidade entre as três Forças.

Na abertura do evento, estiveram presentes o comandante naval de Operações Especiais, Contra-Almirante (FN) Rogério Ramos Lage; o comandante da Força Aeronaval, Contra-Almirante Paulo Renato Rohwer Santos; e militares das três Forças, que tiveram a oportunidade de embarcar no Navio-Aeródromo Multipropósito *Atlântico* de 4 a 9 de outubro, para a fase prática do adestramento.

Durante todo o evento, foram sendo respeitados os protocolos e as orientações para evitar a proliferação da Covid-19.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

BATALHÃO HUMAITÁ E DE ARTILHARIA DE FN REALIZAM EXERCÍCIO ESFOG-ART-INF

O 2º Batalhão de Infantaria de Fuzileiros Navais (2º BtlInfFuzNav) – Batalhão Humaitá – e o Batalhão de Artilharia de Fuzileiros Navais (BtlArtFuzNav), realizaram, de 4 a 9 de outubro último, o exercício Esfog-ART-INF. O exercício aconteceu no Campo de Instrução General

Moacyr Araújo Lopes, do Exército Brasileiro, em Três Corações (MG).

A ação contou com o apoio do Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais, da Base de Fuzileiros Navais da Ilha do Governador, da Unidade Médica Expedicionária da Marinha, do Batalhão de Comando e Controle, do

Batalhão de Controle Aerotático e Defesa Antiaérea, do Batalhão de Engenharia de Fuzileiros Navais e da Companhia de Apoio ao Desembarque.

O 2º BtlInfFuzNav empregou um pelotão de metralhadoras pesadas e um pelotão de petrechos (a três seções de metralhadora a gás). No primeiro dia, os pelotões cumpriram adestramento de ocupação de posição de tiro, inclusive noturna, e missões de tiro real, atuando separadamente. No segundo dia, a atuação foi de



Bateria de Obuseiros em posição de tiro

forma integrada, com realização de ceifas em largura e em profundidade, bem como

tiros centralizados. O exercício foi de fundamental importância para a manutenção do adestramento das armas automáticas e para a capacidade de atuação em excelência da Companhia de Apoio de Fogo e dos pelotões de petrechos das Companhias de Infantaria de Fuzileiros Navais.

O BtlArtFuzNav empregou duas Baterias de Obuseiros 105mm L-118 Light – a 1ªBiaO105mm e a 3ªBiaO105mm –, que cumpriram adestramento de ocupação de posição de tiro, inclusive noturna, e missões de tiro real centralizadas pela Central de Tiro do Batalhão. Além disso, foi realizada a Verificação de Eficiência, por meio da Comissão de Inspeção e Assessoria ao Adestramento (CIAAsA), formada por militares especializados em Artilharia de Campanha e presidida pelo comandante do Centro de Avaliação da Ilha da Marambaia. Essa verificação avaliou diversos aspectos do desempenho das equipes das linhas de fogo, centrais de tiro e posto de observação. Os resultados contribuirão para a melhoria dos futuros adestramentos da Unidade.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

BATALHÃO TONELERO CONDUZ ADESTRAMENTO DE SALTO LIVRE OPERACIONAL

O Batalhão de Operações Especiais de Fuzileiros Navais, Batalhão Tonelero, conduziu, de 26 a 28 de outubro último, Adestramento de Salto Livre Operacional no Aeroclube de Resende (RJ), com o apoio da aeronave Grand Caravan, da empresa Sky Drive.

O treinamento teve o propósito de aprimorar técnicas, táticas e procedimentos de infiltração aeroterrestre por meio de salto livre operacional. O evento contou com o efetivo de 70 militares, sendo realizadas nove decolagens e 152 aberturas de paraquedas. Foram realiza-



Operador na Zona de Lançamento

dos saltos diurnos, armados e equipados, com lançamentos a 12 mil pés de altura. Os paraquedistas executaram exercícios de navegação por equipe, navegação de longa distância e pouso em área restrita.

Visando à prevenção da proliferação da Covid-19, foram adotadas as medidas sanitárias dos protocolos das Forças Armadas em vigor.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

EsqdVF-1 PARTICIPA DO EXERCÍCIO CONJUNTO NÚNTIUS-2020

O 1º Esquadrão de Aviões de Intercepção e Ataque (EsqdVF-1) participou, de 27 de setembro a 11 de outubro último, do Exercício Conjunto Núntius-2020, desdobrado com duas aeronaves AF-1B/1C, na Ala 5 da Força Aérea Brasileira (FAB), em Campo Grande (MS).

O evento, que teve como propósito a qualificação de militares das três Forças (sendo quatro da Marinha) para a condução de Guiamento Aéreo Avançado, contou com a realização de surtidas de Apoio Aéreo Aproximado dos A-29 Super Tucano, do 3º Esquadrão do 3º Grupo de Aviação (3º/3º GAV), e dos A-4 Skyhawk, do EsqdVF-1. O adestramento de guiagem com a participação de vetores aéreos de alta *performance* agrega grande valor à instrução, além de colaborar com a inte-



Aeronaves AF-1B e AF-1C na Ala 5 da FAB

roperabilidade das três Forças, sendo uma interessante oportunidade para atualização da doutrina de Apoio Aéreo Aproximado nas Forças Armadas.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

FFE REALIZA ADESTRAMENTO DE APOIO DE FOGO EM MG

Unidades subordinadas ao Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE) realizaram, de 4 a 9 de outubro último, adestramento no Campo de Instrução da Escola de Sargentos das Armas (EsSA), pertencente ao Exército, no município de Três Corações (MG). Durante o exercício, ocorreram os adestramentos Esfog-INF e Esfog-ART II, nos quais os participantes utilizaram meios de Apoio de Fogo dos Batalhões de Infantaria e

do Batalhão de Artilharia de Fuzileiros Navais, respectivamente.

Os militares executaram tiro real em duas baterias de Obuseiros 105mm L118 Light Gun, armamento que possui alcance de 17 quilômetros, e em armas coletivas dos Batalhões de Infantaria, como as metralhadoras .50 pol e a MAG 7,62 mm. Durante a Esfog-ART II, foi realizada a Verificação de Eficiência (VE) do Batalhão de Artilharia de Fuzileiros Navais,

por meio de uma avaliação operativa efetuada pela Comissão de Inspeção e Assessoria do Adestramento da Força de Fuzileiros da Esquadra (CIAA-FFE). Inspirada em avaliações operativas efe-



Comandante da FFE acompanha os adestramentos

tuadas nos navios da Esquadra brasileira, a CIAA-FFE tem o propósito de avaliar a capacidade operativa da unidade e todas as condições que contribuem para o sucesso em operações.

O adestramento em Minas Gerais envolveu cerca de 500 militares e cumpriu todas as medidas sanitárias preventivas e os protocolos em vigor no enfrentamento do novo coronavírus. Entre 6 e 8 de outubro, o comandante da FFE, o comandante da Divisão Anfíbia, o comandante da Tropa de Reforço e o chefe do Estado-Maior da FFE estiveram presentes na área do exercício, onde conferiram o andamento da CIAA e a execução dos fogos das unidades envolvidas.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

GptFNNa REALIZA EXERCÍCIO SUBEX-OPANF

O Grupamento de Fuzileiros Navais de Natal (GptFNNa) realizou, de 13 a 16 de outubro último, o exercício Subex-Opanf na região de Muriú (RN). O treinamento envolveu 110 militares e teve como propósito adestrar uma subunidade de Fuzileiros Navais em Operações Anfíbias, contribuindo para o preparo e a elevação do grau de prontidão do GptFNNa.

Na ocasião, os militares executaram tiro de familiarização com Subcalibre AT-4, submetralhadora, espingarda militar e pistola, além de praticarem tiro de combate com fuzil e tiro instintivo. Durante o treinamento, foram desenvolvidas, ainda, atividades como fogo e movimento, operações ofensivas e defensivas, ataque coordenado, reconhecimento e marcha para o combate.

Ao final do exercício, foi aplicado um tema tático, no qual uma subunidade do GptFNNa simulou um desembarque e

progrediu até seus objetivos assinalados, enquadrada dentro de uma Brigada Anfíbia, realizando um Assalto Anfíbio. Em virtude da pandemia da Covid-19, foram



Fuzileiros Navais durante treinamento com Subcalibre AT-4

observados, durante o adestramento, os protocolos de retomada das atividades operativas.

