

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Editada desde 1851)

v. 135 n. 04/05
abr./jun. 2015

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. 135	n. 04/06	p. 1-320	abr. / jun. 2015
-------------------	----------------	--------	----------	----------	------------------

A Revista Marítima Brasileira, a partir do 2º trimestre de 2009, passou a adotar o Acordo Ortográfico de 1990, com base no Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa, editado pela Academia Brasileira de Letras – Decretos nºs 6.583, 6.584 e 6.585, de 29 de setembro de 2008.

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 *Eduardo Bacellar Leal Ferreira*

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Almirante de Esquadra *Airton Teixeira Pinho Filho*

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Vice-Almirante (Ref^o-EN) *Armando de Senna Bittencourt*

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Corpo Editorial

Capitão de Mar e Guerra (Ref^o) *Milton Sergio Silva Corrêa* (Diretor)

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

Jornalista *Deolinda Oliveira Monteiro*

Jornalista *Manuel Carlos Corgo Ferreira*

Assessoria Técnica

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

Terceiro-Sargento-PD *Isabelle de Medeiros Vidal*

Diagramação

Desenhista Industrial *Felipe dos Santos Motta*

Artífice de Artes Gráficas *Celso França Antunes*

Assinatura/Distribuição

Terceiro-Sargento-RM1-ES *Mário Fernando Alves Pereira*

Marinheiro-RM2 *Pedro Paulo Moreira Cerqueira*

Departamento de Publicações e Divulgação

Primeiro-Tenente (RM2-T) *Luiz Cesário da Silveira do Nascimento*

Apoio Administrativo e Expedição

Suboficial-CN *Maurício Oliveira de Rezende*

Suboficial-MT *João Humberto de Oliveira*

Impressão / Tiragem

CMI Serviços Editoriais Eireli ME / 8.000

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manuel nº 15 — Praça XV de Novembro — Centro — 20010-090 — Rio de Janeiro — RJ
☎ (21) 2104-5493 / -5506 - R. 215, 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 Eloi 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 “indole 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@dphdm.mar.mil.br

Intranet: dphdm-083@dphdoc

Assinatura e alteração de dados:

E-mail: rmbassinatura@dphdm.mar.mil.br

Intranet: dphdm-085@dphdoc

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

BRASIL (R\$ 15,00 e R\$ 60,00) EXTERIOR (US\$ 10 e US\$ 40)

O pagamento da assinatura pode ser feito por desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R\$ 5,00, 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

- 9 **150º ANIVERSÁRIO DA BATALHA NAVAL DO RIACHUELO**
Mensagem da Presidenta da República
Dilma Vana Rousseff
- 11 **150º ANIVERSÁRIO DA BATALHA NAVAL DO RIACHUELO**
Ordem do Dia do Comandante da Marinha
Eduardo Bacellar Leal Ferreira – Almirante de Esquadra
- 13 **NOSSA CAPA**
150 ANOS DA VITÓRIA EM RIACHUELO
Armando de Senna Bittencourt – Vice-Almirante (Ref²-EN)
Início das hostilidades. Acontecimentos que antecederam à batalha. A batalha.
Os dias seguintes
- ★
★ ★
- 27 **“BICO FINO” CONDUZ SUBMARINO “PELOS QUEIXOS”**
Milton Marciano – Vice-Almirante (Ref²)
Contratorpedeiro *Paraíba* reboca Submarino *Guanabara*, que estava à matroca a 100 milhas do Cabo de Santa Marta. Resumo histórico do *Paraíba* desde quando era da Marinha dos Estados Unidos até sua baixa na nossa Marinha. Desempenho exemplar ao longo de sua vida operativa de 22 anos
- 37 **A QUESTÃO PALESTINA – Parte II (final)**
Luiz Sérgio Silveira Costa – Vice-Almirante (Ref²)
A Cisjordânia. Sionismo e a estratégia israelense. A situação hoje – árabes em Israel e nas áreas ocupadas – os assentamentos, o controle e a violência. Problema religioso. Solução da questão palestina
- 67 **DA ORIGEM DA VIDA AO HOMEM – Parte II**
Mucio Piragibe Ribeiro de Bakker – Contra-Almirante (Ref²)
Hominídeos – ancestrais do homem. Australopitecos. O gênero *Homo* e a dispersão da espécie humana – canibalismo. Gênese de outras etnias. A Eva Mitocondrial. Homem moderno
- 85 **O ESTANDARTE QUE NUNCA SE ABATEU**
Guilherme Mattos de Abreu – Contra-Almirante (RM1)
Estandarte da Companhia dos Guardas-Marinhas na Escola Naval. Descrição do estandarte. Chegada ao Rio de Janeiro em 1809. O segundo estandarte em 1846 e os da Escola Naval ao longo da República
- 93 **NAVIOS-AERÓDROMO E AVIAÇÃO EMBARCADA NA ESTRATÉGIA NAVAL CHINESA**
Eduardo Italo Pesce – Professor
Considerações sobre NAe. Estratégia da China. Rumo aos “mares distantes”. Soberania e interesses marítimos – projeção de poder

- 109 **ORIGENS DOS MERGULHADORES DE COMBATE DA MARINHA DO BRASIL**
Rodney Alfredo Pinto Lisboa – Professor
A busca pelo conhecimento. Precursores dos MECs no Brasil – desafios. Estabelecimento das bases compatíveis com a realidade. A conquista gradativa
- 125 **A CRIAÇÃO DO ESTABELECIMENTO NAVAL DO ITAPURA E COLÔNIA MILITAR (1858)**
Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva – Historiadora
Império do Brasil *versus* República do Paraguai. Disputas por fronteiras e livre navegação. Atuação do Ministério da Marinha. Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar na foz do Rio Tietê, afluente do Rio Paraná
- 137 **PROJEÇÃO ANFÍBIA**
Renato Rangel Ferreira – Capitão de Mar e Guerra (FN)
Evolução das operações anfíbias. Desenvolvimento doutrinário. Projeção anfíbia e o desafio da Marinha – defesa da Amazônia Azul
- 149 **RELAÇÕES DO BRASIL COM A REPÚBLICA POPULAR DA CHINA**
Cesar Augusto Lambert de Azevedo – Capitão de Mar e Guerra (Ref²)
A China no noticiário do Brasil – relações de troca. Programa estratégico do Presidente Xi Jinping e os desafios. Relações Brasil – RPC: Produtos exportados e importados. Decisões a tomar
- 161 **AS PRIMEIRAS ASPIRANTES NA ESCOLA NAVAL**
Hercules Guimarães Honorato – Capitão de Mar e Guerra (RM1-IM)
Débora de Araújo Rabello – Capitão-Tenente (T)
Breve história da mulher nas Forças Armadas. Valores militares. Primeiros passos – estágio de adaptação de 2014. Análise de coleta de dados
- 175 **A CONJUNTURA ECONÔMICA E A BASE INDUSTRIAL DE DEFESA**
Rodrigo Cordeiro Guimarães – Capitão de Fragata (IM)
Aspectos relevantes – principais *BID* e *Clusters*. A *BID* brasileira: histórico, aspectos, importância, potenciais e limitações. Esforços da MB para o desenvolvimento da *BID* – iniciativas no passado, mobilização, Paed e Paemb, P&D, potencial para nacionalização
- 193 **AUTOMAÇÃO DOS COCKPITS – UM NOVO DESAFIO PARA A AVIAÇÃO NAVAL**
Guilherme Conti Padão – Capitão de Corveta
Modernização de meios – *cockpits* automatizados. Adaptação dos pilotos à sofisticação da aviônica de *cockpits* – mudanças que carecem de novas formas de treinamento e interação com a aeronave
- 197 **BOLINHA, TREM, PASSO E GANCHO**
Robinson Farinazzo Casal – Capitão de Corveta
Operação aérea de aproximação do Grumman P-16 Tracker do NAeL *Minas Gerais*. O pouso é sempre tenso – a 100 nós se aproxima da pista flutuante que se afasta a 20 nós. Modernização de meios para o NAe *São Paulo*, aeronaves AF-1 e AEW
- 201 **FORMAÇÃO DA MENTALIDADE MARÍTIMA DO POVO BRASILEIRO**
Thiago Cavalcante Lopes – Aspirante
Filipe de Oliveira Lopes – Aspirante
Guilherme Rozk Basílio – Aspirante
Importância histórica. Potencialidades do mar brasileiro. A mentalidade marítima – necessidade do apoio da população sobre a importância do mar

- 209 **BRASIL, JAPÃO E AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS: A CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE CADETES COMO CONECTIVO ENTRE AS PARTES**
Walmor Cristino Leite Junior – Aspirante
Breve histórico. As relações Brasil-Japão hoje. O Japão e as forças de autodefesa. A Conferência Internacional. Comunidade nipônica no Brasil. Os brasileiros no Japão
- 216 **CARTA DOS LEITORES**
- 217 **NECROLÓGIO**
- 227 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**
- 229 **DOAÇÕES À DPHDM**
- 243 **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
- 257 **REVISTA DE REVISTAS**
Sinopses de matérias selecionadas em mais de meia centena de publicações recebidas do Brasil e do exterior
- 269 **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

MENSAGEM DA PRESIDENTA DA REPÚBLICA, POR OCASIÃO DA COMEMORAÇÃO DO 150º ANIVERSÁRIO DA BATALHA NAVAL DO RIACHUELO, DATA MAGNA DA MARINHA, E DA IMPOSIÇÃO DA COMENDA DA ORDEM DO MÉRITO NAVAL

Brasília, DF.
Em 11 de junho de 2015.

A Data Magna da Marinha, celebrada neste dia 11 de junho, nos remete à Batalha Naval do Riachuelo, marco de nossa história que, hoje, completa o seu aniversário de 150 anos.

Os resultados estratégicos da vitória em Riachuelo são inquestionáveis. Ela nos legou os exemplos de superação e persistência com que diversos heróis – entre eles, o Almirante Barroso o Guarda-Marinha Greenhalgh e o Marinheiro Marcílio Dias – materializaram seu amor à Pátria, escrevendo, com profissionalismo e bravura, um dos mais grandiosos eventos da História Naval brasileira.

Nos dias de hoje, presenciamos um cenário bastante distinto daquele que marcava nosso entorno geográfico no período do conflito. Vivenciamos um ambiente onde imperam os laços de amizade, a cooperação e a busca por políticas regionais de fomento ao desenvolvimento social, econômico e de defesa. Mesmo nesse clima pacífico, nossa segurança requer constante vigilância e preparo das Forças Armadas para atuar em conformidade com o preconizado em nossa Constituição, defendendo a nossa soberania.

A Marinha do Brasil segue honrando o seu compromisso histórico, assim como seus heróis do passado. Trabalha, diuturnamente, para garantir que nossas águas jurisdicionais – a Amazônia Azul – e nossas malhas hidroviárias sejam um ambiente seguro, em que se possa cultivar a integração e o avanço econômico por meio do comércio marítimo e fluvial, além da exploração soberana dos recursos nelas existentes.

Para garantir o uso do mar em prol dos interesses da nação, marinheiros, fuzileiros e servidores civis da Marinha atuam, com dedicação e bravura, na salvaguarda da vida humana no mar, na segurança da navegação e prevenção da poluição ambiental, na cooperação com o desenvolvimento nacional e com a defesa civil, na garantia da lei e da ordem, além de contribuírem com a política externa.

Os exemplos dessa proativa atuação da Força Naval são diversos. Ressalto a participação de tropas e meios navais nas missões de paz, sob a égide das Nações Unidas, no Haiti e no Líbano, que reforçam a crescente inserção político-estratégica do Brasil no cenário internacional; a presença no continente antártico, que impulsiona nossas pesquisas científicas; a condução da formação e do aperfeiçoamento do pessoal da Marinha Mercante, garantindo a presença de profissionais qualificados no mercado de trabalho; e as ações cívico-sociais e de assistência médico-hospitalar nas regiões do Pantanal e da Amazônia, levando a presença do Estado a todos os rincões de nosso território.

Neste dia de júbilo, em que diversas personalidades civis e militares, nacionais e estrangeiras, estão sendo agraciadas com a comenda da Ordem do Mérito Naval, transmito a todos, na condição de Grã-Mestre, efusivas congratulações e sincero agradecimento pelos relevantes serviços prestados à Força Naval.

Aos militares e civis, homens e mulheres que compõem as fileiras da Marinha, registro minhas felicitações pela Data Magna da Força que escolheram servir. Reafirmo minha confiança no trabalho que desenvolvem, de forma patriótica e dedicada, para a construção de um país orgulhoso do seu passado e com visão de futuro, no qual imperem a justiça social, a soberania plena e a paz.

Parabéns às brasileiras e aos brasileiros que fazem da Marinha do Brasil razão de orgulho de todos nós!

DILMA ROUSSEFF
Presidenta da República Federativa do Brasil

150º ANIVERSÁRIO DA BATALHA NAVAL DO RIACHUELO – DATA MAGNA DA MARINHA

BRASÍLIA, DF.
Em 11 de junho de 2015.