MB REALIZA EXERCÍCIO MILITAR EM PRAIA PARAENSE

A Marinha do Brasil (MB) realizou, em 30 de outubro último, exercício militar com lançamento de Carro Lagarta Anfíbio (CLAnf – veículo blindado de transporte de pessoal) e aeronaves AF-1 Skyhawk (caças) na Praia do Amor, em Outeiro, Belém (PA). A atividade fez parte da Operação Ágata Norte e teve caráter estritamente militar, com o propósito de demonstrar a interoperabilidade dos meios. Para a realização dos exercícios, foi feito um isolamento da área terrestre e fluvial.

O adestramento militar contou com a participação dos seguintes meios navais e aeronavais: Navio-Doca Multipropósito *Bahia*, quatro CLAnf e dois caças da MB. Esta é a primeira vez que caças da Marinha, navio da Esquadra e veículos blindados atuam em conjunto em cenário ribeirinho. A fim de garantir a segurança



Retorno dos CLAnf após abicarem na Praia do Amor

do local, foram empregados os Navios-Patrolha *Raposo Tavares* e *Guanabara*, o Aviso de Patrulha *Tucunaré*, a Lancha de Operações Ribeirinhas *Rio Negro* e Lanchas de Ação Rápida, além de fuzileiros navais.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NAVIO-AUXILIAR PARÁ REALIZA EXERCÍCIO DE TIRO REAL E OPERAÇÕES AÉREAS

O Navio-Auxiliar *Pará* realizou, entre 25 e 28 de setembro último, Exercício de Tiro Real de Superfície com metralhadora e Operações Aéreas nas águas jurisdicio-



Aeronave UH-12 pousa no Navio-Auxiliar *Pará*

nais do 4º Distrito Naval (Belém-PA). As ações ocorreram em proveito do adestramento da tripulação do navio, da Vistoria de Segurança de Aviação dinâmica e da manutenção da qualificação da Equipe de Manobra e Crache do *Pará*.

A Vistoria de Segurança de Aviação dinâmica (navio em movimento), em função da sua complexidade, foi conduzida pelo Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do 4º DN, com a finalidade de manter a tripulação do navio adestrada nos procedimentos operacionais e de segurança envolvendo navio e aeronave.

Durante o exercício de Operações Aéreas, que contou com a participação

da aeronave UH-12, subordinada ao 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Noroeste (HU-91), foram realizados diversos circuitos de pouso e decolagem na plataforma de pouso do navio, exercícios de arriamento e içamento de carga com a aeronave pairando

sobre o convoo, exercícios de perda de comunicações e simulações de incidentes e acidentes aeronáuticos, tanto no navio quanto no mar, enriquecendo o nível do adestramento e fomentando a mentalidade de segurança da aviação a bordo.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NPa *GRAÚNA* REALIZA EXERCÍCIO DE TRÂNSITO COM OPOSIÇÃO NO RN

O Navio-Patrolha (NPa) *Graúna*, subordinado ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Nordeste, realizou, de 14 a 16 de outubro último, exercício de trânsito com oposição de superfície com os meios da Esquadra no litoral do Estado do Rio Grande do Norte (RN).

Durante a atividade, o *Graúna* atuou como ameaça, sendo o figurativo inimigo, para que os navios da Esquadra pudessem verificar suas habilidades de defesa. O exercício contribuiu para manter o elevado nível de adestramento dos meios envolvidos durante operações em tempos de paz.

Em proveito da ação, os militares também realizaram atividades de inspeção naval em conjunto com ações de conscientização sobre a prevenção à Covid-19, com a disseminação de



Militares guarnecem postos de combate durante o exercício

orientações às embarcações pesqueiras por chamadas rádio VHF e distribuição de *kits* contendo máscaras descartáveis, álcool em gel e informativos sobre o novo coronavírus.

(Fonte: www.marinha.mol.br)

BRASIL E FRANÇA REALIZAM PATRULHA NAVAL COORDENADA NO OIAPOQUE

Como parte da Operação Ágata Norte, o Navio-Patrolha (NPa) *Bocaina*, subordinado ao 4º Distrito Naval (Belém-PA), realizou, em 23 e 24 de outubro último, patrulha naval e inspeção naval coordenadas com o Navio-Patrolha *La Résolue*, da Marinha Nacional da

França, nas proximidades da foz do Rio Oiapoque (AP), no limite da Zona Econômica Exclusiva (ZEE). As atividades contaram com o apoio da aeronave P-95 da Força Aérea Brasileira (FAB) e tiveram como propósito incrementar a fiscalização e promover ações preventivas

e repressivas contra delitos transfronteiriços e ambientais.

Foram inspecionadas 18 embarcações, sendo quatro notificadas por descumprirem a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário. A Marinha do Brasil empregou cerca de 50 militares. Também participaram da operação 30 militares da Marinha francesa e cinco da FAB.

A ZEE faz parte da Amazônia Azul, conceito de natureza político-estratégica que compreende também o Mar Territorial, a Plataforma Continental, as hidrovias e demais águas interiores brasileiras. Na Zona Econômica Exclusiva, o Estado costeiro tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos



Navios-Patrolha *La Résolue* e *Bocaina* na foz do Rio Oiapoque

ou não vivos das águas sobrejacentes e ao leito do mar e seu subsolo, bem como produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos. As condições tornam o local importante para atuação para Forças Armadas a fim de coibir possíveis crimes.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

FUZILEIROS NAVAIS PARTICIPAM DA OPERAÇÃO ESCUDO 2020

O Batalhão de Controle Aerotático e Defesa Antiaérea (BtlCtAetatDAAe) participou, de 25 a 31 de outubro último, da Operação Escudo 2020, sob a coordenação do Comando de Operações Aéreas (Comae). A operação consistiu em um acionamento e desdobramento das Unidades de Defesa Antiaérea (UDAAe) alocadas ao Sistema de Defesa Aeroespacial Brasileiro, com a participação de unidades das três Forças Armadas.

As Unidades de Defesa realizaram a Defesa de Artilharia Antiaérea (DAAe) de infraestruturas estratégicas localizadas em diversas regiões do Brasil. O BtlCtAetatDAAe foi responsável pela defesa do Porto do Açú, em São João da Barra (RJ). Durante o exercício, ocorreram missões de ataque



Bateria de Artilharia Antiaérea em posição

ao solo e de supressão da DAAe, com o emprego de aeronaves de ataque e engajamento simulado das UDAAe. O Batalhão contou com o apoio de militares e meios do Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais e do Batalhão de Comando e Controle.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

OPERAÇÃO CARIBEX 2020

O Grupo-Tarefa da Operação Caribex 2020, composto pelos Navios-Patrolha (NPa) *Macau* e *Bocaina*, atracou, em 9 de novembro último, em Georgetown (Guiana), primeiro porto no exterior visitado



NPa *Macau* e *Bocaina* durante exercícios no trânsito entre Santana (AP) e Georgetown

durante a missão. A operação teve como propósito elevar o grau de aprestamento e prontidão operativa das unidades envolvidas e contribuir para o estreitamento de laços de amizade com os países visitados.

Após a passagem pela Guiana, o Grupo-Tarefa iniciou, em 11 de novembro, ações em colaboração com a Joint Interagency Task Force – South no combate a atividades ilícitas no Caribe, monitorando o tráfego de navios na área de interesse. Em 2020, o comando do Grupo-Tarefa da Operação Caribex ficou a cargo do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Nordeste.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

5º DN REALIZA OPERAÇÃO ÁGATA

O 5º Distrito Naval (Rio Grande-RS) realizou, nos estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, de 9 a 13 de novembro último, a Operação Ágata (4º trimestre de 2020). A operação tem por propósitos a intensificação da presença do Estado brasileiro nas regiões de fronteiras, a fim de realizar o combate ao crime organizado, às práticas ilícitas e aos crimes ambientais e transfronteiriços; promover a integração com outros órgãos públicos, apoiando-os na consecução de suas tarefas específicas; e contribuir para a conscientização dos navegantes quanto à profilaxia da Covid-19.

A operação abrangeu: em Santa Catarina, a área oeste, no município de Itaipiranga; no Rio Grande do Sul, de Barra do Quaraí a Barra do Guarita, Lagoa dos Patos, Jaguarão e regiões fronteiriças com a Argentina e o Uruguai.

Ao longo dos cinco dias, a Marinha do Brasil empregou cerca de 154 militares, embarcações e viaturas da Capitania dos

Portos de Santa Catarina, da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, da Delegacia Fluvial de Uruguaiana e do Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio Grande. Participaram também empregados o Navio-Patrolha *Babitonga*, o Rebocador de Alto-Mar *Tritão* e aeronaves do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Sul. A operação contou com a participação de 20 agentes de órgãos de segurança pública e agências civis governamentais, tais como Polícia



Militares durante a Operação Ágata em região de fronteira do RS

Militar de Santa Catarina, Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina, Polícia Civil, Patrulha Ambiental da Brigada Militar do Rio Grande do Sul e Ibama.

Durante a Operação, foram conduzidas atividades de inspeção naval e patrulha naval – totalizando 37 abordagens, com emissão de três notificações de infrações e cinco apreensões de embarcações – e

campanha de conscientização dos navegantes quanto à profilaxia da Covid-19. Além disso, ocorreram cinco autuações, pelos militares da Patrulha Ambiental da Brigada Militar (RS) e pelo Ibama, de embarcações que praticavam pesca ilegal no litoral do Rio Grande do Sul, durante o período de defeso. Foram apreendidas, no total, 48,5 toneladas de pescado ilegal.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

OPERAÇÃO ÁGATA NORTE COMBATE ILÍCITOS NA REGIÃO NORTE

O Comando Conjunto Ágata Norte – formado pelo 4º Distrito Naval (Belém-PA), Comando Militar do Norte e Ala 9 – executou diversas ações de combate a ilícitos em outubro último, na Região Norte do País. As ações ocorreram no contexto da Operação Ágata Norte 2020, de combate a delitos transfronteiriços e ambientais na fronteira da Amazônia Oriental.

No dia 24, foram apreendidos ouro, armamento e munições ilegais em Oiapoque (AP), limite do estado do Amapá com a Guiana Francesa. Militares da Marinha, do Exército e da Aeronáutica apreenderam sete espingardas, um rifle e 510 munições, sendo 241 calibre 12 e 269 calibre 22, na aldeia Galibi, no Rio Oiapoque. No dia anterior, 86 gramas de ouro foram recolhidas na Prainha, próximo a Rochelle. As ações resultaram em oito prisões. Os materiais e os civis apreendidos foram entregues a agentes da Polícia Federal que atuam no estado do Amapá.

No Pará, entre os dias 22 e 25, foram apreendidas mais de 146 mil toneladas de manganês no porto de exportações de Vila do Conde (Barcarena). Duas pessoas foram presas em flagrante em empresas localizadas na retroárea do porto, por não possuírem documentação legal da origem lícita do minério. Os 186 contêineres com

manganês seriam destinados à China. Todo o minério apreendido era de origem ilegal, extraído no Pará e vendido com notas fiscais “esquentadas” por empresas que possuem títulos autorizativos de lavra. Além do minério, houve apreensão de maquinários. O manganês é considerado material essencial na fabricação de ligas metálicas, combinado especialmente com o ferro na produção de aço. Esta foi a maior apreensão já realizada no estado.

As ações, realizadas pelas Forças Armadas, tiveram apoio da Polícia Federal (PF), do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), da Agência Nacional de Mineração (ANM) e da Receita Federal. Todas as instituições atuaram de forma coordenada e integrada. A ação



Armas e munições apreendidas na aldeia Galibi (AP)

conjunta e interagências visou intensificar a fiscalização em rios e áreas portuárias de Barcarena e Santarém, com intuito de combater crimes ambientais, tráfico de drogas, contrabando e descaminho.

Em Vila do Conde, a Marinha empregou mais de cem militares Fuzileiros Navais, além de cachorros farejadores, a fim de auxiliar na segurança do porto, localizar drogas, explosivos e armas e fazer a escolta de custodiados. O Navio de Apoio Oceânico *Iguatemi* serviu de apoio logístico como Núcleo de Coordenação para que as equipes planejassem suas ações. Foram utilizadas, ainda, aeronaves do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Norte e da Esquadra para sobrevoar a região e transportar os agentes da PF.

Em continuidade às ações, no dia 25, após levantamentos precisos de inteligência, foram localizados dois plantios de maco-nha em área ribeirinha da zona rural do município de Ipixuna do Pará. Na ocasião, foram erradicados e incinerados 3 mil pés da planta, que equivalem a uma tonelada da

droga. Os cultivadores fugiram do local com a chegada das equipes da PF e da Marinha.

A Operação Ágata Norte 2020 foi realizada pelas Forças Armadas em outubro e novembro, em conjunto com 28 órgãos estaduais e federais e 13 agências de segurança pública e ambientais, com ações preventivas e repressivas contra delitos transfronteiriços e ambientais, de descontaminação e de assistência hospitalar. Em proveito das atividades, militares conscientizaram a sociedade sobre as medidas de combate à Covid-19 e complementaram as ações realizadas no contexto da Operação Verde Brasil II. A Ágata Norte 2020 contou com a participação de 4.352 militares das Forças Armadas, bem como de mais de 70 meios navais, com meios terrestres e oito aéreos. Foram desenvolvidas ações em uma área compreendida entre os estados do Pará e Amapá, equivalente à 16,3% do território nacional, a 14,2% da área marítima total, a 1.160 quilômetros de litoral (15,7% do total) e a 1.323 km de fronteira terrestre (8,4% do total).

(Fonte: www.marinha.mil.br)

OPERAÇÃO VERDE BRASIL II COMPLETA SEIS MESES E É PRORROGADA ATÉ 2021

A Operação Verde Brasil completou, em 11 de novembro último, seis meses de ações preventivas e repressivas contra crimes ambientais na região da Amazônia Legal. A iniciativa, coordenada pelo Ministério da Defesa, teve a vigência prorrogada até 30 de abril de 2021. Até o momento, a missão assegurou o combate a mais de 7,5 mil focos de incêndio.

De acordo com a edição do Diário Oficial da União (DOU) de 12 de novembro de 2020, as Forças Armadas continuarão a ser empregadas na Garantia da Lei e da Ordem e em ações subsidiárias na faixa de fronteira, nas terras indígenas, nas uni-

dades federais de conservação ambiental e em outras áreas federais nos estados da Amazônia Legal.

Em 180 dias de ação, foram emitidos 183 autos de prisão em flagrante delito. A Operação Verde Brasil II apreendeu 178 mil metros cúbicos de madeira ilegal, além de 26,3 mil armas e munições e 390 kg de drogas. Foram realizadas mais de 1,2 mil ações de apoio logístico aos órgãos de Segurança e Proteção Ambiental e apreendidos 36.774 litros de combustível. Além disso, foram embargados 99 mil hectares de terra.

O valor das multas e dos termos de infração aplicados ultrapassa R\$ 1,79 bi-



Operação Verde Brasil II foi deflagrada em 11 de maio de 2020 para o combate aos focos de incêndio, desmatamento e garimpo ilegal

lhão, sete vezes mais do que foi investido na própria operação.

Em ações conjuntas, Forças Armadas, agências ambientais e órgãos de segurança pública trabalharam para o bom andamento da Operação. Entre os trabalhos realizados pela Marinha do Brasil (MB), juntamente com outras instituições federais, estaduais e municipais, destacamos:



Apreensão de carga de madeira ilegal feita pelos militares do Com4ºDN

DISTRITOS NAVAIS

Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN) – Pará

Após cinco meses de atuação, o Com4ºDN totalizou 1.630 inspeções e patrulhas navais, que resultaram em 7,3 mil embarcações abordadas e 754 notificadas, em mais de 30 localidades dos estados do Pará, Amapá, Maranhão e Tocantins.

Durante as ações, os militares da MB realizaram apreensões de 242 embarcações, 3 mil m³ de madeira ilegal, 60 m³ de seixo e 2 mil litros de gasolina.

Ao longo da Operação, as embarcações Navio-Auxiliar *Pará*, Aviso de Patrulha *Tucunaré*, Navio Hidrográfico Balizador *Tenente Castelo*, Aviso Hidroceanográfico

Fluvial *Rio Tocantins* e Aviso Balizador *Denébola* foram empregadas em ações da Operação Verde Brasil II, realizando patrulhamento e inspeções, na região do baixo Amazonas, no estado do Pará em estados vizinhos. Embarcações e cargas irregulares foram apreendidas e notificadas. Ainda durante as inspeções, foram promovidas ações de prevenção e conscientização de combate à proliferação do novo coronavírus.

Comando do 6º Distrito Naval (Com6ºDN) – Mato Grosso do Sul

Desde o dia 11 de maio, o Com6ºDN participa da Operação Verde Brasil II, em ações preventivas e repressivas contra de-



Militares em missão de reconhecimento de pontos de desmatamento

litos ambientais na região amazônica, com um destacamento aéreo do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Oeste e militares do 3º Batalhão de Operações Ribeirinhas, além de equipes de Inspeção Naval da Capitania Fluvial de Mato Grosso e organizações militares subordinadas.