ORDEM DO DIA Nº 4/2015

Em 1865, a jovem Nação brasileira, ainda sob o regime imperial, experimentava a consolidação do sentimento de nacionalidade. No entorno geográfico, os recentes processos de independência conformavam movimentos de estabilização e de confrontos limítrofes.

O Brasil atribuía muita importância à região do Rio da Prata, pois a livre navegação pelos seus grandes cursos d'água permitia o acesso ao interior do País. A comunicação terrestre com a província de Mato Grosso era precária, reforçando a relevância do emprego dos rios Paraná e Paraguai para alcançá-la.

Esse era o contexto ao eclodir a Guerra da Tríplice Aliança, maior conflito regional na história sul-americana, na qual a invasão de parte das Províncias de Mato Grosso e do Rio Grande do Sul serviu como estopim e gerou a necessidade de atuar militarmente para salvaguardar os interesses nacionais.

A Batalha Naval do Riachuelo, ocorrida há exatos 150 anos, assinalou um momento capital no conflito, pois, ao garantir a liberdade de navegação nos rios Paraná, Paraguai e seus afluentes, permitiu que pudessemos transportar, com segurança, soldados, artilharia e mantimentos, inviabilizando a ofensiva inimiga.

A épica vitória de nossa Força-Tarefa deixou-nos um rico legado de exemplos que hoje, nesta comemoração cívica, devemos exaltar e cultuar.

Exaltar e cultuar o exemplo de heroísmo do Chefe de Divisão Barroso! Oficial austero, com profundo senso de honra, cuja carreira foi, desde muito jovem, forjada a bordo dos navios e que soube, nos momentos decisivos da batalha, arrebatou seus subordinados. Sua ousadia e seu destemor, ao lançar seu capitânia, a Fragata *Amazonas*, contra as unidades inimigas em sucessivos golpes, afundando três navios, dissiparam o fervor de luta dos demais.

Exaltar e cultuar o exemplo de patriotismo do Guarda-Marinha Greenhalgh! Um jovem que, com 20 anos incompletos, lutou até a morte na defesa da Bandeira Nacional, símbolo do Império, símbolo de uma nação ainda em formação, cujo caráter estava surgindo das águas ensanguentadas do Paraná. Enfrentou vários inimigos e acabou tombando, mas nosso Pavilhão não caiu.

Exaltar e cultuar o exemplo de bravura do Marinheiro Marcílio Dias! Praça distinta que sucumbiu na defesa da Canhoneira *Parnaíba*. Seu barco, sua alma! Enfrentou vários inimigos, conseguindo abater dois, mas, terrivelmente mutilado, acabou falecendo no dia seguinte à batalha. Seu espírito nacionalista repousa sob as águas do Rio Paraná.

Exaltar e cultuar o exemplo de arrojo dos combatentes embarcados! Nossa Esquadra, com seus Marinheiros e Soldados, inferiorizada pela surpresa, não esmoreceu ante a desvantagem inicial do combate e logrou incontestável vitória. Ao todo, em nossos nove navios, computamos 104 mortos, 123 feridos e 20 perdidos no combate. Honrados brasileiros, pais de família, filhos queridos, marinheiros de Barroso que perderam suas vidas e, ao serem homenageados, devem tornar-se perenes no consciente nacional.

A Batalha Naval do Riachuelo não pode ser considerada, contudo, como um episódio isolado, nem as ações navais que se desenrolaram tão-somente fruto de inspiração momentânea e do destemor daqueles heróis. Ao citar Rui Barbosa, que dizia que “esquadras não se improvisam”, faz-se mister refletir que Riachuelo foi consequência do esforço de preparação de uma Marinha que, desde os seus primórdios, destacou-se por cultivar profundo profissionalismo, mesmo nos períodos de enormes carências ou inadequações dos seus meios navais, como o que ocorreu no início daquela guerra. Uma Marinha formada e amadurecida em combates: Guerra da Independência, Campanha Cisplatina, Revolta dos Balaios, Cabanada, Revolução Farroupilha, Campanha contra Oribe e Rosas. Uma Marinha comprometida com a manutenção da soberania e da integridade do País. Uma Marinha com ativa participação na formação da nacionalidade.

Assim foi antes de Riachuelo e assim foi após, quando esteve intensamente presente nos dois conflitos mundiais do século XX.

Assim continua sendo nos dias de hoje, atuando nas águas do Líbano, nas ruas de Porto Príncipe, na Amazônia Azul, na Antártica, nos rios da Amazônia Verde e do Pantanal e onde mais a Pátria necessitar.

Assim será sempre, posso afiançar-lhes. Pois o patrimônio de valor e profissionalismo – o compromisso de Riachuelo – do qual nós, marinheiros do presente, somos herdeiros e guardiões é imprescindível para um país com a envergadura que desejamos alcançar no cenário internacional.

As momentâneas dificuldades de aprestamento podem limitar nossas pretensões, mas não inibem nossos sonhos nem diminuem a certeza dos destinos deste país-continente e de sua Armada. Não inibem o fogo sagrado e a alegria contagiante das jovens tripulações que guarnecem nossos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, nem tampouco o entusiasmo maduro de seus comandantes.

Asseguro que nós, marinheiros, continuamos conscientes do dever de que nossos atos e aspirações não sejam nunca menores que a glória e a nobreza daqueles que nos precederam. Esta é a nossa tradição! Este é o verdadeiro sentido de comemarmos o sesquicentenário da vitória na Batalha Naval de Riachuelo! Esta crença foi a nossa gênese; foi o sentimento que impulsionou Barroso e seus comandados e deve ser o estímulo a manter nossa motivação: Tudo pela Pátria!

EDUARDO BACELLAR LEAL FERREIRA

Almirante de Esquadra
Comandante da Marinha

NOSSA CAPA



150 ANOS DA VITÓRIA EM RIACHUELO

ARMANDO DE SENNA **BITTENCOURT****
Vice-Almirante (Ref^o-EN)

SUMÁRIO

Introdução
Início das hostilidades
Os acontecimentos que antecederam à batalha
A Batalha Naval do Riachuelo
Os dias seguintes à batalha

INTRODUÇÃO

Durante o Império, a política externa brasileira dava muita importância à região do Rio da Prata. Era preciso manter os grandes rios dessa região – o Paraná, o Paraguai e o Uruguai – de livre navegação para os navios brasileiros. A via fluvial formada pelos rios Paraná e Paraguai, por exemplo, era a melhor maneira para

se comunicar com a província de Mato Grosso. As intervenções militares do Brasil nos países dessa região ocorreram como consequência dessa política, e foi necessário manter uma Marinha suficientemente aprestada e frequentemente presente no Rio da Prata para efetivá-la.

Com o Paraguai, persistiu por longo tempo o problema da livre navegação no Rio Paraguai. Aquele país sempre ligava

* Aquarela de 1938 do Contra-Almirante Trajano Augusto de Carvalho (1876-1942).

** Diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

essa discussão ao reconhecimento de sua reivindicação de um território ocupado pelo Brasil, ao sul da província brasileira de Mato Grosso. No período que imediatamente antecedeu ao conflito, no entanto, o problema parecia parcialmente superado, e os navios brasileiros podiam passar por território paraguaio, sem maiores percalços.

No Uruguai, Venâncio Flores Barrios, chefe do Partido Colorado, invadiu o território uruguaio, em abril de 1863, com tropas organizadas na Argentina com o apoio do governo deste país, para derrubar o governo, então nas mãos do Partido Blanco. O governo argentino, apesar de apoiar os revoltosos, conseguiu manter uma posição oficial de neutralidade durante todo esse conflito uruguaio.

Essas disputas internas causavam dificuldades e prejuízos aos negócios normais e corretos de brasileiros que tinham propriedades no Uruguai, e, com o aumento da violência, passaram a ocorrer ofensas graves

e até brutalidades. Tendo em vista que esses brasileiros solicitaram que o governo imperial tomasse providências para que fossem respeitadas suas propriedades e indenizados os que sofreram danos, o Brasil resolveu enviar um diplomata, respaldado por uma Força Naval. Coube ao Almirante Tamandaré o comando dessa força.

O Partido Blanco, porém, contava com a simpatia do governo do Paraguai, o que lhe era muito importante por se contrapor ao Brasil e a Buenos Aires. O ditador paraguaio, Francisco Solano López, recebeu propostas daquele partido e também dos *federales* argentinos, liderados por Justo José de Urquiza, governador da província

de Entre Rios, para estabelecer uma aliança defensiva e ofensiva entre o Paraguai, o Uruguai e Entre Rios. Urquiza se opunha à política centralizadora de Buenos Aires, liderada pelo presidente da Argentina, Bartolomé Mitre, e por isso procurava o apoio do Paraguai. López manteve, inicialmente, uma posição cautelosa, evitando compromissos excessivos, mas a aliança lhe convinha, pois garantiria ao seu país uma saída para o mar, muitas vezes dificultada, no passado, por Buenos Aires.

Os representantes do Partido *Blanco* em Assunção mantinham López alertado contra supostas más intenções do Brasil e da Argentina contra o Paraguai, aprovei-

tando a desconfiança que ele tinha em relação a esses países, principalmente quanto às questões de limites não solucionadas.

INÍCIO DAS HOSTILIDADES

Como falhou a ação diplomática brasileira no Uruguai, coube a

Tamandaré, principal autoridade militar presente, iniciar represálias para exigir reparações do governo (blanco) uruguaio. López, porém, enviou um *ultimatum* ao governo brasileiro, alertando-o de que uma intervenção militar no Uruguai seria considerada pelo Paraguai como uma declaração de guerra a seu país.

A ameaça de López foi ignorada, e houve a invasão do Uruguai por tropas brasileiras no final de 1864. Isso fez com que o Paraguai iniciasse as hostilidades contra o Brasil, apresasse o Navio *Marquês de Olinda*, que passava por seu território a caminho de Mato Grosso, e enviasse, em seguida, tropas para ocupar a região do sul

Como falhou a ação diplomática brasileira, coube a Tamandaré iniciar represálias para exigir reparações do governo (blanco) uruguaio aos brasileiros prejudicados

do atual Estado de Mato Grosso do Sul, que reivindicava.

Solano López procurou obter permissão da Argentina para passar com suas tropas para invadir o Brasil. Enviou, em janeiro de 1865, uma nota pedindo consentimento ao governo argentino para atravessar o território da província de Corrientes a fim de atacar a província brasileira do Rio Grande do Sul. Como não obteve esta permissão, tropas paraguaias cruzaram a fronteira argentina e ocuparam a cidade de Corrientes, em 13 de abril de 1865. Depois, uma coluna avançou para o Sul, pela margem esquerda do Rio Paraná, enquanto outra invadiu o Brasil por São Borja, no Rio Grande do Sul. Essas colunas se encaminharam para o Sul, na direção de Entre Rios e na direção do Uruguai, respectivamente. É provável que López esperasse a adesão dos *federales* argentinos e dos *blancos* uruguaios, com a aproximação de suas tropas. Nessa fase inicial do conflito, os paraguaios derrotaram todas as tentativas de resistência argentinas e brasileiras, e sua vitória na guerra lhes parecia rápida e certa.

A invasão de seu território fez com que a Argentina, que tendia a manter uma posição de neutralidade, não se envolvendo militarmente, como fizera na intervenção brasileira no Uruguai, aceitasse uma aliança com o Brasil contra o Paraguai.

O Brasil, a Argentina e a República Oriental do Uruguai assinaram, em 1º de maio, o Tratado da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai. Esse tratado teve por finalidade explícita obter, ao término da

guerra, o fim da ditadura de Solano López, a resolução definitiva dos litígios de fronteira do Paraguai com o Brasil e a Argentina e o estabelecimento da livre navegação nos rios da região. Nele se afirmava não ser a guerra contra o povo paraguaio e sim contra seu governo. Respeitar-se-ia a independência, a soberania e a integridade territorial da República do Paraguai, e o povo paraguaio poderia escolher o governo e as instituições que lhe aprovessem, não podendo se incorporar a nenhum dos aliados e nem pedir seu protetorado como consequência da guerra.

OS ACONTECIMENTOS QUE ANTECEDERAM À BATALHA

O Tratado da Tríplice Aliança teve por finalidade explícita obter o fim da ditadura de Solano López, a resolução dos litígios de fronteira e o estabelecimento da livre navegação nos rios da região

Resolvido o conflito no Uruguai, Tamandaré passou a tomar providências para que houvesse um apoio logístico adequado, com suprimento de carvão, mantimentos e munição e capacidade de reparação de seus navios. Efetivou o bloqueio naval, dividindo sua Força Naval em três divisões. Uma era composta de navios cujos calados

impediam que operassem no Médio Paraná, tendo como capitânia a Corveta *Niterói*, que, sob seu comando direto, permaneceu no Rio da Prata, com base em Montevideú. As outras duas subiram o Rio Paraná, com o propósito de também apoiar as tropas aliadas, que tentavam reagir contra o avanço paraguaio em território argentino. Coube inicialmente ao Capitão de Mar e Guerra Segundino Gomensoro comandar a Força Naval Brasileira no Paraná e apoiar o avanço das tropas aliadas rio acima.