A atuação apresentou resultados expressivos no que tange à fiscalização com intuito de coibir ilícitos ambientais na região norte do estado de Mato Grosso. Em dois sobrevoos realizados com uma aeronave do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Oeste (EsqdHU-61), fiscais da Secretaria de Estado de Meio Ambiente aplicaram mais de R\$ 15 milhões em multa.

As fiscalizações aéreas foram realizadas em 67 áreas, tendo sido constatados desmates de vegetação sem autorização do órgão ambiental competente e queima e extração ilegal de madeiras em 61 propriedades rurais dos seguintes municípios do estado: Feliz Natal, Vera, Sinop, Nova Ubiratã, Cláudia, Marcelândia, União do Sul, Santa Carmem, Tabaporã, Juara, Novo Horizonte do Norte e Porto dos Gaúchos. Preliminarmente, foram constatados cerca de três mil hectares desmatados ilegalmente em áreas abrangidas pelo Bioma Amazônia ou que incidem sobre Área de Reserva Legal.

Comando do 7º Distrito Naval (Com 7ºDN) – Distrito Federal

O Comando do 7º Distrito Naval, por meio da Capitania Fluvial do Araguaia-Tocantins (CFAT) e do Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília (GptFNB), realizou ações efetivas no combate aos focos de incêndios florestais e crimes ambientais em Tocantins, no mês de setembro.

A CFAT, reforçada por um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais, pertencente ao GptFNB, combateu, no dia 28, um incêndio florestal às margens da TO-010, entre Palmas e Lajeado, apoiando o Comitê do Fogo do Estado do Tocantins (Órgãos Ambientais, Defesa Civil e Segurança Pública).



Combate a focos de incêndio em Tocantins

Comando do 9º Distrito Naval (Com 9ºDN) – Amazonas

O Com 9ºDN, por meio das aeronaves do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Noroeste (modelo UH-12 Esquilo monoturбина), realizou, a partir de 29 de agosto último, sobrevoos nos rios Boia, Jutai, Iça, Copeá, Solimões, Negro, Madeira e Amazonas até as proximidades de Itacoatiara (AM). A missão tem como propósito identificar possíveis focos de incêndio e desmatamento na região. Durante os sobrevoos, foram encontrados 29 focos de incêndio e 23 pontos de desmatamento.



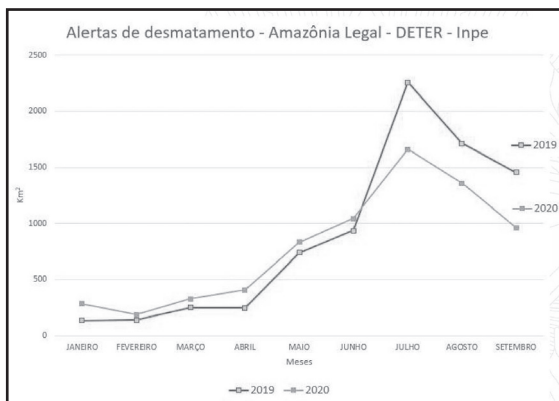
1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Noroeste durante sobrevoo a foco de incêndio

Durante a Operação Verde Brasil II, o Com9ºDN contou com o apoio dos seguintes meios navais: Navio-Patrolha Fluvial *Rondônia*, Navio-Patrolha Fluvial *Roraima* e Navio-Patrolha Fluvial *Pedro Teixeira*, que realizaram ações de patrulha e inspeção naval nas proximidades do Rio Madeira, identificando áreas de desmatamento e atividades ilícitas. A operação tem como escopo o combate e a prevenção a delitos ambientais na Amazônia Legal, sendo o apoio logístico da MB fundamental para a eficácia das ações. Os navios também atuaram em barreiras sanitárias para prevenção e combate ao novo coronavírus na região.

NOTA DO MINISTÉRIO DA DEFESA (MD)

Em comunicado à imprensa, emitido em 4 de outubro último, o Ministério da Defesa divulgou dados sobre o desmatamento na Amazônia. Na nota, o MD informa que o desmatamento na Amazônia Legal teve redução de 33% em setembro de 2020, sendo esse o terceiro mês seguido de queda. Em julho, a redução foi de 26% e em agosto 21%, de acordo com dados do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe).

A nota diz, ainda, que "a redução no desmatamento é resultado do esforço integrado do Conselho Nacional da Amazônia Legal e da Operação Verde Brasil 2, envolvendo, além das Forças Armadas, as agências ambientais e os órgãos de segurança pública. Os alvos das ações de combate aos crimes ambientais no âmbito da Operação Verde Brasil 2 são selecionados e priorizados pelo Grupo Integrado de Proteção da Amazônia (Gipam), coordenado pelo Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (Cesipam) e integrado pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), Polícia Federal (PF), Polícia Rodoviária Federal (PRF), Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), Agência Brasileira de Inteligência (Abin), Agência Nacional de Mineração (ANM), Fundação Nacional do Índio (Funai), Instituto Nacional de



Alertas de desmatamento – Amazônia Legal – Deter-Inpe

Colonização e Reforma Agrária (Incrá) e Serviço Florestal Brasileiro (SFB)".

Fonte: (www.gov.br e www.marinha.mil.br)

ESQUADRA PARTICIPA DE PATRULHA NAVAL EM OPERAÇÕES ÁGATA E AMAZÔNIA AZUL – MAR LIMPO É VIDA

Duas aeronaves AF-1 Skyhawk, pertencentes ao 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (AF-1), com sede no Rio de Janeiro (RJ), realizaram, em 23 de outubro último, sobrevoo na área marítima próxima ao litoral do Amapá. A ação fez parte da quarta fase da Operação Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida. No sobrevoo, as aeronaves realizaram patrulha naval, em apoio também à Operações Ágata.

Os navios e embarcações observados durante o voo foram reportados à Fragata *União*, e não foram avistadas manchas de óleo no mar. Após a ação na área, uma das aeronaves seguiu até as proximidades da fronteira marítima no Oiapoque, ponto extremo norte do Brasil.



Fragata *União* e AF-1 em patrulha naval no litoral do Amapá e norte da Ilha de Marajó

A Marinha permanece realizando a Operação Amazônia Azul – Mar limpo é vida, que tem o propósito de revisitar as áreas litorâneas e oceânicas que foram atingidas por derramamento criminoso de óleo em 2019.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MB REALIZA PATRULHA NOS EXTREMOS DA AMAZÔNIA AZUL

A Fragata *União*, navio da Esquadra brasileira, e o Navio-Patrulha Oceânico *Araguari*, subordinado ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Nordeste, realizaram, de 27 de outubro a 4 de novembro último, patrulha naval na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) dos arquipélagos de Fernando de Noronha e de São Pedro e São Paulo. A ação foi em continuidade às operações Ágata e Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida – Fase 4.

Na ocasião, foram empregadas as aeronaves AH-11B Wild Lynx, embarcada na Fragata *União*, e AF-1C Skyhawk, pertencente ao 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque, que operou a partir



Fragata *União* em patrulha na área do Arquipélago de Fernando de Noronha

da Base Aérea de Natal (RN) e efetuou pouso logístico no Aeroporto de Fernando

de Noronha. As aeronaves realizaram ações de esclarecimento, em proveito da patrulha naval, que teve o propósito de monitorar o tráfego marítimo de interesse e combater a pesca ilegal e os crimes transfronteiriços, até o limite da ZEE dos dois arquipélagos.

A 4ª fase da Operação Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida, iniciada em 5 de outubro, teve a finalidade de monitorar as áreas marítimas e litorâneas, incluindo

praias e manguezais, que foram afetados pelo derramamento criminoso de óleo ocorrido no ano passado.

A ação de presença da Marinha na ZEE demonstra o permanente compromisso da instituição de contribuir para a defesa dos interesses nacionais na Amazônia Azul, rica região marítima que corresponde a cerca de 67% do território nacional.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

RbAM TRITÃO REALIZA PATRULHA NAVAL NO LITORAL SUL

Com o propósito de coibir a pesca ilegal, o Rebocador de Alto-Mar (RbAM) *Tritão* realizou atividade de Patrulha Naval e apoio ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) no litoral do Rio Grande do Sul, de 19 a 21 de outubro último.



Momento da abordagem da embarcação

Na ação, que contou com a participação da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, da Polícia Federal e da Patrulha Ambiental da Brigada Militar (Patram), foi apreendida uma embarcação que apresentava irregularidades, colocando em risco a segurança dos tripulantes, e foram encontrados a bordo 700 quilos de pescado ilegal, obtidos no período de defeso.