Apesar de a guerra com o Paraguai não ser considerada como um conflito de elevada probabilidade de ocorrência pelo Brasil, no Programa Naval Brasileiro apresentado pelo Ministro da Marinha em 1864 já constavam navios com couraça, limitação de calado e calibre de canhões suficientes para enfrentar fortificações nas margens de rios, necessários para defender os interesses do País. Esse programa, no entanto, ainda não produziu resultados materiais. Os navios da Marinha brasileira eram navios de oceano, inadequados para operar em rios, onde o calado deve ser o menor possível, para evitar encalhes.

Logo, a Força Naval sob o comando de Gomensoro, cujo capitânia era a Corveta *Jequitinhonha*, começou a ser criticada pela imprensa de Buenos Aires, inclusive pelo jornal *Nacion Argentina*, porque progredia muito lentamente rio acima. Na realidade, havia dificuldades no apoio ao pequeno

corpo do Exército argentino comandado pelo General Paunero. O próprio Paunero produziu um documento, publicado pela *Tribuna*, de Buenos Aires, em que afirmava que a demora era causada por ele depender dessa Força Naval como base para suas operações. Como o rio estava baixo, os encalhes de navios também eram frequentes e causadores de atrasos. De uma forma geral, essa hostilidade da imprensa argentina contra a Marinha brasileira se manteria durante boa parte da guerra.

Procurando obter mais agressividade da Força Naval no Rio Paraná, Tamandaré determinou que seu próprio chefe de Estado-Maior, o Chefe de Divisão Francisco

Manoel Barroso da Silva, subisse o Paraná e assumisse o comando.

Barroso era um experiente chefe naval, que participou da sucessão de guerras e conflitos internos no período crítico da formação do Brasil, no qual se consolidou a unidade do território nacional. Era rigoroso, um autêntico comandante de grandes veleiros do século XIX, temido por sua aparência séria – de “ator trágico”, como o descreve, pouco mais tarde, o futuro Barão de Teffê. Tamandaré confiava totalmente nele e conhecia-o muito bem. Eram amigos desde jovens, quando foram colegas em um

curso de inglês no Rio de Janeiro, e Tamandaré, certa vez, salvara a vida de Barroso quando este se afogava. Serviram juntos, no mesmo navio, diversas vezes.

Ele subiu o rio na Fragata *Amazonas*, um navio misto, a velas e de propulsão por máquina a vapor e rodas laterais. Acompanhavam-no a Corveta *Paranaíba* e a Canhoneira

Ivaí, também mistos, mas com hélices. Eram navios de madeira adequados para navegar no oceano, como todos os navios da Força Naval brasileira nessa fase inicial da guerra, e sua navegação no Rio Paraná exigia muito cuidado para evitar que encalhassem. Encalhar, principalmente próximo às margens ocupadas pelo inimigo, poderia redundar na perda do navio e da tripulação.

Logo após assumir o comando da Força Naval, Barroso subiu o rio, a fim de apoiar um ataque, com desembarque de tropas aliadas, para recuperar a cidade de Corrientes. Os navios encalharam diversas vezes, e ele chegou a ter dúvidas se a *Amazonas*, que era o maior deles, deveria prosseguir.

Barroso era um experiente chefe naval, que participou da sucessão de guerras e conflitos internos no período crítico da formação do Brasil, no qual se consolidou a unidade do território nacional

A logística também o preocupava muito, principalmente a comida e a falta de carvão causada pela perda do estoque existente em Corrientes para os paraguaios. Por sua correspondência com Tamandaré, existente no Arquivo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, pode-se avaliar bem as dificuldades que encontrou.

No ataque a Corrientes, em 25 de maio, houve inicialmente bom êxito, mas os paraguaios reagiram e, no dia seguinte, foi preciso reembarcar as tropas aliadas. No começo da guerra, o Paraguai, que havia mobilizado suas tropas no início de 1864, conseguia vencer em quase todos os confrontos.

A Força Naval brasileira permaneceu, no entanto, fundeada no Rio Paraná, nas imediações de Corrientes, portanto bem dentro de território ocupado pelo inimigo e com todas as dificuldades logísticas disso decorrentes, principalmente quanto ao suprimento de carvão e carne, que tinham que ser transportados rio acima, passando por margens ocupadas por paraguaios. Assim estava a Força Naval brasileira na manhã de 11 de junho de 1865, quando foi atacada por uma Força Naval paraguaia e se iniciou a Batalha Naval do Riachuelo.

A recuperação de Corrientes pelos aliados, embora frustrada, mostrou ao alto comando paraguaio que a presença dos navios brasileiros no Rio Paraná era uma séria ameaça para suas tropas que avançavam para o sul pela margem esquerda – a margem direita é o Chaco, com terreno alagadiço e inóspito. Esses navios davam mobilidade às tropas da Tríplice Aliança e ameaçavam permanentemente o flanco direito paraguaio, tornando-o vulnerável a novos ataques. Era preciso, portanto, eliminar a presença do poder naval inimigo.

Os preparativos para o ataque aos navios brasileiros foram realizados sob a orien-

tação direta do próprio López. O plano consistia em surpreendê-los fundeados, abordá-los e, após a vitória, rebocá-los para Humaitá. Por isso os navios paraguaios estavam superlotados com tropas. Tirando o máximo proveito do terreno ao longo do Rio Paraná, ele mandou também assentar canhões nas barrancas da Ponta de Santa Catalina, que fica imediatamente antes da foz do Riachuelo, um pequeno afluente do Paraná, que dista uns 17 quilômetros da cidade de Corrientes, e reforçar com tropas de infantaria o Rincão de Lagraña – local assim chamado porque era uma estância do governador de Corrientes de nome Lagraña –, que lhe fica a jusante. Da extremidade sul do Rincão de Lagraña, que tem uma barranca mais elevada, os paraguaios podiam atirar sobre os conveses dos navios brasileiros que escapassem, descendo o Paraná. O local era perfeito para uma armadilha, pois o canal navegável era estreito e tortuoso, com risco de encalhe em bancos submersos, e forçava as embarcações a passarem próximo à margem esquerda.

Existem também diversas ilhas nesse trecho do rio. As principais são as Palomeras, baixas e cobertas com vegetação. Elas ficam entre o canal que era utilizado nessa época e a margem direita, que é ocupada pelo Chaco. O rio modificou, com o tempo, essas ilhas, que são muito baixas, com árvores e mato. O canal que se usa atualmente é do outro lado das Palomeras, entre elas e a margem direita do Paraná.

A margem esquerda não está muito diferente do que era há aproximadamente 150 anos. A ponta de Santa Catalina pertence ao governo argentino e lá existem quartéis do Exército. O mato ainda domina a região, com árvores espalhadas, que se concentram principalmente perto da margem. O Rincão de Lagraña ainda é uma estância, com criação de gado e plantação. Na parte mais elevada, sobre a barranca, ao sul,

existe, desde os dias seguintes à Batalha, um cemitério de soldados paraguaios mortos nos combates e, talvez, de marinheiros brasileiros que desapareceram no rio, em 11 de junho de 1865.

O Riachuelo, nome que se traduz por “pequeno riacho” em português, é largo na cheia e muito raso. Não é navegável e não houve combate em suas águas. O croqui da região, desenhado pelo Barão de Teffé na época, o mostra com duas bocas na vazante.

A BATALHA NAVAL DO RIACHUELO

Na noite de 10 para 11, a Força Naval brasileira comandada por Barroso, constituída pela Fragata *Amazonas*, pelas Corvetas *Jequitinhonha*, *Berberibe*, *Parnaíba* e *Belmonte* e pelas Canhoneiras *Mearim*, *Araguari*, *Iguatemi* e *Ipiranga*, continuava fundeada ao sul da cidade de Corrientes, próxima à margem

direita. De lá avistaram, pouco depois das 8 horas da manhã, a Força paraguaia comandada pelo Capitão de Fragata Pedro Inácio Mezza, com os navios *Taquari*, *Paraguari*, *Igurei*, *Iporá*, *Jejuí*, *Salto Oriental*, *Marquês de Olinda* e *Pirabebe*. Rebocavam seis chatas artilhadas. Seu poder de fogo, apesar do reforço das chatas, era menor do que o dos brasileiros.

A chata paraguaia, sem propulsão própria, armada com um canhão de alma lisa e de grande calibre, era uma ameaça respeitável, difícil de ser destruída, por ser um alvo pouco vulnerável, devido à pequena borda livre.

Os navios paraguaios tinham menor calado do que os da Força Naval brasileira, portanto eram mais apropriados para navegar em rios e corriam menores riscos de encalhar. Mas apenas um deles, o *Taquari*, fora construído para ser um navio de guerra; os outros eram navios mercantes armados.

Todos os navios brasileiros tinham hélice para sua propulsão, exceto a *Amazonas*, que possuía rodas laterais. Os paraguaios, exceto o *Pirabebe* e o *Salto Oriental*, eram movimentados por rodas laterais. As rodas tinham algumas vantagens quando navegando em

rios, porque permitiam maior capacidade de manobrar em espaços restritos e eram uma boa solução para instalar propulsores em navios com calado muito reduzido. As desvantagens eram a vulnerabilidade a avarias em combate, por tiros ou colisões e o espaço lateral que ocupavam, reduzindo o número de canhões que poderiam ser instalados em bateria, ou seja, nos bordos.

Mezza se atrasara devido a problemas na propulsão de um de seus navios, o *Iberá*, que acabou sendo deixado para trás. O reboque das chatas também atrapalhou, pois sua pequena borda-livre permitia que entrasse água quando os navios que as rebocavam aumentavam a velocidade para compensar o tempo perdido (segundo depoimento manuscrito do Comandante Remigio Cabral, que sucedeu Mezza no comando após o combate). Ele decidiu não largar as chatas, pois sua presença na batalha era uma determinação de López, e, chegando tarde, desistiu de iniciar o combate com a abordagem. Julgava que não havia surpreendido os brasileiros e é

“Pouco depois das 8 horas da manhã de 11, tendo a vigia do mastro de proa desta canhoneira avistado navios do lado da Ilha Mera, mandei içar o sinal de inimigo à vista. [...]”

Elisiário José Barbosa
Primeiro-Tenente
Comandante da *Mearim*

acusado de ter, assim, perdido sua melhor chance de vitória. O ataque à Força Naval ainda imobilizada era a tática que teria maiores probabilidades de bom êxito.

A surpresa, na realidade, foi maior até do que se poderia supor. Era uma manhã de domingo, parte das guarnições estava em terra para buscar lenha, com o propósito de poupar carvão, e é sempre difícil manter um estado prolongado de alerta quando as ameaças não se fazem frequentemente sensíveis, como naquela situação em que se encontravam.

O navio brasileiro que avistou os paraguaios foi a Canhoneira *Mearim*. Seu comandante, o Primeiro-Tenente Elisiário José Barbosa, relatou: “Pouco depois das 8 horas da manhã de 11, tendo a vigia do mastro de proa desta canhoneira avistado navios do lado da Ilha Mera, mandei içar o sinal de inimigo à vista. [...]”. A *Mearim* não era o primeiro navio, mas, como não estavam muito distantes e era preciso perceber a silhueta dos navios inimigos contrastando com as ilhas, é aceitável que o vigia que estava no mastro da *Mearim* avistasse primeiro e desse o alarme. Apesar de o comandante da *Mearim* ter registrado que avistou o inimigo pouco depois das 8 horas, os outros comandantes registraram horas um pouco diferentes. Conclui-se que o inimigo foi avistado em algum instante depois das 8 e antes das 9 horas da manhã.

Alertada, a Força Naval brasileira se preparou para o combate iminente, as tripulações assumindo seus postos, despertando o fogo das fornalhas das caldeiras com carvão e largando as amarras. Às 9h25, dispararam-se os primeiros tiros de artilharia. “Choviam de parte a parte balas e metralha. Era uma chuva de respeito”, segundo Barroso. Passou, logo em seguida, a força paraguaia, em coluna, pelo través da brasileira ainda imobilizada, indo logo depois rio abaixo para as proximidades da

margem esquerda, logo após o local onde estavam as baterias de terra. Fechou-se, assim, uma armadilha em uma extensão de uns seis quilômetros, ao longo do trecho do Paraná junto à foz do Riachuelo. Coube a iniciativa desse primeiro combate aos paraguaios, mas um de seus navios foi seriamente danificado por um tiro brasileiro, que atingiu sua caldeira, que, por sua origem de navio mercante, ficava exposta, no convés.

Passou-se um bom intervalo de tempo para que os navios brasileiros pudessem se movimentar, inclusive porque era necessário alimentar as fornalhas com carvão para elevar a pressão das caldeiras. Somente às 10h50, aproximadamente, moveu-se a força brasileira, em coluna, descendo o Paraná em direção ao Riachuelo, que dista uns dez quilômetros do local de fundeio.

Pouco tempo depois, a coluna brasileira, com a Corveta *Belmonte* à frente, avistou as barrancas de Santa Catalina. Somente mais adiante, já com as barrancas pelo través, era possível ter a visão completa da curva do Rincão de Lagraña, a jusante da foz do Riachuelo, onde estavam parados os navios e as chatas da força paraguaia. Era, provavelmente, difícil distinguir os canhões paraguaios instalados nas barrancas de Santa Catalina, devido à vegetação da margem.

Quando avistou os navios inimigos parados próximo à margem esquerda, Barroso resolveu deter a *Amazonas* para impedir que os paraguaios pudessem escapar subindo o rio. Em sua parte oficial, ele destacou: “Ou devia ficar estacionário ou descer com a Esquadra sobre os vapores paraguaios; mas essa descida podia malograr-se, porque eles podiam subir, dando volta por detrás de duas ou três ilhas entre as quais há um canal de água escassa.” Sua manobra, porém, foi mal entendida por alguns dos comandantes brasileiros que guinaram para acompanhá-lo. Barroso, na mesma parte, reclamou que teve de “vencer as difícu-

dades do nosso confuso regimento de sinais”. O *Jequitinhonha* acabou encalhando próximo às baterias paraguaias de terra e a *Belmonte* investiu na passagem sozinha, concentrando em si todo o fogo do inimigo. O comandante da *Jequitinhonha*, Capitão-Tenente Joaquim José Pinto, relatou que iam descendo o rio em direção dos navios inimigos, mas, “[...] por ordem do Sr. Chefe Gomensoro, tornamos águas acima, estando o Vapor *Amazonas* e alguns navios nessa posição”. Continuou em seguida seu relato: “O navio chefe [*Amazonas*] fez para a *Jequitinhonha* o sinal de bater o inimigo mais próximo possível [Atacar e destruir o inimigo o mais perto que puder]; indo-se executar esta ordem, teve-se de virar águas abaixo; nessa manobra encalhou a *Jequitinhonha* no banco de areia, que divide os dois canais estreitos em frente à bateria de terra do inimigo, e por mais esforços que se fizeram não foi possível safá-lo. Fez-se sinal de estarmos encalhados. Começou então sobre nós um fogo vivíssimo de terra [...]”

Para reorganizar sua Força Naval, Barroso avançou com a *Amazonas*, assumiu a liderança dos navios que estavam a ré da *Belmonte* e, seguido por eles, completou a passagem, sob o fogo dos canhões paraguaios e da fuzilaria de terra. A parte de combate do comandante da Canhoneira *Araguari*, Primeiro-Tenente Antônio Luís von Hoonholtz, relata essa passagem: “[...] tratei imediatamente de ocupar o meu lugar na linha e seguir a toda força na popa da *Mearim*, debaixo de um fogo vivíssimo de artilharia e fuzilaria e respondendo com a mesma vivacidade, graças à exercitada guarnição de três rodízios e das peças de 32 e de campanha [...]. Tendo porém suspenso a Esquadra inimiga e subindo justamente na ocasião em que chegamos ao lugar mais estreito entre o banco e a bateria, vimo-nos de repente cercados

por três dos seus vapores, que pretendiam abordar-nos, aproximando-se o da frente, que disse o práctico ser o *Taquari*, a 8 ou 10 braças do costado de bombordo (BB) dessa canhoneira; mas felizmente os três rodízios carregados com bala e metralha sendo disparados sobre ele à queima-roupa, fizeram-no arribar incontinenti para o seu estibordo (EB), e assim transpusemos, sob um chuvaire de balas, o lugar mais apertado [...]” Depois de completar a passagem pela região da foz do Riachuelo, às 12h10 Barroso afastou-se, descendo o Rio Paraná com apenas seis dos seus nove navios.

Nessa primeira fase da Batalha Naval do Riachuelo, o resultado era altamente insatisfatório para o Brasil. A *Belmonte*, que foi o primeiro navio brasileiro que passou, foi tão castigada pelo fogo inimigo que, fazendo água além da capacidade de esgoto de suas bombas, dirigiu-se, depois, para encalhar propositadamente em um banco da ilha mais ao sul da região do combate, ficando, a partir de então, fora de ação. Dois navios brasileiros não completaram a passagem: a *Jequitinhonha*, que, encalhada para sempre perto da Ponta de Santa Catalina, lutava para repelir tentativas de abordagem; e a Corveta *Parnaíba*, que sofria abordagens de três navios paraguaios.

Barroso alcançou, rio abaixo, um local onde podia fazer a volta no canal navegável, com seus seis navios restantes, e regressou para a região da foz do Riachuelo. Em continuação, a parte de combate do comandante da *Araguari* relata que: “[...] transpusemos, sob um chuvaire de balas, o lugar mais apertado, dando volta apenas quando houve lazeira, e seguindo outra vez a popa do navio-chefe a fim de batermos novamente o inimigo e socorrer a *Parnaíba* [...]” Cerca de uma hora depois, Barroso estava novamente em frente à ponta sul do Rincão de Lagraña, em coluna, na seguinte ordem: *Amazonas*, *Beberibe*, *Mearim*, *Ara-*

guari, Iguatemi e Ipiranga. A situação era crítica. A *Jequitinhonha* conseguira repelir todas as tentativas de abordagem, mas continuava sob o bombardeio dos canhões da margem do rio. No convés da *Parnaíba*, ocorriam lutas corpo a corpo terríveis, resultando em mortes heróicas de brasileiros e paraguaios. Seu convés chegou a ser dominado pelo inimigo. A parte de combate do comandante da *Parnaíba*, Capitão-Tenente Aurélio Garcindo Fernandes de Sá, relata: “[...] ficamos na cauda da linha e pela proa da *Jequitinhonha*, que a fechava. O inimigo, percebendo que este último havia encalhado, atacou a nossa linha, cortando-a na altura da *Parnaíba*. Avançaram sobre nós três vapores paraguaios, que mais tarde reconheci serem o *Taquari*, o *Paraguari* e o *Salto*. Sendo inevitável a abordagem, ordenei que funcionasse a máquina com toda a pressão do vapor e dirigi-me sobre o *Paraguari*, tendo a felicidade de metê-lo a pique [na realidade fez-lhe um rombo no costado, inutilizando-o, e o *Paraguari*, de água aberta, acabara encalhando para não afundar]. O *Taquari* abordou-nos por BB, e o *Salto*, por EB. Nesta luta heroica em que cada oficial, marinheiro e soldado cumpriu com o dever de verdadeiro brasileiro, muitas vidas preciosas foram sacrificadas no altar da Pátria. O capitão do 9º Batalhão de Infantaria, Pedro Afonso Ferreira, e o Guarda-Marinha João Guilherme Greenhalgh sucumbiram defendendo o Pavilhão Nacional, que chegou a ser arriado por um oficial do *Taquari*, conseguindo depois apoderar-se do leme, tendo sido acutilada nessa ocasião quase toda a guarnição do quarto rodízio [de ré], que heroicamente lutou contra as hordas de nossos inimigos, que, superiores em número, apossaram-se da tolda. Sendo a luta desesperada, e cada vez mais crítica a nossa situação, por haver-nos abordado pela popa o *Marquês de Olinda*, e durante talvez já uma hora o combate de

mosquetaria e ferro frio, fizemos todos um esforço supremo de patriotismo, aplaudindo com entusiasmo a ordem transmitida pelo oficial imediato, o Primeiro-Tenente Felipe Firmino Rodrigues Chaves, de combinação comigo, para que se lançasse fogo ao paiol de pólvora, ordem esta que ia ser imediatamente executada pelo corajoso escrivão de 2ª classe, José Correia da Silva, quando felizmente ouviram-se os gritos de ‘viva a Nação Brasileira, o Imperador, o Almirante Tamandaré, o Chefe Barroso e a guarnição da *Parnaíba*’. Eram vozes de nossos marinheiros e soldados, acometendo resolutamente os paraguaios, que se escapavam por haver percebido que a *Amazonas* e a *Belmonte* [não era a *Belmonte*, que estava encalhada, o navio que viram era a *Beberibe*] vinham em nosso auxílio, e também a *Mearim*.” Mais adiante cita outros heróis que perderam a vida nesse combate – o Marinheiro Marcílio Dias, “a praça mais distinta da *Parnaíba*”, e Feliciano J. de Andrade Maia, tenente do 9º Batalhão de Infantaria, e também inclui outros nomes que, por sua atuação no combate, mereciam ser citados. Marcílio Dias, que já se distinguira na tomada de Paissandu defendendo seu canhão, lutou contra quatro paraguaios, matou dois e acabou sendo morto.

Quando os navios que o abordavam desatracaram da *Parnaíba*, desistindo devido à aproximação da *Amazonas*, liderando a coluna dos brasileiros, alguns marinheiros e soldados paraguaios saltaram n’água, fugindo. Ficaram no convés, porém, cerca de 30 paraguaios mortos, inclusive o bravo tenente do *Taquari*, que chegou a arriar a bandeira brasileira. Quanto às baixas brasileiras, Barroso depois relatou: “Na *Parnaíba* tivemos 33 mortos, 28 feridos e uns 20 extraviados, que se supõe terem caído ao rio.”

Tirando vantagem do porte da *Amazonas* e contando com a perícia do prático natural

de Corrientes, Bernardino Guastavino, que tinha a bordo, Barroso usou seu navio para abalroar os paraguaios e vencer a batalha. Foi um improviso – seu navio não tinha esporão, nem a proa propositadamente reforçada para ser empregada como aríete. A parte de combate de Barroso, datada de 12 de junho, foi manuscrita após as fainas de salvamento da noite e ainda sob a emoção e a fadiga da batalha. Depois, essa parte de combate, mais espontânea, teve uma versão oficial para ser publicada, com algumas palavras substituídas e correções de ortografia. Transcreve-se a seguir o trecho dessa parte oficial que descreve a ação da Força Naval brasileira ao retornar para a “armadilha de Riachuelo”: “Subi, com a resolução firme de acabar de uma vez com a Esquadra paraguaia, o que eu teria conseguido se quatro de seus vapores que estavam mais acima

não tivessem fugido. [...] Assim, pus a proa sobre o primeiro (o *Jejuí*) que mais próximo me ficava e com tal ímpeto que o inutilizei completamente, ficando de água aberta e indo pouco depois ao fundo. [...] Segui a mesma manobra contra o segundo, que era o *Marquês de Olinda*, e contra o terceiro, que era o *Salto*, e a todos eles inutilizei. O quarto vapor contra o qual me arremessei, o *Paraguari*, recebeu tal rombo no costado e nas caldeiras que foi encalhar em uma ilha em frente, para a qual fugiu a sua gente, abandonando-o [mais adiante, no mesmo relato, Barroso acrescenta que foi a *Parnaíba* que primeiro inutilizou o *Paraguari*,

aproveitando sobre ele e disparando-lhe um de seus rodízios, quando ele tentara abordá-la]. Em seguimento, aprobei a uma das baterias flutuantes [chatas], que foi logo a pique com o choque e um tiro. Todas estas manobras foram feitas pela *Amazonas* debaixo do mais vivo fogo, quer dos navios e chatas, quer das baterias e da mosquetaria de terra. A minha intenção era destruir por esta forma toda a Esquadra paraguaia antes que encalhassemos em movimentos de subida e descida. Mas os quatro restantes, vendo a minha manobra e a resolução de aproá-los a todos, trataram de fugir rio acima. Concluída esta faina pelas 4 horas da tarde, tratei de tomar as chatas, as quais eram logo abandonadas assim que eu delas me aproximava, saltando suas guarnições ao rio e fugindo a nado para terra, que estava próxima.”

Antes do pôr do sol de 11 de junho, a vitória era brasileira. Os quatro navios paraguaios que escaparam, fugindo rio acima, eram o *Taquari*, o *Igurei*, o *Pirabebe* e o *Iporá*. Barroso, posteriormente, foi criticado porque os deixou fugir. Os dois navios brasileiros que os perseguiram, *Araguari* e *Beberibe*, regressaram, com receio de encalhar, ao cair da noite. O rio estava baixo e era pouco conhecido pelos brasileiros. Eram dois contra quatro, e o risco que corriam, se encalhassem, era muito grande.

Em sua parte, o Capitão-Tenente Bonifácio Joaquim de Sant’Ana, comandante da *Beberibe*, registrou: “Vendo eu então que quatro dos vapores inimigos seguiam rio acima, procurando evitar a sorte dos outros, que já estavam destruídos ou toma-

“Subi, com a resolução firme de acabar de uma vez com a Esquadra paraguaia, o que eu teria conseguido se quatro de seus vapores que estavam mais acima não tivessem fugido. [...]”

Barroso

★ ★ ★

Antes do pôr do sol de 11 de junho, a vitória era brasileira

dos, dei-lhes caça, e, aproximando-me do maior deles com a firme tenção de abordá-lo, cheguei a partir o pau da giba em sua popa, fazendo-lhe grossa avaria não só com o rodízio como com a fuzilaria. Tinha, porém, o inimigo com ardil procurado o banco e, dando-me o prumo duas braças, evitei que o meu navio encalhasse como me assegurava o práctico, guinando para o canal, porque, estando só nessa ocasião, teria de suportar, se encalhasse, a abordagem talvez dos quatro vapores que seguiam em pequena distância um dos outros. O inimigo conheceu que não me deixava levar por sua manobra, e que lhe fazia muito mal com a artilharia. Pôs-se, por isso, em fuga por cima do banco, seguindo a toda força e prevalecendo-se da superioridade de sua marcha. Ainda continuei por algum tempo a dar caça aos fugitivos, acompanhado então da Canhoneira *Araguari*, que se aproximava de mim, mas desisti desse intento por não poder alcançá-lo.”