O defeso visa proteger os organismos aquáticos durante sua reprodução, no período de 1º de setembro a 31 de outubro, nas regiões situadas nas profundidades entre 100 e 600 metros para o litoral sudeste e sul do País, bem como promover a utilização sustentável dos recursos do mar.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

LANÇAMENTO DA 40ª EDIÇÃO DA REVISTA PASSADIÇO

Foi lançada, em 6 de novembro último, a 40ª edição da *Revista Passadiço*. A cerimônia de lançamento aconteceu nas dependências do Centro de Ades- tramento Almirante Marques de Leão (CAAML), presidida pelo comandante

da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior. Também estiveram presentes no evento o comandante em chefe da Esquadra, Vice-Almirante Claudio Henrique Mello de Almeida; o comandante do 8º Distrito Naval, Vice-



-Almirante Sergio Fernando de Amaral Chaves Junior; o chefe de Gabinete do Comandante da Marinha, Vice-Almirante Eduardo Machado Vazquez; e o diretor do Centro de Inteligência da Marinha, Contra-Almirante Antonio Carlos Cambra, todos ex-comandantes do CAAML.

Entre os artigos publicados, destacam-se: A importância do contínuo adiestramento das tripulações dos navios; Armas Termobáricas; Segurança marítima na Amazônia Azul; Sensores Quânticos; Empregos de meios de superfície não tripulados; A evolução das aeronaves remotamente pilotadas; e Navios de defesa de mísseis balísticos.

A versão digital da *Revista Passadiço* pode ser encontrada no *site* do CAAML. (Fonte: Bono nº 976, de 11/11/2020)

MARINHA E IBAMA REALIZAM INSPEÇÃO EM PRAIAS DE TAMANDARÉ

Dando continuidade à quarta fase da Operação Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida, militares da Marinha voltaram a inspecionar, em 23 de outubro último, praias próximas ao estuário do Rio Una, no município de Tamandaré, litoral sul de Pernambuco. Os militares, acompanhados de funcionários do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), embarcaram no Navio de Desembarque de Carros de Combate *Almirante Saboia*, com o apoio da Capitania dos Portos de Pernambuco.

Na ocasião, não foi constatada nenhuma ameaça ao meio ambiente. As ações fazem parte do esforço conjunto e contínuo realizado pela Marinha e por órgãos ambientais, iniciado em setembro de 2019, com o propósito de manter praias e



Militares da Marinha durante inspeção

manguezais constantemente monitorados e protegidos ambientalmente. A Operação Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida vem garantindo o permanente monitoramento de áreas litorâneas e oceânicas que foram atingidas pelo derramamento criminoso de óleo ocorrido em 2019.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MB INSPECIONA PRAIA DO FORTE NA OPERAÇÃO AMAZÔNIA AZUL – MAR LIMPO É VIDA!

Como parte da quarta fase da Operação Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida!, a Marinha do Brasil (MB), realizou, em 13 de outubro último, inspeção da Praia do Forte (Mata de São João-BA) a fim de monitorar os resultados das ações realizadas desde o final de 2019 para limpeza de óleo derramado no litoral do Nordeste. Na ocasião, uma tropa da Força de Fuzileiros da Esquadra, embarcada no Navio-Doca Multipropósito *Bahia*, apoiou a Capitania dos Portos da Bahia, organização militar subordinada ao Comando do 2º Distrito Naval (Salvador-BA).

Os militares inspecionaram a faixa de areia e constataram a limpeza da praia, não sendo identificados resíduos oleosos. A ação fez parte das medidas para revisitar as áreas litorâneas e oceânicas



Militares em ação na Praia do Forte

atingidas pelo criminoso derramamento de óleo, ocorrido no ano passado. Estão programadas novas inspeções, a serem realizadas em coordenação com órgãos ambientais da região.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

ANIVERSÁRIO DA REPRESENTAÇÃO PERMANENTE DO BRASIL JUNTO À IMO

Foi comemorado, em 8 de novembro último, o aniversário de 20 anos da Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional (RPB-IMO). A comemoração aconteceu em Londres, Inglaterra, na sede da Representação. Transcrevemos abaixo a Ordem do Dia alusiva ao evento, emitida pelo representante permanente da RPB-IMO, Almirante de Esquadra (RM1) Luiz Henrique Caroli.

“Há duas décadas, em 8 de novembro de 2000, foi ativada a Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional (RPB-IMO).

A IMO é uma agência especializada da Organização das Nações Unidas

(ONU), com sede na cidade de Londres, Reino Unido, formada por 174 Estados-Membros, três membros associados, 81 Organizações Não Governamentais e 64 Organizações Intergovernamentais. Ela tem como principais objetivos criar um sistema de cooperação entre governos nos domínios da regulamentação e das práticas governamentais relativas a todo tipo de questões técnicas que digam respeito à navegação comercial internacional; e incentivar e facilitar a adoção geral dos mais elevados padrões normativos nas matérias referentes à segurança marítima, à eficiência da navegação e à prevenção e controle da poluição marítima causada pelos navios.

O Brasil é um Estado-membro da IMO desde 1963 e, desde 1967, ocupa assento no seu Conselho, que é o órgão responsável pela supervisão dos trabalhos da Organização. O Conselho é composto por 40 Estados-Membros, eleitos para mandatos de dois anos, e o País possui mandato até 2022 como membro na categoria B, reservada aos países com interesse especial no transporte marítimo ou na navegação internacional.

Nesse contexto, o Brasil tem participado ativamente das discussões e decisões da Organização, cabendo destacar a atuação nos debates sobre a redução da emissão de gases que contribuem para o efeito estufa; o aumento da eficiência energética; a busca por combustíveis alternativos aplicáveis aos navios; a regulação e operação de navios de superfície autônomos; o combate ao lixo plástico oriundo de navios, plataformas e suas instalações; além da participação ativa no Programa de Gerenciamento de Água de Lastro (GloBallast) e no Projeto de Bioincrustação (GloFouling), destinados a tratar da transferência de espécies aquáticas nocivas e invasoras, por meio da água de lastro e bioincrustação, respectivamente. Essas discussões de interesse do País permeiam o dia a dia desta Representação e nos estimulam a buscar o melhor resultado possível nas negociações na IMO.

Estes fatos comprovam a participação efetiva e permanente do Brasil na IMO,

cujas decisões têm implicação direta na economia do País, ainda mais se considerarmos que a quase totalidade do nosso comércio exterior se desenvolve pelas linhas de comunicação marítimas.

Em sua atuação na defesa dos interesses brasileiros, a Representação conta com o apoio da Comissão Coordenadora de Assuntos da IMO (CCA-IMO), responsável por consolidar as posições de Estado a serem defendidas em plenário; e da Secretaria Executiva da CCA-IMO (Sec-IMO), responsável pela análise das questões técnicas.

Este ano, novos desafios foram impostos a esta Representação em razão da pandemia da Covid-19, sobretudo pela necessidade de adaptar sua infraestrutura e procedimentos para participar de reuniões remotas e de inúmeras videoconferências utilizadas para substituir as reuniões presenciais da IMO, de forma a não interromper os relevantes trabalhos realizados pela Organização Marítima Internacional.

Assim, ao completar 20 anos de existência, a RPB-IMO continua a cumprir com orgulho seu trabalho de defender os interesses do Brasil junto à IMO e de participar dos esforços para a contínua regulamentação e aperfeiçoamento do comércio marítimo internacional, em prol de oceanos mais limpos e de um transporte marítimo seguro, sustentável e eficiente.”

(Fonte: Bono Especial nº 961, de 8/11/2020)

CFAT RECEBE LANCHAS DE APOIO AO ENSINO E PATRULHA

A Capitania Fluvial do Araguaia-Tocantins (CFAT), organização militar subordinada ao Comando do 7º Distrito Naval e com sede em Palmas (TO), recebeu, em 21 de agosto último, duas

Lanchas de Apoio ao Ensino e Patrulha de 7 metros (LAEP-7).

As lanchas serão empregadas em apoio ao ensino profissional marítimo, durante o adestramento dos alunos do Curso de

Formação de Aquaviários e nas Ações de Fiscalização do Tráfego Aquaviário, especificamente no trecho do lago formado pela Usina Hidrelétrica Luís Eduardo Magalhães, entre os municípios de Ipueiras e Lajeado (TO).