Von Hoonholtz, da *Araguari*, relatou que subira o rio, em perseguição dos quatro navios que escapavam a toda força, e aproximou-se da *Beberibe* e a ultrapassou. Parando a *Beberibe*, continuou sozinho a perseguição, “fazendo com o rodízio de proa um fogo incessante, do qual resultou arrombar-se toda a popa da *Taquari*, a ponto de obrigar esse navio a se colocar no lugar de outro vapor, também de dois canos, que passou a cobrir-lhe a retaguarda. Às 5 horas e meia, vendo-me só, a grande distância da *Beberibe* e a mais de três milhas de nossa força naval, tive de parar por conhecer a inconveniência e a loucura de ir batê-los de noite com tanta desproporção e sem esperança de socorro na distância que me achava dos mais navios. Esperei contudo no mesmo lugar até que, aproximando-se de novo a *Beberibe*, me repetiu a ordem de voltar, a qual executei descendo com ela para junto da *Jequitinhonha*, onde

coloquei-me de modo a protegê-la com a artilharia contra as baterias de terra que, de quando em quando, ainda me faziam um fogo certoiro”.

Os quatro navios que escaparam foram para Humaitá. O Comandante Mezza, da Força Naval paraguaia, estava mortalmente ferido a bordo do *Taquari*.

Barroso não se preocupou em perseguir os navios paraguaios que fugiram, porque os navios brasileiros encalhados e a *Parnaíba*, que estava com o leme inutilizado e que, então, procurava governar precariamente utilizando suas velas, precisavam ser socorridos. A região estava repleta de tropas paraguaias, e os canhões da margem continuavam atirando incessantemente. Com a *Amazonas*, foi para perto da *Belmonte*, que estava alagada, com muita água a bordo. Sua tripulação tapava os buracos do costado com tábuas para controlar o alagamento e possibilitar que suas bombas esgotassem o suficiente para flutuar o navio. Determinou que a *Merim* rebocasse a *Parnaíba*, para trazê-la para um local seguro, e que outros navios socorressem a *Jequitinhonha*, que continuava sofrendo intenso bombardeio das baterias paraguaias instaladas em terra, que somente cessou com o cair da noite.

A *Ipiranga*, que tentava desencilhar a *Jequitinhonha*, acabou encalhando também, tornando-se muito vulnerável, caso persistissem os tiros da margem.

Von Hoonholtz, depois, comentou que se combateu em Riachuelo durante aproximadamente nove horas naquele dia 11. A escuridão da noite e o cansaço arrefeceram os ânimos exaltados pelos combates.

OS DIAS SEGUINTE À BATALHA

No dia seguinte, 12 de junho, continuou o drama. Havia muitos mortos e feridos na *Jequitinhonha*. Entre outros, o Chefe Go-

mensoiro também estava ferido e o prático, que era argentino, havia morrido. O *Jejuí* e o *Salto* já haviam afundado, mas no *Marquês de Olinda* e nas ilhas havia ainda muitos paraguaios feridos necessitando de socorro. O comandante do *Salto* foi levado para bordo da *Mearim*, e o do *Marquês de Olinda* para a *Amazonas*. Ambos estavam feridos.

A *Ipiranga* conseguiu desencilhar em boa hora, pois os paraguaios reiniciaram um forte bombardeio com seus canhões das margens de Santa Catalina na tarde do dia 13, fazendo com que se interrompesse o salvamento da *Jequitinhonha*. Este navio estava muito castigado pelos impactos recebidos e continuava firmemente encailhado. Barroso decidiu inutilizá-lo. Deu ordem também para incendiar os navios inimigos abandonados, que ainda não haviam afundado.

No dia 15, a Força Naval brasileira começou a descer o Rio Paraná, para regressar a Corrientes somente quando, mais tarde, os exércitos aliados avançaram até essa cidade.

Terminada a batalha e as fainas de salvamento e destruição, os navios brasileiros estavam bastante danificados. A *Amazonas*, por exemplo, tinha avariado bastante sua proa nas colisões (parte dela fora arrancada), e havia um grande rombo na enfermaria, varando o navio totalmente, e outros grandes, no compartimento da máquina e em outros lugares, produzidos por projetis de calibre 80 e 68. Três dos cinco escaleres estavam destruídos, e havia perfurações de calibres menores, metralha e fuzilaria, por toda a parte externa do navio. Os outros, em geral, não estavam em melhores condições.

Abalroar com navio não reforçado para isso, como no caso a *Amazonas*, foi perigoso e, portanto, exigiu audácia. Um estudo publicado no *The Journal of the Royal United Service Institution*, de 1894, mostra que ocorreram 45 abalroamentos em combates na Guerra Civil americana (1861-1865). Lá chegou a haver navios aríetes, especialmente construídos para tal, como o *CSS Manassas*, por exemplo. Dos 45 navios que abalroaram nessa guerra, 13 sofreram avarias; destes, dois ficaram seriamente avariados e um afundou. Por outro lado, dos 45 abalroados, oito afundaram, dois ficaram inutilizados, quatro seriamente avariados, 15 apenas danificados e 16 não sofreram avarias.

Barroso foi o responsável pelo bom êxito de sua força naval em Riachuelo e recebeu o título de Barão do Amazonas, em reconhecimento pelos serviços prestados ao País. O então Primeiro-Tenente Antônio Luís von Hoonholtz, futuro Barão de Teffé, declarou que o vira, de seu posto de comando na *Araguari*, em

plena batalha, destemido, expondo-se sobre a roda da *Amazonas*, com a barba branca, que deixara crescer, ao vento, e sentira por ele grande respeito e admiração, apesar de anteriormente não simpatizar com Barroso. Von Hoonholtz chegou mais tarde ao posto de almirante, ficou mais conhecido como Barão de Teffé e foi um dos mais notáveis oficiais de Marinha do seu tempo.

Riachuelo não foi a maior operação naval da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, nem a mais elaborada. O desembarque de Passo da Pátria, a passagem das fortalezas de Curupaiti e de Humaitá e o transporte das tropas para Santo

Barroso foi o responsável pelo bom êxito de sua força naval em Riachuelo e recebeu o título de Barão do Amazonas, em reconhecimento pelos serviços prestados ao País

Antônio, após a Manobra do Piquissiri, que ocorreram mais tarde nessa guerra, exigiram planejamento cuidadoso e envolveram meios mais adequados para aquele teatro de operações. Riachuelo, porém, foi uma primeira grande vitória, que marcou uma inversão de expectativas, naqueles tempos difíceis. Logo, a guerra passou para território do Paraguai. Além de tudo isso, foi também uma batalha decisiva, pois garantiu o bloqueio, que era a principal estratégia da guerra, e o que restou da Marinha paraguaia não teve mais papel relevante no conflito.

Os navios encouraçados, que o Paraguai encomendara no exterior e que seriam importantíssimos para a continuação das operações, foram adquiridos pelo Brasil e

depois empregados nos combates no Rio Paraguai, que abriram o caminho para a ocupação de Assunção.

Se *blancos* uruguaios e *federales* argentinos ainda pensavam em se unir a López, passaram a adotar definitivamente uma neutralidade conveniente a partir de 11 de junho de 1865.

Tudo, então, levava à ilusão de que a Tríplice Aliança venceria a guerra em pouco tempo, mas tal não ocorreu. O que parecia fácil estagnou. O Paraguai era um país mobilizado para a guerra, o povo paraguaio era bravo e corajoso e Humaitá

ainda era uma fortaleza inexpugnável enquanto ainda não estivessem disponíveis os novos meios navais que estavam em obtenção pelo Brasil – os navios encouraçados.

Riachuelo marcou uma inversão de expectativas, naqueles tempos difíceis. Foi uma batalha decisiva, pois garantiu o bloqueio, que era a principal estratégia da guerra, e o que restou da Marinha paraguaia não teve mais papel relevante no conflito

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Batalha do Riachuelo; Guerra da Tríplice Aliança;

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

Você ficará encantado com os *souvenirs* que irá encontrar. São peças artesanais que representam o que de melhor existe nos acervos das unidades culturais da Marinha. Compre, dê de presente, mas convide seus amigos para que conheçam pessoalmente o Complexo Cultural da Marinha.



Recanto Naval

Decoração Náutica

Espaço Cultural da Marinha – Telefone: (21) 2516-9077

Museu Naval – Telefone: (21) 99105-8074

www.estibordo.com.br

“BICO FINO”* CONDUZ SUBMARINO “PELOS QUEIXOS”**

MILTON MARCIANO***
Vice-Almirante (Ref²)

SUMÁRIO

Pré-Unitas XIV
O reboque do *Guanabara*
Importância dos “Bicos Finos”
Unitas XV
Congratulações do *Humaitá*
Em Cabedelo (PB)
Apêndice

A fortuna do mar faz acontecer coisas incríveis. Jamais tomei conhecimento, ou sequer imaginei, que em nossa Marinha um contratorpedeiro fosse premiado com a sorte de rebocar um submarino em alto-mar. Realmente, é impensável que tal situação viesse a ocorrer. Que me perdoem os submarinistas pela revelação de fatos que não gostariam de ver publicados e que

muitos desconhecem, em particular os mais jovens oficiais.

PRÉ-UNITAS XIV

Tudo aconteceu quando, em exercícios durante a Operação Pré-Unitas XIV, o Submarino *Guanabara*, que tentava penetrar a cobertura antissubmarino e atacar o

* Gíria naval que designa os contratorpedeiros das classes *Fletcher*, *Allen M. Sumner* e *Gearing*.

** A reboque (Dicionário Marítimo Brasileiro – 1886).

*** Comandou o Contratorpedeiro (CT) *Paraíba*, o 2º Esquadrão de CTs e a Força de CTs. Comandou o Colégio Naval. Foi Adido Naval nos Estados Unidos e Canadá. Foi diretor de Informática, de Aeronáutica e de Ensino da Marinha.



CT *Paraíba* – comprimento total: 115m; calado: 4,7m; deslocamento a plena carga: 3.000 toneladas; e velocidade máxima: acima de 30 nós

corpo principal, ficou impedido de realizar o seu intento, pois teve que ir à superfície em emergência, por motivo de alagamento no compartimento de baterias, felizmente sob controle, pois não havia maiores riscos para a tripulação e o próprio navio. Logo o fato foi comunicado ao oficial no comando tático (OCT), com o respectivo pedido de socorro. Mais tarde, o ineditismo dessa situação, de certo modo, proporcionou às tripulações dos briosos “bicos finos” a oportunidade ímpar de “gozar” os submarinistas, seus tradicionais “rivais” em exercícios operativos no mar.

Tal situação ocorreu na madrugada do dia 30 de outubro de 1973, a cerca de 100 milhas do Cabo Santa Marta, em Santa Catarina (SC). Faziam parte do Grupo-Tarefa brasileiro 110.6 o Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*; os Contratorpedeiros *Paraná*, *Paraíba*, *Pernambuco*, *Piauí*, *Maranhão*, *Mato Grosso* e *Santa Catarina*; e o Submarino *Guanabara*, conforme o Termo de Viagem nº 118/73 do CT *Paraíba*.

O reboque do Guanabara

Depois de alguma expectativa, o *Paraíba*, cuja alcunha era “Manila”, teve o privilégio de ser designado para realizar a difícil faina de reboque do submarino avariado, acredito que pelo fato de o seu comandante ser o mais moderno, muito embora tivesse assumido o comando recentemente. Em decorrência, o navio foi desincorporado do grupo-tarefa e imediatamente rumou em direção ao *Guanabara*, que se encontrava à matroca. No deslocamento, começaram os preparativos para a faina de reboque, e o comandante, que jamais tivera uma vivência anterior na realização dessa faina com navios de superfície, muito menos com um submarino, teve que recorrer aos manuais e à experiência prévia de oficiais e praças que haviam servido em rebocador. Tal situação inédita não nos intimidou; pelo contrário, se constituiu em mais um empolgante desafio no mar a ser vencido na nossa carreira naval e encarada como uma incrível e afortunada



Popa do *Paraíba* e o *Guanabara*

oportunidade de socorrer o “inimigo” e a sua valorosa tripulação. Naturalmente, os demais CTs que respeitavam o navio, tanto é que pronunciavam frequentemente “delenda est Manila”, mais uma vez ficaram enciumados com a sorte do *Paraíba*.

Ao chegarmos às proximidades do submarino, observamos as condições meteorológicas, felizmente verificando que os ventos estavam com pouca intensidade e o mar com pequenas vagas, considerando-se as condições normais naquela área do oceano no paralelo do Cabo Santa Marta, quase sempre tempestuosa. Felizmente, a visibilidade também estava favorável.