Após um período no Centro de Manutenção de Embarcações Miúdas para remotorização, as duas LAEP-7 foram redirecionadas para atuar na área de jurisdição da CFAT. As embarcações possuem capacidade para quatro tripulantes e seis passageiros, tendo como principais modificações, durante seu período de manutenção, a retirada do motor central (fixo) e instalação de dois



Capitania recebe lanchas para apoio ao Ensino Profissional Marítimo e às inspeções navais

motores de popa de 115 hp em ambas as embarcações.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

PORTO ITAPOÁ RECEBE PRÊMIO COMO O MAIS SUSTENTÁVEL DO PAÍS NA CATEGORIA PORTOS PRIVADOS

O Porto Itapoá, localizado no litoral Norte de Santa Catarina, recebeu, em 23 de outubro último, o Prêmio Via Viva 2020 – na categoria Setor Portuário –, concedido pelo Ministério da Infraestrutura em reconhecimento às ações ambientais desenvolvidas. O novo reconhecimento soma-se a inúmeros outros prêmios de sustentabilidade nacionais e internacionais que o Porto Itapoá vem recebendo em seus nove anos de operação.

A escolha do Porto Itapoá pelo Ministério da Infraestrutura como o mais sustentável entre os portos brasileiros teve como base o Índice de Desempenho Ambiental (IDA) desenvolvido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que já havia premiado o Porto Itapoá em primeiro lugar entre os terminais portuários privados. Referência no setor, o IDA é composto por 38 indicadores relacionados a conformidades legais vigentes no País e

boas práticas em gestão ambiental, saúde e segurança de operações.

A premiação ocorreu durante o evento Via Viva 2020, Seminário de Infraestrutura de Transportes, promovido pelo Ministério da Infraestrutura e reconhecido por fomentar discussão sobre temáticas socioambientais relevantes para um setor tão dinâmico e desafiador. Neste ano, em função da pandemia, as atividades, com foco em três subeixos (financiamento verde, resiliência e baixo carbono), aconteceram de forma virtual. O prêmio foi recebido pelo Diretor do Porto Itapoá, Roberto Pandolfo, que falou do compromisso do Porto Itapoá com a Sustentabilidade, como um dos três pilares de atuação. “Nossa atuação socioambiental faz parte da estratégia do Terminal desde o início de nossas operações e este reconhecimento por parte do Ministério da Infraestrutura tem



O Terminal do Porto Itapoá na Baía da Babilonga

um fator motivador muito especial, que vai ao encontro do que entendemos ser o modelo de desenvolvimento do setor portuário no País”, disse.

Na premiação estavam Diogo Piloni, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mateus Salomé do Amaral, Subsecretário de Sustentabilidade do Ministério da Infraestrutura e Adalberto Tokarski, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

SOBRE O PORTO ITAPOÁ

O Porto Itapoá iniciou suas operações em junho de 2011, sendo considerado um dos terminais mais ágeis, eficientes e sustentáveis da América Latina e um dos maiores e mais importantes do País

na movimentação de cargas containerizadas, segundo a Antaq. De administração privada, possui uma estrutura capaz de movimentar 1,2 milhão de TEUs por ano e está rumo a fase final de sua expansão que possibilitará a movimentação de 2 milhões de TEUs anualmente.

Situado no litoral norte de Santa Catarina, o Porto Itapoá está posicionado entre as regiões mais produtivas do Brasil, contemplando importadores e exportadores de diversos segmentos empresariais. Sua localização privilegiada, na Baía da Babilonga, proporciona condições seguras e facilitadas para a atracação dos navios. Com águas calmas e profundas, a Baía é ideal para receber embarcações de grande porte, uma tendência cada vez mais adotada na navegação mundial.

PORTO DO AÇU COMEMORA CINCO ANOS DE IMPLANTAÇÃO DO VTS

O primeiro Serviço de Controle de Tráfego de Embarcações (VTS) do Brasil comemorou, em dezembro de 2020, cinco anos de operações contínuas. Implantado de forma pioneira no Porto do Açu, em São João da Barra (RJ), o VTS opera em conformidade com as boas práticas

internacionais aplicáveis, sendo regulado no Brasil pela Normam-26 – Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Tráfego de Embarcações.

O processo de estabelecimento, homologação e operação do Centro VTS é coordenado pela Autoridade Marítima

junto ao Centro de Auxílios à Navegação Almirante Moraes Rego (CAMR), Organização Militar (OM) da Marinha do Brasil (MB) ligada à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). Concebido como um auxílio eletrônico à navegação, com capacidade de prover monitorização ativa do tráfego aquaviário, o sistema tem o propósito de ampliar a segurança da vida humana no mar, promovendo a segurança da navegação e a proteção



Serviço de Controle de Tráfego de Embarcações

ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções.

No Porto do Açu, o VTS atua em conjunto com um sistema de monitoramento de dados meteoceanográficos, sinalização

náutica com lanternas com transponder AIS, previsão meteorológica dedicada e customizada, faturamento automático de tarifas de acesso, ferramentas de Business Intelligence e um moderno Port Management Information System (gestão de informações portuárias), que compõem o VTMIS (Vessel Traffic Management Information System). Todo este aparato tecnológico tem capacidade para interagir com o tráfego marítimo, tendo como elementos essenciais equipamento Radar, AIS, meios de comunicação (VHF), sistema de TV de circuito fechado (CCTV) e sensores meteorológicos e ambientais, além de um robusto sistema de gerenciamento dos dados, no mesmo nível dos melhores Centros VTS mundiais.

O Porto do Açu é um empreendimento portuário privado que concentra dez

Terminais de Uso Privado (TUP), com possibilidade de até 35 embarcações atracadas simultaneamente, número que representa 33% dos terminais privados em operação no estado do Rio de Janeiro.

(Fonte: Danthi Comunicações)

ENTREGA DO PEM 2040 AO PRESIDENTE DA REPÚBLICA E AO MINISTRO DA DEFESA

O Comandante da Marinha (CM), Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, entregou, em 10 de setembro último, o Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040) ao Presidente da República, Jair Bolsonaro, e ao Ministro da Defesa, Fernando Azevedo. A entrega foi feita durante a Cerimônia de Encerramento

do Curso Especial de Habilitação para Promoção a Sargento, no Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA), cidade do Rio de Janeiro. Nessa data, o PEM 2040 foi formalmente divulgado.

O PEM 2040 é um documento de alto nível elaborado para orientar o planejamento de médio e longo prazo

da Marinha do Brasil (MB), detalhando Objetivos Navais e suas decorrentes Ações Estratégicas Navais, norteados pela “Visão de Futuro da MB”, e que contribuirão para o cumprimento da missão da Força.

O plano foi elaborado após período de amplas discussões e trabalhos, com a participação de militares e civis, formadores de opinião e representantes das comunidades científica e acadêmica, considerando, entre outros parâmetros, as capacidades que a MB deve adquirir e manter e a necessidade de constantemente ampliar a interação do planejamento estratég-

gico ao Plano Plurianual, além de fortalecer, ainda mais, a aproximação com a sociedade e órgãos governamentais.

O PEM 2040 é, também, um instrumento para consolidar uma gestão eficaz de ameaças e oportunidades para a MB; estando condicionado pelos documentos de alto nível da Defesa, como a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa Nacional, em plena consonância com

a Constituição Federal e as atribuições legais da Força.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Presidente da República e Ministro da Defesa recebem o PEM 2040

MB PRESTA APOIO À POPULAÇÃO DO AMAPÁ DURANTE APAGÃO

Com o propósito de amenizar os transtornos ocasionados pela falta de energia elétrica que afetou o Amapá em novembro último, a Marinha do Brasil (MB), por meio do 4º Distrito Naval (Belém-PA), disponibilizou 31 militares da área de saúde para apoio médico no Estado. A ajuda foi definida em reunião entre o secretário de Estado da Saúde do Estado do Amapá, Juan Mendes Silva; o comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Valter Citavicius Filho; e o Capitão dos Portos do Amapá, Capitão de Fragata Carlos Augusto de Souza Junior.

Médicos (Clínica Geral, Cirurgia Geral, Pneumologia), cirurgiões dentistas, farmacêuticos, enfermeiros e nutricionis-

tas atenderam à população de 11 a 21 de novembro no Centro de Triage, anexo ao Hospital de Emergência de Santana. Os militares disponibilizados são do efetivo do Navio-Doca Multipropósito *Bahia*, do Navio-Auxiliar *Pará* e do Navio-Patrolha *Guanabara*.

Além de auxílio na área da Saúde, a MB também contribuiu com apoio logístico durante o apagão no Amapá. O Navio-Auxiliar *Pará*, desatracou, em 7 de novembro, do cais da Base Naval de Val de Cães, em Belém (PA), para apoiar a Capitania dos Portos do Amapá no transporte de 45 Fuzileiros Navais do 2º Batalhão de Operações Ribeirinhas, água potável, combustível, gêneros alimentícios e medicamentos.

O navio permaneceu no estado para auxiliar a população e órgãos públicos até o reestabelecimento das condições de normalidade.

O *Pará* conta com estrutura de atendimento em saúde composta de consultórios médicos e odontológicos, farmácia, laboratórios, equipamentos de mamografia, ultrassonografia e raio-x e exerce, tradicionalmente, importante papel para o resgate à cidadania das populações ribeirinhas da região amazônica.

(Fonte: www.marinha.mil.br)



Militares embarcam mantimentos no Navio-Auxiliar *Pará*

4º DN REALIZA AÇÃO DE PREVENÇÃO AO ESCALPELAMENTO NO MARAJÓ

O Comando do 4º Distrito Naval realizou, de 25 a 27 de setembro último, ação de conscientização e prevenção do escalpelamento nos municípios de Soure e Salvaterra (PA), na Ilha do Marajó. A atividade teve como propósito levar à população local informações sobre esse tipo de acidente e a necessidade de proteção dos cabelos durante o uso de embarcações naquela região, sobretudo pelas mulheres.

Foram realizadas palestras e distribuição de toucas e turbantes para proteção dos cabelos, material doado pela Sociedade Amigos da Marinha do Pará (Soamar-PA). A ação foi transmitida por meio de *live*, pelo Facebook, na página da Prelazia do Marajó. Houve também ação de presença nos portos e trapiches, com



Mulheres da Ilha de Marajó receberam toucas e turbantes

celebração transmitida por duas rádios de Soure. Além disso, as igrejas locais cederam o espaço para que, nos finais das celebrações, fossem passadas mensagens abordando o assunto.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

CPAOR RECEBE DOAÇÃO DE COBERTURAS DE EIXOS

A Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR) recebeu doação de 50 coberturas de eixos da empresa Barra do Pará, em 28 de agosto último, em

virtude do Dia Nacional de Combate ao Escalpelamento. O material doado será instalado gratuitamente em embarcações da população ribeirinha de baixo poder



Representantes da Marinha e da empresa Barra do Pará na sede da Capitania

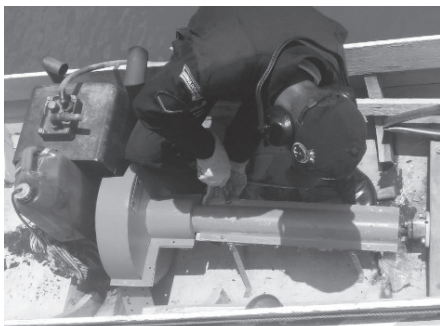
aquisitivo, a fim de evitar esse tipo de acidente, comum na região, que consiste no arrancamento brusco do couro cabeludo, após os cabelos se enrolarem nos eixos e partes móveis dos motores.

Neste ano, a Capitania já recebeu a doação de cem coberturas para distribuição em ações preventivas e de orientações em comunidades ribeirinhas. A iniciativa é estimulada por meio de parcerias entre a Capitania e instituições do setor aquaviário que atuam no Pará e demonstram comprometimento com a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana nas embarcações.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

DIA NACIONAL DE COMBATE E PREVENÇÃO AO ESCALPELAMENTO

A Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR) realizou, de 21 a 30 de agosto último, no estado do Pará, ações em alusão ao Dia Nacional de Combate e Prevenção ao Escalpelamento, celebrando no dia 28 daquele mês. No período, foram instaladas 36 coberturas de eixo em embarcações, proferidas palestras



Militar instala cobertura de eixo em embarcação ribeirinha

educativas e doados coletes salva-vidas nos municípios de Curalinho, Breves e São Sebastião da Boa Vista (PA). Além disso, na Feira do Açaí, em Belém (PA), foram realizados agendamentos para a instalação de coberturas de eixo.

A Capitania pode ser acionada, a qualquer tempo, para instalação gratuita de coberturas dos eixos dos motores de embarcações que fazem o transporte da população ribeirinha. Durante as ações realizadas ao longo do ano, os militares também proferem palestras sobre a importância da utilização de coletes salva-vidas e realizam inscrições e vistorias de embarcações, divulgando medidas de prevenção ao escalpelamento, com distribuição de panfletos educativos, e promovendo ações de conscientização sobre o enfrentamento à Covid-19.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

MARINHA PROMOVE OPERAÇÃO OUTUBRO ROSA 2020 NO AMAZONAS

O Comando da Flotilha do Amazonas, subordinado ao 9º Distrito Naval (Manaus-AM), realizou, de 13 a 27 de outubro último, a Operação Outubro Rosa 2020, com foco na campanha mundial de combate e prevenção ao câncer de mama. O Navio de Assistên-



Exame de mamografia a bordo do NAsH *Doutor Montenegro* durante o Outubro Rosa

cia Hospitalar (NAsH) *Doutor Montenegro* realizou atendimentos médicos voltados para a área de ginecologia, nos quais se destacaram os exames de mamografia, exames de colo do útero e demais atendimentos com foco na atenção básica, além de palestras para a conscientização da mulher e seus familiares sobre o câncer de mama.

Foram realizados, ainda, exames laboratoriais, de enfermagem, palestras sobre nutrição, higiene bucal e doenças sexualmente transmissíveis. Durante a operação, o *Doutor Montenegro* percorreu os rios Amazonas, Nhamundá e Trombetas, atendendo ao município de Nhamundá, no estado do Amazonas, e demais comunidades em seu entorno. Foram atendidas 648 pessoas e realizados 688 procedimentos médicos e 326 exames, entre os quais 71 mamografias. Durante a Operação, o navio foi iluminado na cor rosa enquanto atracado.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

NAsH SOARES DE MEIRELLES REALIZA ATENDIMENTOS DE SAÚDE EM CAREIRO DA VÁRZEA

O Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Soares de Meirelles*, subordinado ao Comando da Flotilha do Amazonas, desatracou da Estação Naval do Rio Negro (Manaus-AM) rumo ao município amazonense de Careiro da Várzea, a fim de realizar atividades de promoção, cuidado e de atenção básica à saúde no período de 29 de setembro a 1º de outubro. Na comissão, foram prestados 97 atendimentos médicos,



Atendimentos foram realizados em escola do município de Careiro da Várzea

realizados 41 exames laboratoriais, aplicadas 15 doses de vacinas e distribuídos 4.205 medicamentos.

O navio também contou com uma Equipe de Resposta de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica (NBQR) do 9º Distrito Naval, que realizou ações de descontaminação nas áreas

utilizadas, antes e após os atendimentos. Durante as atividades de assistência hospitalar, foram adotados os protocolos sanitários vigentes no Estado. A escolha da região atendida foi feita em estreita coordenação com a Secretaria Estadual de Saúde do Amazonas.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

OPERAÇÃO ÁGATA NORTE PROMOVE AÇÕES DE SAÚDE EM BREVES

As Forças Armadas, por meio do Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Soares de Meirelles*, subordinado ao 9º Distrito Naval (Amazonas-AM), levaram atendimentos médicos e odontológicos à população de Breves (PA), entre os dias 24 e 26 de outubro último. As ações fizeram parte da Operação Ágata Norte e empregaram médicos, cirurgião-dentista, enfermeiro, farmacêutico e técnicos de enfermagem da Marinha do Brasil (MB).

Foram prestados 620 atendimentos médicos, 620 de enfermagem e 117 odontológicos. Houve, ainda, distribuição de 23 mil medicamentos e 1.640 kits de higiene bucal. Na ocasião, também foram realizados 150 exames laboratoriais.

A fim de prevenir e combater o novo coronavírus, militares da MB realizaram a descontaminação do local antes e após os atendimentos, seguindo os protocolos de segurança e higiene estabelecidos pelas autoridades da cidade.

A Operação Ágata Norte 2020 foi realizada em outubro e novembro pelas



Militares da Marinha monitoram batimento cardíaco fetal

Forças Armadas, em conjunto com órgãos estaduais e federais e agências de segurança pública e ambientais, constando de ações preventivas e repressivas contra delitos transfronteiriços e ambientais, de descontaminação e de assistência hospitalar. Em proveito das atividades, militares conscientizaram a sociedade sobre as medidas de combate à Covid-19 e complementaram as ações realizadas no contexto da Operação Verde Brasil II.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

LANÇAMENTO DO LIVRO *DA ARMADA REAL PARA A MARINHA IMPERIAL*



Após publicação em Portugal, ganha edição brasileira o livro *Da Armada Real para a Marinha Imperial*, obra colaborativa elaborada por pesquisadores brasileiros e portugueses. Os textos reunidos abordam o desenvolvimento e a modernização da Armada Real Portuguesa no final do século XVIII, suas ações na defesa do comércio marítimo nacional e nas lutas contra a França.