Então, o contratorpedeiro contornou o submarino avariado e se posicionou com a sua popa a relativamente curta distância da proa, onde poucas praças se preparavam

para receber a retinida e, posteriormente, o cabo de reboque de aço, uma vez que apenas dispõe de amarras para a própria atracação. Sem dúvida, quanto menor a distância entre os navios, maiores a facilidade e a rapidez da faina marinha, embora os riscos de uma colisão fossem proporcionalmente aumentados. É claro que não faltaram momentos de preocupação, e até mesmo de certa angústia, pelo fato de que, à medida que a faina transcorria, os dois navios tendiam a se aproximar, em virtude das condições de mar e vento, embora não muito desfavoráveis, e, particularmente, pela tensão exercida pelo cabo de reboque de aço, levando o comandante a, por diversas vezes, comparecer à popa e determinar a aceleração da manobra, uma vez que estava impedido de usar a máquina.

Uma vez concluída a passagem dos cabos, às 7h30 iniciamos a faina de reboque, que durou cerca de 15 horas, utilizando a velocidade média de seis nós. No deslocamento também foram adotadas todas as precauções e verificações que o reboque exigia, especialmente por se tratar de uma faina complexa e com tamanha responsabilidade, por envolver a segurança do submarino e da sua tripulação. Todavia, nas últimas horas do reboque, verificamos que o cabo de aço apresentava certa fadiga e, como resultado, algumas cordoalhas estavam se rompendo. Assim, especialmente depois do por do sol, vivemos algumas horas de intensa angústia, emoção, suspense e preces para que não acontecesse o pior, ou seja, o rompimento total do cabo de aço.

Felizmente, às 22h30 chegamos às imediações do porto de Imbituba (SC), onde nos aguardava a corveta encarregada de completar o reboque do *Guanabara*. A nossa tripulação estava eufórica com o pleno sucesso da emocionante e inesquecível faina, confirmando a lenda de que o CT *Paraíba* “não era um CT qualquer”.

O comandante procurou corresponder ao orgulho e à felicidade geral, determinando a colocação em linha das quatro caldeiras durante a singradura escoteira para o porto do Rio Grande (RS), o que permitiu ao navio desenvolver a velocidade na superfície de cerca 30 nós, sem qualquer problema.

Lá chegamos cerca das 16 horas do dia seguinte, atracamos a contrabordo do CT *Maranhão* e o navio foi incorporado ao grupo-tarefa para, poucos dias depois, suspender e participar da Operação Unitas XIV.

IMPORTÂNCIA DOS “BICOS FINOS”

A narração deste acontecimento inédito em nossa Marinha tem o propósito de, mais uma vez, enaltecer a extraordinária importância dos nossos antigos CTs, seja da classe *Fletcher*, *Allen Summer* ou *Gearing*, no aprimoramento de procedimentos operativos e marinheiros de nossas praças e nossos oficiais durante tantos anos em que estiveram no serviço ativo, contribuindo sobretudo para o orgulho das suas tripulações, que sempre enalteceram a vaidade de servirem nesses bravos CTs, naturalmente com destaque para o nosso glorioso *Paraíba*, pela sua sempre vitoriosa participação individual ou conjunta em tantos eventos operativos. Assim, é muito positivo e desejável que especialmente os atuais homens do mar tomem conhecimento de fatos marcantes envolvendo essa inesquecível e briosa classe de “bicos finos”.

Aproveito para comentar que a detecção de submarino submerso em sua tentativa de atacar o corpo principal sempre foi um tremendo desafio para os navios da cobertura, especialmente para aqueles dotados de recursos antissubmarino menos sofisticados, apesar da máxima vigilância por parte dos dedicados e competentes operadores dos equipamentos.

UNITAS XV

Com relação a esse aspecto operativo, mais uma vez tenho a honra de ressaltar a destacada participação do *Paraíba* na Operação Unitas XV, em cumprimento à Ordem de Operação 2050 do US *Consolant/CFT 138*, com a presença dos CTs *Mariz e Barros*, *Rio Grande do Norte*, *Piauí*, *Santa Catarina* e *Maranhão*, além dos submarinos *Rio Grande do Sul* e *Humaitá* (recentemente incorporado à nossa Esquadra, depois da sua construção em estaleiro inglês), *DLG Belknap*, *DD Bordelon*, *DE Ainsworth* e *SS 416 Tiru*, da Marinha dos EUA (Termo de Viagem 128/74 do CT *Paraíba*).

Eram cerca de 2h30 do memorável 20 de setembro de 1974 quando o oficial de som solicitou a minha presença no respectivo camarim, pois o *Paraíba* estava com contato submarino muito consistente. Meio incrédulo, prontamente atendi ao chamado. Após avaliar a situação, considerei o contato positivo e determinei a realização de ataques sucessivos ao “inimigo”.

Confesso que fiquei um tanto desapontado, pois o submarino não acusou os ataques conforme estava previsto na Ordem de Operação. Todavia, mais tarde o OCT parabenizou o *Paraíba* pelo sucesso da detecção e dos ataques realizados. A tripulação, mais uma vez, ficou exultante e orgulhosa com a atuação do navio.

Na reunião de crítica no porto da cidade de Rio Grande, o comandante do *Humaitá* explicou que decidiu penetrar pelo setor da retaguarda da cobertura A/S guarnecido pelo *Paraíba*, cujo sonar (AN/SQS-4A) era inferior aos demais. Assim, julgou que a penetração na cobertura não teria maiores problemas, contando também que, em face ao adiantado da hora, o pessoal do *Paraíba* não deveria estar atento. Ledo engano, fatal para as suas pretensões, que subestimou a

capacidade do aguerrido CT. Tremenda lição operativa: “jamais menosprezar a capacidade do inimigo”.

CONGRATULAÇÕES DO HUMAITÁ

Finalizando, transcrevo o cartão de congratulações enviado pelo comandante do *Humaitá*, com a sua gentil aquiescência para a reprodução neste artigo:

“Submarino *Humaitá*
Em 20/09/1974
Prezado Marciano

Mais uma vez se comprova que homens de ferro em navios de madeira valem mais que a hipótese contrária.

De nada vale um SQS-26 operado sem entusiasmo, a mola mestra do sucesso. A alta competência, o profissionalismo sério e, sobretudo, a vontade férrea seus e de seus subordinados provaram que um SQS-4A, no final de uma cobertura, é tão eficiente quanto os poderosos ‘pings’ de tantos milhões de dólares quando os seus operadores sabem fazer a diferença de equipamento.

Parabéns a vocês todos. Foi uma honra ter sido ‘afundado’ pelo *Paraíba*!

Guenter Henrique Ungerer
Comandante”

EM CABEDELLO (PB)

Em reconhecimento à participação destacada do *Paraíba* em muitos eventos operativos, o comandante em chefe da Esquadra designou-o para escoteiro oficialmente representar a Esquadra na Semana da Marinha, em dezembro de 1974, no porto de Cabedelo, no Estado que lhe deu o nome.

Na oportunidade, o navio foi homenageado por autoridades locais, destacando-se a presença do governador, a que retribuímos com especial almoço na proa. Todos nos orgulhamos também pela excelente acolhida por parte da população de João Pessoa. A mídia local deu ampla divulgação da presença do *Paraíba*, que se submeteu à visita pública no período em que esteve atracado.

Bravo Zulu para o eterno “Manila” e as suas tripulações, que criaram e enalteceram suas tradições exemplares, que, sem dúvida, serviram de exemplo e motivação para os posteriores “guerreiros” da nossa Esquadra.

Essas e tantas outras recordações de muitos anos em que tive a felicidade e o privilégio de viver embarcado em escoltas da nossa Esquadra da Marinha do Brasil haverão de me acompanhar pelo resto da vida.

Saudações aos saudosos “bicos finos”.
“Nosso Barco, nossa Alma”!

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Contratorpedeiro; Submarino; Reboque;

APÊNDICE

Marinha do Brasil

Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

Departamento de História

Histórico de Navios

PARAÍBA V

Nome de Origem:	USS <i>Bennett</i> DD473		
Nome MB:	<i>Paraíba</i>		
Tipo de Navio:	Contratorpedeiro		
Deslocamento:	2.544t		
Incorporação:	15 de dezembro de 1959	Documento:	Aviso Ministerial nº 2.708
Baixa:	11 de outubro de 1978	Documento:	Portaria Ministerial nº 1.314 de 21 de agosto de 1978
Construtor:	Estaleiros Boston Navy Yard		
Ministro:	Almirante de Esquadra Jorge do Paço Matoso Maia		

Contratorpedeiro da classe *Fletcher*, ex-USS *Bennett* DD473, construído nos Estaleiros Boston Navy Yard, Boston, Massachussets, Estados Unidos da América. Sua quilha foi batida em 1942, foi lançado ao mar em 16 de abril de 1942 e incorporado à Marinha norte-americana em 9 de fevereiro de 1943.

O navio teve destacada atuação, durante a Segunda Guerra Mundial, na Campanha do Pacífico, a saber:

- Ilhas Bougainville: escolta e transportes nos desembarques iniciais no Cabo Torokina e bombardeio de instalações de terra na Ponta Jaba;
- Ilhas Marianas: escolta e bombardeio de terra no assalto a Saipan-Tiriam-Guam;
- Mar das Filipinas Orientais: escolta de encouraçados;
- Ilha Palan: bombardeio de terra em Angaur e varredura de minas na Kossol Passage;
- Ilha de Iwo Jima: operações de ocupação da ilha, piquete radar e apoio de fogo;

– Okinawa: escolta de grupo de transportes e piquete radar.

Nas operações em que tomou parte, o navio abateu cerca de 28 aviões japoneses e mereceu do secretário da Marinha norte-americana, James Forrestal, a seguinte citação:

“Por heroísmo excepcional em ação como navio diretor de fogo no posto nº 4 de piquete radar, 60 milhas a NE da área dos transportes de Okinawa, nos dias 6 e 7 de abril de 1945. Combatendo galhardamente contra mais de 50 aviões inimigos, que fizeram repetidos ataques selvagens, o USS *Bennett* disparou barragens de fogo antiaéreo durante a famosa batalha naval que começou na madrugada de 6 de abril, quando dois dos nossos contratorpedeiros em postos de piquete radar próximos foram seriamente avariados e abandonaram a ação, afundando, na tarde de 6 de abril. O *Bennett* aproximou-se deles para auxiliar na busca de sobreviventes. Enquanto pros-

seguia no serviço de salvamento, o navio repeliu repetidos ataques durante a noite e, com o fogo de seus canhões e o auxílio dos aviões de combate que estava dirigindo, destruiu 17 aviões, evitando, com sucesso, avarias até a manhã seguinte. Com sua dotação de munições grandemente reduzida, o navio sofreu o impacto de um camicaze incendiado, cujas bombas explodiram com efeito devastador e, embora seriamente avariado abaixo da linha-d'água e nos compartimentos de máquinas, conseguiu voltar para o posto com seus próprios meios. O *Bennett*, navio marinheiro e combativo, seus oficiais e sua guarnição prestaram serviços inestimáveis durante uma perigosa missão e mantiveram as mais altas tradições do Serviço Naval dos Estados Unidos”.

O USS *Bennett* foi transferido para a reserva em 10 de setembro de 1946.

INCORPORAÇÃO À MARINHA DO BRASIL

O navio foi transferido de acordo com o Pacto de Defesa Mútua firmado entre os governos do Brasil e dos Estados Unidos da América. Foi incorporado à Marinha do Brasil pelo Aviso Ministerial nº 2.708 de 15 de dezembro de 1959 e submetido a Mostra de Armamento na mesma data, no Puget Sound Naval Shipyard, Bremerton, Washington, recebendo o indicativo visual D28.

Quinto navio da Marinha do Brasil a ostentar o nome *Paraíba*, recorda o grande rio que banha os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. É expressão tupi-guarani que vem de “para-ahiba”, que significa “rio ruim”. O primeiro foi uma embarcação de madeira, de propulsão a vela, armada em cúter e que, sob os planos do engenheiro naval Napoleão Level, foi construída no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro em 1861. O segundo foi um pequeno vapor aprisionado pelos revoltos-

os da Armada em 1893. O terceiro foi um pequeno rebocador armado pelos revoltosos da Armada em 1893 que realizou diversas incursões à Ponta da Armação, em Niterói, para apoderar-se da artilharia ali depositada. O quarto foi um contratorpedeiro da classe *Pará* construído na Inglaterra em 1909.

O navio foi construído em aço macio com 210 cavernas, superestrutura e mastro em alumínio e com as seguintes características: 2.544 t de deslocamento normal; 2.100 t de deslocamento padrão; 114,60 m de comprimento total; 112,50 m de comprimento entre perpendiculares; 12,08 m de boca; 6,7 m de pontal; 3,82 m de calado a vante com deslocamento normal; 3,82 m de calado a ré com deslocamento normal; e 1,6 m de projeção abaixo da quilha do domo sonar.