A obra relata também a transmigração da Família Real para o Brasil, numa operação de grande porte, e as posteriores atuações no Atlântico Sul, até a adesão de algumas unidades e do pessoal à nova Marinha Imperial Brasileira, mostrando os que ficaram no Brasil e os que regressaram a Portugal. Trata-se, assim, da difusão da História Marítima feita por historiadores dos dois lados do Atlântico.

A publicação é da Editora SDM.
(Fonte: Bono nº 788, de 11/9/2020)

PRIMEIRA CIRCUM-NAVEGAÇÃO BRASILEIRA E PRIMEIRA MISSÃO DO BRASIL À CHINA (1879-1881)

Foi lançado o livro *Primeira Circum-Navegação Brasileira e Primeira Missão do Brasil à China (1879-1881)*, de Marli Cristina Scomazzon e Jeff Franco, editado pela Dois por Quatro Editora, de Florianópolis (SC). A obra é o resultado de pesquisas em diversos arquivos brasileiros e de outros países para coletar documentos, fotografias e ilustrações sobre os temas, desconhecidos de muitos.

O livro aborda a primeira volta ao mundo realizada por um navio e uma tripulação brasileiros e os bas-



tidores da primeira missão diplomática brasileira à China, fatos ocorridos entre 1879 e 1883.

Para a missão, foram nomeados ministros plenipotenciários e enviados extraordinários o diplomata Eduardo Callado e o Contra-Almirante Arthur Silveira da Motta, futuro Barão de Jacuguai. Além deles, foram designados, ainda, o adido à Legação Imperial em Madri, Henrique Carlos Ribeiro Lisboa, que foi nomeado secretário da missão especial; o secretário do almirante, Capitão-Tenente Luís Felipe Saldanha da Gama; e o Primeiro-Tenente Alexandrino Faria de Alencar – estes dois últimos nomeados adidos militares.

A obra revela os bastidores da elaboração do Tratado de Amizade, Comércio e Navegação, assinado entre Brasil e China em 5 de setembro de 1880 e, em relação à viagem de circum-navegação, registra que esta durou 430 dias, sendo 268 de viagem e 162 nos portos. A viagem chegou ao fim em 24 janeiro de 1881, voltando ao Brasil com 197 homens que embarcaram “naquela difícil e imprevisível jornada”. “Muitos marinheiros acabaram ceifados pela inanição ou por enfermidades como o beribéri. Alguns, desertaram e outros não puderam voltar, pois permaneciam hospitalizados”, relatam os autores, que, com base em uma reconstrução minuciosa feita a partir de documentos da época, deixam claro um certo despreparo da tripulação para a perigosa empreitada. Além disso, avaliam que a

Corveta *Vital de Oliveira*, de construção mista (casco de madeira e corpo de metal, movida a motor e a vela), embora fosse considerada um belo exemplar da nossa arquitetura naval, já contava mais de 12 anos de uso e não apresentava as condições ideais de navegação para enfrentar as fortes tempestades que acabaria encontrando pela frente, como comprovam as diversas avarias sofridas ao longo do percurso. Na parte final, com base em consultas aos Livros de Socorros da *Vital de Oliveira*, estão relacionados os nomes de todos os integrantes da tripulação que participaram da primeira viagem de circum-navegação da Marinha Imperial.

Marli Cristina Scomazzon e Jeff Franco são coautores das obras *A Caminho do Ouro – norte-americanos na Ilha de Santa Catarina* (2015) e *História Natural da Ilha de Santa Catarina: o códice de Noronha* (2017). Sobre o livro recém-lançado, dizem: “Uma de nossas propostas foi recuperar uma aventura levada com heroísmo por centenas de marinheiros anônimos, alguns dos quais até perderam a vida. A outra foi levantar os registros da primeira missão brasileira à China, num exemplo de como os fatos evoluem na crônica da vida política do nosso país (...) É uma parte interessante da memória nacional e também repleta de curiosidades”.

O livro pode ser adquirido em <https://www.doisporquatro.com/primeira-circum-navegacao-brasileira-e-primeira-missao-do-brasil-a-china-1879>.

NAsH *CARLOS CHAGAS* REALIZA ASSHOP EM COMUNIDADES DO RIO PURUS

O Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Carlos Chagas* realizou, entre 9 e 19 de setembro último, atendimentos de saúde no Rio Purus, entre os municípios amazonenses de Beruri e Anori, nas comunidades Surara, Boas Novas, Ubin, Cuiuanã, Itapuruna e Paricatuba.

Foram realizadas consultas médicas, atividades educativas na área de odontologia, aplicação de flúor, exames laboratoriais, testes rápidos, distribuição de medicamentos e aplicação de 222 doses de vacinas. Na ação, foram atendidas 980 pessoas. O navio contou com uma Equipe de Resposta de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica do 9º Distrito Naval (Manaus-AM), que descontaminou as áreas utilizadas antes e após os atendimentos.



Imunização da população ribeirinha

Durante as atividades de Assistência Hospitalar (Assshop), foram adotados os protocolos sanitários vigentes no Estado. A escolha da região para realização dos atendimentos foi feita em coordenação com a Secretaria Estadual de Saúde do Amazonas. (Fonte: www.marinha.mil.br)

NAsH *OSWALDO CRUZ* LEVA ATENDIMENTO DE SAÚDE AO ALTO SOLIMÕES

As comunidades do Alto Solimões distantes mais de mil quilômetros de Manaus (AM) receberam, de 22 de setembro a 4 de outubro último, a visita do Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Oswaldo Cruz*, subordinado ao Comando da Flotilha do Amazonas.

Mesmo com baixos níveis fluviométricos dos rios nessa época do ano, foi possível atender às comunidades de Tamanicoá, Nova Esperança, Foz do Jutai, Porto Alegre, Nossa Senhora de Nazaré, Nova Israel, Tonantins, Nova Jerusalém, Santo Antônio do Içá, Betânia, Lago Grande e Santa Cruz da Nova Aliança, no interior do Amazonas. Nessas localidades, foram realizadas



Médico da Marinha do Brasil durante atendimento aos ribeirinhos

consultas médicas, exames laboratoriais, testes rápidos, distribuição de medicamentos, vacinação, orientação odontológica e conscientização de pre-

venção à Covid-19. No total, mais de mil ribeirinhos foram assistidos.

O navio suspendeu com uma Equipe de Resposta de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica (NBQR) que realizava, antes e após os atendimentos, ações de descontaminação nas áreas utilizadas. Participaram da comissão militares do 9º Distrito Naval, do Comando da Flotilha do Amazonas, da Policlínica Naval de Manaus

e do 1º Batalhão de Operações Ribeirinhas e uma aeronave do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Noroeste.

Durante as atividades de assistência hospitalar, foram adotados os protocolos sanitários vigentes no Estado assim como a escolha da região dos atendimentos foi feita em estreita coordenação com a Secretaria Estadual de Saúde do Amazonas.

(Fonte: www.marinha.mil.br)

HNMD PARTICIPA DE PROJETOS DE PESQUISAS CLÍNICAS DE RELEVÂNCIA INTERNACIONAL

Com a implementação do Programa de Especialização em Medicina Intensiva (PEMI), o Hospital Naval Marcílio Dias (HNMD) vem contribuindo não só para a capacitação dos profissionais médicos do Corpo de Saúde da Marinha (CSM), mas também para o desenvolvimento de importantes Pesquisas Clínicas de alto nível.

A Unidade de Tratamento Intensivo (UTI) do Hospital participou, efetivamente, dos Projetos Coalizão, coordenados pelo Hospital Israelita Albert Einstein e Hospital do Coração (HCor), nas pesquisas para o tratamento da Covid-19 iniciadas em março de 2020. Esses estudos permitiram publicações em três destacadas revistas médicas mundialmente conceituadas: *The New England Journal of Medicine*, *Journal of American Medical Association (Jama)* e *The Lancet*.

A efetivação do PEMI e os inúmeros avanços alcançados com os projetos de pesquisa científica reafirmam e solidificam a importante parceria entre o HNMD



Capas das revistas *The New England Journal of Medicine*, *Journal of American Medical Association (Jama)* e *The Lancet*

e a Fundação Amarcílio, incrementando a produção científica por meio de pesquisas clínicas de alto nível e, conseqüentemente, provendo o aprimoramento dos profissionais do Corpo de Saúde da Marinha para que assistam com excelência toda a Família Naval.

(Fonte: www.marinha.mil.br)