Era equipado com dois grupos de propulsão General Motors Co., um a vante e outro a ré, 30.000 SHP de potência cada um (60.000 SHP de potência total), vapor superaquecido, 250° F, dispondo cada grupo de quatro turbinas, uma de alta pressão (AP), uma de baixa pressão (BP), uma de cruzeiro e um elemento de marcha a ré em cada extremo das turbinas de baixa pressão, que acionavam dois hélices de três pás; quatro caldeiras Foster Wheeler, tipo expressa, duplo invólucro, três tubulões, superaquecedor integral, formalha dividida, 634 Psi, queimando óleo combustível, dispostas duas a duas nas praças de caldeiras; duas chaminés; grupo destilatório Griscon Russel tipo Soloshell, duplo efeito, baixa pressão, 500 galões/hora; leme eletro-hidráulico telecomandado do passadiço e manualmente, por meio de alavancas, em caso de emergência; 36,5 nós de velocidade máxima; 34 nós de velocidade máxima sustentada; 15 nós de velocidade padrão; 13 nós de velocidade econômica; 972 milhas de raio de ação em velocidade máxima; 5.032 milhas de raio de ação em velocidade econômica.

A energia elétrica era fornecida por dois conjuntos de turbogeradores, localizados cada um em uma praça de máquinas e que acionavam, por meio de engrenagens redutoras, um gerador de corrente alternada (CA), 250 Kw, 450 volts e um gerador de corrente contínua, 40 Kw, 120 volts. Para uso de emergência, era equipado com um Diesel-gerador, 100 Kw, 450 volts (CA).

O ar comprimido era fornecido por um compressor acionado por turbina com capacidade para 20 pés cúbicos/hora, 3.000 Psi e um compressor vertical de dois estágios, acionado por motor elétrico com capacidade para 50 pés cúbicos/minuto, 100 Psi.

O navio era armado com cinco canhões de 127 mm, MK30, 38 calibres, duplo emprego, situados na linha de centro do navio em reparos singelos, dois a vante e três a ré, permitindo bandada com cinco canhões; dois reparos quádruplos de canhões de 40 mm, MK2, mod 14, 60 calibres; um reparo duplo de canhões de 40 mm, MK1, mod 2, 60 calibres; reparo quádruplo de torpedos Mk15, mod 4, 533 mm, situado na linha longitudinal do navio, lançando torpedos MK15, mod 3, dois reparos singelos de torpedos MK2, mod 1, antissubmarino, disparando torpedos eletroacústicos MK32, mod. 2; calha para lançamento de bombas de profundidade MK9, mod 1 ou MK6, situada a popa, com capacidade para 12 bombas; dois projetores de bombas-granada antissubmarino de 180,88 mm, um em cada bordo, com capacidade para 24 bombas cada; radar de direção de tiro MK25, mod 3; diretora de tiro MK37, mod 22 com telémetro estereoscópico MK42, mod 6 e calculador MK1A, situada no tijuá, para comando dos canhões de 127 mm, podendo também telecomandar os canhões de 40 mm; três diretoras do tipo MK51, mod 2, para comando dos canhões de 40 mm; duas diretoras de tiro MK27, mod 5, situadas a boreste e bombordo, no passadiço, para disparo de torpedos MK15; paióis de

munição com ventilação, extração forçada e rede de borrião. O lançamento de torpedos acústicos MK32 é resolvido pelo sonar, e a ordem de fogo é dada pelo oficial de som, o mesmo acontecendo para as bombas de profundidade e bombas-granada.

Em 1973 foram instalados no convés, altura da caverna 95, dois reparos tríplexes de torpedos MK32, mod 5.

Para defesa, navegação e comunicações, o navio dispunha de Centro de Informações de Combate (CIC); radar de busca de superfície; radar de busca aérea; radiogoniômetro DAK-3; agulha giroscópica Sperry, mod 6; odômetro de fundo RB40 Pittometer Log. Corp.; ecossondador NMC; equipamento de derrota estimada MK6 Arma Corp.; sonar NA/SQS-4; e sonar UQC para comunicações submarinas.

Sua guarnição era formada por 17 oficiais e 282 praças em tempo de paz.

O navio dispunha de enfermaria, servindo simultaneamente como sala de consultas, ambulatório e sala de cirurgia. Para intervenções cirúrgicas de maior porte, era utilizada a praça-d'armas.

Para abandono do navio e serviços, dispunha de duas lanchas com propulsão Diesel, motor de 4 cilindros MWM, com capacidade para 20 homens cada; sete balsas com capacidade para 20 homens cada; e sete redes de salvamento com capacidade para 15 homens cada.

Pela Portaria Ministerial nº 1.314 de 21 de agosto de 1978, foi determinada a baixa do Contratorpedeiro *Paraíba*, com Mostra de Desarmamento no dia 11 de outubro de 1978, tendo sido o navio entregue à Força de Apoio Logístico.

Durante o período em que esteve incorporado à Marinha do Brasil, o Contratorpedeiro *Paraíba* navegou 337.810,6 milhas marítimas, fez 1.163,5 dias de mar e participou de inúmeras operações, dentre as quais destacamos:

– onze operações Unitas e várias Dragão e Springbord.

– 29/1/1961 – Assistência ao navio português *Santa Maria* no percurso Rio-Recife-Rio;

– 27/10/1961 – Busca do Navio Mercante *Loide Nicarágua*;

– 26/12/1963 – Transporte de guarnições para navios mercantes durante greve geral dos marítimos;

– 6/1/1965 – Viagem de instrução de aspirantes da Escola Naval;

– 10/1/1966 – Viagem de adestramento de aspirantes da Escola naval;

– 28/11/1967 – Comissão de demonstração para estagiários da Escola Superior de Guerra;

– 7/1/1968 – Viagem de instrução para aspirantes da Escola Naval e guardas-marinha da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM);

– 7/1/1971 – Viagem de exercício e adestramento (Springbord-71) e viagem de instrução para aspirantes da Escola Naval;

– 31/8/1971 – Participou do salvamento dos pilotos da aeronave P-16 da Força Aérea Brasileira que se acidentou durante pouso no Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*.

Comandaram-no os seguintes oficiais:

Capitão de Fragata Nelson Fernandes – 15/12/1959 a 27/10/1960

Capitão de Fragata Geraldo Gondim Juaçaba – 27/10/1960 a 27/11/1961

Capitão de Fragata Luiz Cyrillo de Albuquerque – 27/11/1961 a 27/11/1963

Capitão de Fragata Hedno Vianna Chamoun – 5/3/1963 a 6/3/1964

Capitão de Fragata Luiz Affonso Kuntz Parga Nina – 6/3/1964 a 11/3/1965

Capitão de Fragata Fernando Montenegro Cabral de Vasconcelos – 11/3/1965 a 22/3/1965

Capitão de Fragata Reynaldo Zannini Coelho de Souza – 22/3/1965 a 28/3/1966

Capitão de Fragata José Geraldo Teófilo de Aratanha – 28/3/1966 a 29/8/1966

Capitão de Fragata Fernando Pessoa da Rocha Paranhos – 29/8/1966 a 2/5/1967

Capitão de Fragata Hugo Regis Veiga – 2/5/1967 a 16/9/1968

Capitão de Fragata Milton Ribeiro de Carvalho – 16/9/1968 a 30/5/1969

Capitão de Fragata Marcy Aroldo Gomes de Brito – 30/5/1969 a 4/8/1970

Capitão de Fragata Astolpho Barroso Migueis – 4/8/1970 a 6/8/1971

Capitão de Fragata Newton Ferreira Campos Junior – 6/8/1971 a 9/8/1972

Capitão de Fragata Lysias Ruland Kerr – 9/8/1972 a 26/9/1973

Capitão de Fragata Milton Marciano – 26/9/1973 a 22/4/1975

Capitão de Fragata Geraldino Sarzedas Di Palma – 22/4/1975 a 5/5/1976

Capitão de Fragata Waldes Antonio da Cunha – 5/5/1976 a 22/2/1978

Capitão de Fragata Augusto Pinheiro Saldanha da Gama – 22/2/1978 a 6/10/1978

Capitão de Corveta Claudio Bucholz Ferreira (interino) – 6/10/1978 a 11/10/1978



REVISTA



MARITIMA BRASILEIRA

A SEGUNDA MAIS ANTIGA DO MUNDO

circulo de publicam. associadas a 500.000 rs. por anno, pagas ao receber o primeiro numero

Preço de 4 rublos (1848/1850)

A Revista Marítima Brasileira completou 164 anos em

1º de março de 2015. Fundada em 1851 pelo

Primeiro Tenente Sabino Eloi Pessoa,

foi a segunda revista mais antiga do mundo

a tratar de assuntos marítimos e navais.

Conforme os registros obtidos, a Rússia foi o

primeiro país a lançar uma revista marítima,

a *Morskoi Sbornik*, (1848).

Depois vieram:

Brasil – *Revista Marítima Brasileira* (1851);

França – *Revue Maritime* (1866);

Itália – *Rivista Marittima* (1868);

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

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

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

A QUESTÃO PALESTINA

Parte II*

Cristo desceu à terra e encarnou em Belém; redimiu o mundo no Gólgota; subiu aos céus no Monte das Oliveiras; e enviou aos discípulos o Espírito no Monte Sião. Como não seria santa a terra que testemunhou a salvação do mundo?

Karen Armstrong

(do livro Jerusalém – uma cidade, três religiões)

LUIZ SÉRGIO SILVEIRA COSTA**
Vice-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

A Cisjordânia
O sionismo, a estratégia israelense para se estabelecer na região
A situação, hoje, dos árabes em Israel e nas áreas ocupadas e anexadas
A ocupação, os assentamentos, o controle e a violência
O problema religioso
A solução da questão palestina
Os seculares
Os pragmáticos
As razões para uma solução
A solução
A paz é possível
Conclusão
Anexos: A – Yasser Arafat
B – Texto de Stephen Walt
C – As cartas árabicas
D – A capacidade nuclear de Israel

*A Parte I foi publicada no RMB do 1º Trimestre de 2015.

** Foi comandante do Submarino *Goiás* (interino), Submarino *Bahia* e Navio-Escola *Brasil*; foi diretor do Centro de Instrução Almirante Átila Monteiro Aché (Ciama) e da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Espírito Santo e Capitão dos Portos de Santa Catarina. Como almirante, comandou a Força de Submarinos e o 2º Distrito Naval e foi diretor de Aeronáutica da Marinha.

A CISJORDÂNIA

Formada pelas regiões da Judeia e Samaria, é uma área de 5,6 km² (1/4 do território de Israel), com cerca de 40 km de comprimento e 20 km de largura, delimitada a Leste pelo Rio Jordão e Mar Morto e nos outros extremos pela Linha Verde, estabelecida pelo armistício árabe-israelense de 1949 – após a Guerra da Independência de Israel – como a linha de fronteira entre Israel e seus vizinhos – Egito, Jordânia, Síria e Líbano. Também conhecida como Margem Ocidental (West Bank) (do Rio Jordão), nome atribuído pela Jordânia, tem 2,5 milhões de habitantes, sendo 2,1 milhões de árabes e 350 mil colonos israelenses. Até 1948, a Cisjordânia era uma das partes da Palestina (então sob mandato britânico) que, junto com a Faixa de Gaza (ambas de maioria árabe-palestina), deveria integrar o Estado Palestino, de acordo com a Resolução 181 da Organização das Nações Unidas (ONU), de 1947, que previa a criação de dois Estados, o de Israel e o da Palestina. No entanto, os árabes não aceitaram a Resolução e declararam guerra a Israel em

1948, a Guerra da Independência de Israel, que a venceu; com isso, grande parte da população árabe que vivia em Israel fugiu e se fixou na Cisjordânia.

Posteriormente, em 1967, como resultado da Guerra dos Seis Dias, Israel ocupou os territórios da Cisjordânia e Faixa de Gaza – da Palestina –, as Colinas de Golan – da Síria –, e a Península do Sinai – do Egito –, esta posteriormente devolvida. Embora Israel tenha permitido que algumas porções do território palestino na Cisjordânia passassem a ser administradas pela Autoridade Palestina, entre as quais estão, entre outras, as cidades de Ramalah, Hebrom, Jericó e Belém, deteve o controle militar da região e está construindo um muro de 760 km de extensão com até 8 m de altura e com *checkpoints*, para evitar a entrada dos homens-bomba em Israel, o Muro da Cisjordânia, chamado pelos israelenses de Cerca da Segurança e, pelos palestinos, de Muro da Segregação Racial.



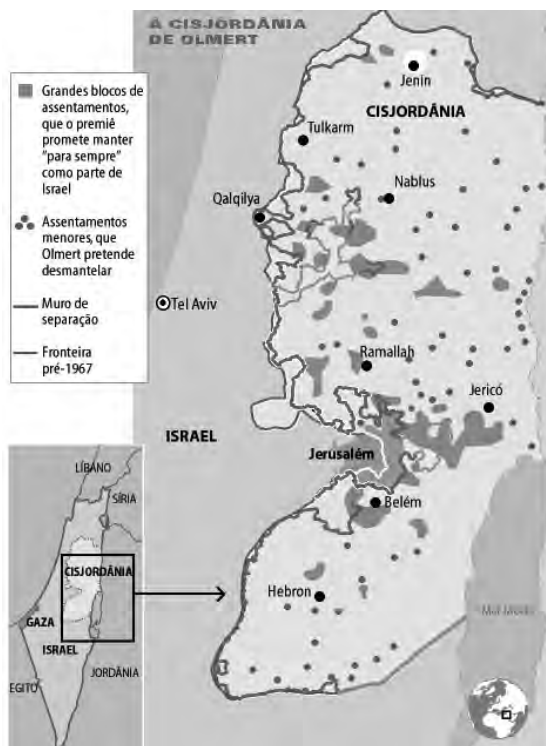
Cerca da Segurança / Muro da Segregação Racial

O muro, apesar de contestado pela ONU e pela Corte Internacional de Haia, continua sendo construído desde 2002 e, na prática, um pouco além da Linha Verde, estabelecida pelo armistício de 1949, após a Guerra da Independência, anexando, pois, partes do território palestino.

Hoje, Israel permite que a Autoridade Nacional Palestina (ANP) administre certas áreas da Cisjordânia, e o Hamas, a Faixa de Gaza, mas mantém o controle militar dessas regiões por terra, mar e ar.

Com a Revolução Industrial e o esvaziamento do campo, aumentou o desemprego, e os locais começaram a culpar os judeus por estarem ocupando seus postos de trabalho. Com isso, os judeus começaram a emigrar para a Europa Ocidental, os Estados Unidos e a América Latina, onde também sofreram reações e dificuldades. Foi nesse contexto de perseguições antisemitas na Europa que surgiu o movimento sionista de retorno à Palestina e criação de um Estado para os judeus.

O movimento sionista cresceu com o Holocausto e, então, impulsionou a obtenção de terras. Assim, durante a Guerra da Independência, de 1948, sob o comando de Ben Gurion, os israelenses se apoderaram de áreas do território palestino com o objetivo claro de retirada dos palestinos e anexação e ocupação por Israel. Aliás, um pouco antes do começo da guerra, em 9 de abril de 1948, houve o massacre da aldeia árabe de Deir Yassin, uma pequena vila de 400 habitantes, a 5 km de Jerusalém, em que duas organizações terroristas de Israel, o Irgun e o Stern (que não aceitaram a partilha de 1947, por serem contrários à criação de um Estado Palestino ao seu lado), invadiram o povoado e mataram cerca de cem pessoas, todos civis. Nos meses que antecederam o fim do domínio britânico, ocorreram vários conflitos menores, como o que se tornou conhecido como a Batalha das Estradas, quando as forças da Liga Árabe atacaram e bloquearam o tráfego nas principais estradas de acesso a Jerusalém, visando isolar as comunidades judaicas lá estabelecidas. Os árabes conquistaram vários locais de grande vantagem estratégica ao longo da rodovia entre Jerusalém e Tel Aviv, onde viviam 16% de todos os judeus na Palestina. Os comboios entre as cidades eram violentamente atacados, provocando baixas e desabastecendo a população civil judia de víveres, medicamentos e armas.



Em cinza, Jerusalém, com a linha branca separando a parte ocidental da oriental

O SIONISMO, A ESTRATÉGIA ISRAELENSE PARA SE ESTABELEECER NA REGIÃO

Durante meados do século XIX, a maior parte dos judeus vivia na Europa Oriental, na Polônia, Lituânia, Rússia e Hungria.

Após o final da Guerra da Independência, e o armistício, o retorno dos palestinos sobreviventes foi impossível, pois os sionistas bloquearam as estradas.

Israel desconsiderou a Resolução 194 da ONU, que determinava o retorno dos palestinos e o pagamento de indenização, a título de compensação. Com isso, Deir Yassin tornou-se para os palestinos um símbolo do terror e da fuga. E obrigou a ONU a criar campos de refugiados palestinos (na Faixa de Gaza, na Síria, no Líbano, no Egito, no Iraque e na Jordânia), que lhes deram documentos especiais, em que se destacavam a nacionalidade palestina, exceto na Jordânia – esta deu cidadania a quem desejou.

Após a Guerra da Independência, da área destinada à Palestina pela ONU, Israel ocupou a parte Norte (região de Acre e Nazaré), a parte Sul (menos a Faixa de Gaza, que ficou com os egípcios) e a Cisjordânia e Jerusalém Oriental, que ficaram com a Jordânia.

Após a Guerra dos Seis Dias, Israel ocupou a Cisjordânia (da Jordânia), a Faixa de Gaza (do Egito), Jerusalém Oriental (da Jordânia), as Colinas de Golan (da Síria) e a Península do Sinai (do Egito). E, na sua estratégia, passou a assentar seus cidadãos em Jerusalém Oriental e na Cisjordânia, numa, pois, clara estratégia de ocupação da terra e expulsão dos palestinos.

Releva notar que ao longo da história, ambos semitas, árabes e judeus mantiveram relações de harmonia. Assim, é correto afirmar que a disputa entre eles começou

com o advento do sionismo, graças a recursos financeiros de judeus ricos, como o Barão de Rothschild, e o contínuo aporte de recursos e armamentos dos EUA, também estimulados por ricos judeus americanos.

A SITUAÇÃO, HOJE, DOS ÁRABES EM ISRAEL E NAS ÁREAS OCUPADAS E ANEXADAS

A cidadania e os direitos políticos, de acordo com a situação dos árabes:

a) os árabes de Israel ou os “árabes-israelenses”

Ao longo da história, ambos semitas, árabes e judeus mantiveram relações de harmonia. Assim, é correto afirmar que a disputa entre eles começou com o advento do sionismo, graças a recursos financeiros de judeus ricos, e o contínuo aporte de recursos e armamentos dos EUA

São 1,4 milhão. Eles viviam em cidades como Jaffa, Haifa e Nazaré, que ficaram no território israelense depois da Guerra de Independência, de 1948. Milhares foram expulsos ou deixaram suas casas, sendo, hoje, refugiados no Líbano, na Jordânia e na Síria, pois não há quase comunidades de refugiados em outros países árabes.

Os que ficaram são cidadãos de Israel, com

todos os direitos, como passaporte, assistência médica e possibilidade de trabalhar e viver por todo o país; cerca de 80% são muçulmanos sunitas, 10% muçulmanos drusos e 10% cristãos (os drusos servem ao Exército – geralmente nos postos de controle, pois falam árabe –, mas apenas uma minoria dos sunitas e dos cristãos, que se identificam como palestinos, o faz). Reclamam, em alguns casos, que são tratados como cidadãos de segunda classe, mas possuem partidos políticos e cadeiras no Parlamento israelense (Knesset). Vivem,

de modo geral, em cidades árabes de Israel, como Nazaré, e em cidades mistas, como Haifa, Jaffa e algumas áreas de Tel Aviv.

b) os árabes-palestinos de Jerusalém Oriental

Até 1967, a metade oriental de Jerusalém era ocupada pela Jordânia. Na Guerra dos Seis Dias, Israel conquistou e anexou essa parte da cidade. Os moradores palestinos são os que habitam a cidade há séculos. São majoritariamente muçulmanos, mas há outras religiões. Com efeito, na Cidade Velha de Jerusalém, que fica na metade oriental de Jerusalém, há cerca de 55 mil habitantes, sendo 40 mil no Bairro Muçulmano, 7 mil no Bairro Cristão, 6 mil no Bairro Judeu e 2 mil no Bairro Armênio (o menor) (armênios são cristãos). Os árabes-palestinos de Jerusalém Oriental têm o *status* de “residentes permanentes” e possuem mais direitos do que os árabes-palestinos da Faixa de Gaza e da Cisjordânia, mas menos do que os árabes-israelenses.

Eles podem viver e trabalhar em Israel; votam em eleições locais, mas não nas nacionais; possuem acesso a benefícios sociais e na área da saúde; e podem obter cidadania israelense, e, conseqüentemente, passaporte, desde que declarem lealdade a Israel, não sejam cidadãos de outros países e tenham noções de hebraico. Mas são raros os palestinos de Jerusalém que tentaram obter a cidadania de Israel. Suas principais reclamações envolvem a Esplanada das Mesquitas (Monte do Templo) e a crescente construção de assentamentos judaicos nessa

parte árabe da cidade, ao mesmo tempo em que enfrentam enorme burocracia para reformar ou construir suas casas.

c) os árabes-palestinos de Gaza e Cisjordânia

São os habitantes de áreas antes controladas pelo Jordânia (Cisjordânia) e pelo Egito (Gaza), até 1967. Israel as conquistou e ocupou, mas não anexou, como fez com Jerusalém Oriental e as Colinas do Golan, na Síria. São 4,5 milhões, sendo 2,7 milhões na Cisjordânia e 1,8 milhão na Faixa de Gaza. Eles, e os nascidos a partir de 1967, não podem entrar e viver em Israel e só

A criação de assentamentos começou logo após a ocupação da Cisjordânia, de Jerusalém Oriental e da Faixa de Gaza na Guerra dos Seis Dias, em 1967. Por serem pequenas e densamente povoadas por árabes, isso resultou em clara animosidade e tensão naquelas áreas

em raros casos recebem autorização para trabalhar lá. Mesmo nesse caso, não podem dirigir seus carros e só podem permanecer durante o tempo do expediente. Não são cidadãos de Israel, e, como não existe cidadania palestina, a maioria deles não tem nacionalidade e nem passaporte. Outros possuem a cidadania jordaniana e, em menor número, a de outros países, especialmente os cristãos. Suas prin-

cipais demandas são o fim da ocupação da Cisjordânia, do bloqueio a Gaza e a criação de um Estado Palestino. São majoritariamente muçulmanos sunitas, mas há minorias cristãs, especialmente em Ramallah, Belém e Beit Jala.

A OCUPAÇÃO, OS ASSENTAMENTOS, O CONTROLE E A VIOLÊNCIA

A criação de assentamentos começou logo após a ocupação da Cisjordânia, de

Jerusalém Oriental e da Faixa de Gaza na Guerra dos Seis Dias, em 1967. Por serem pequenas e densamente povoadas por árabes, isso resultou em clara animosidade e tensão naquelas áreas.

Israel começou a criar os assentamentos com uma dupla finalidade: melhorar o controle da parte palestina e começar a expulsar os árabes da região, pela asfixia econômica e de liberdade de ir e vir. Na Faixa de Gaza, por exemplo, 6 mil judeus controlam 40% do território. Os assentamentos nos territórios ocupados, para a comunidade internacional, são todos ilegais, independentemente de terem ou não sido autorizados pelo governo israelense. Israel violou todas as convenções internacionais sobre territórios ocupados, inclusive a Resolução 452 da ONU, de 20 de julho de 1979, qualificando as ocupações de terem violado a IV Convenção de Genebra sobre a proteção das pessoas civis em tempo de guerra. Houve também descumprimento de advertências da Corte Internacional de Justiça emitida contra o Muro de Separação da Cisjordânia.

Hoje, 350 mil colonos israelenses vivem na Cisjordânia e 250 mil nos bairros ocupados e anexados de Jerusalém Oriental.

Os territórios ocupados são divididos em três regiões – A, B e C. A região A é aquela sobre a qual a Autoridade Palestina tem controle, inclusive poder de polícia. Compreende apenas 18% da Cisjordânia e abrange as cidades de Hebron, Belém, Jericó, Ramallah e outras menores. A área B, que ocupa 22% da Cisjordânia, tem grande população palestina, mas Israel exerce a segurança. A área C, 60% da Cisjordânia, é totalmente controlada por Israel. Mas quem quiser passar da área A para outra parte da área A terá que, obrigatoriamente, passar pela área C, ou seja, o controle acaba sendo total. A área C já totaliza 350 mil colonos em 135 colônias, contra 180 mil palestinos

que ali residem, que sofrem violências dos israelenses, como o bloqueio de construções palestinas e demolições sistemáticas das edificações.

Essas demolições atingem, inclusive, projetos financiados pela União Europeia, como o porto e o aeroporto de Gaza, e também prédios administrativos de segurança da Autoridade Palestina ou, ainda, instalações básicas na zona rural. Até mesmo equipamentos móveis de uso humanitário para os campos de refugiados (tendas, abrigos, latrinas) enviados do exterior são regularmente saqueados pelo Exército ou pelos colonos.

Não são apenas os assentamentos, mas Israel mantém uma dura política repressiva contra os palestinos. A maioria deles são ocupados por judeus ortodoxos, radicais e provocativos, e justamente em áreas densamente povoadas por árabes. Certa vez, em Hebron, cidade palestina, foi erguido um assentamento no meio de lojas e prédios palestinos. Com a confusão que adveio, o Exército de Israel, com tratores e escavadeiras, derrubou os imóveis palestinos, pois o comandante militar tem autonomia, independentemente de mandados judiciais.

Por viverem em território ocupado, os palestinos não têm o direito de criar seus próprios controles de fronteira, nem carimbo no passaporte. Qualquer pessoa que passe pelos postos de checagem israelenses entra direto nas ruas de cidades da Cisjordânia, como Ramallah, por exemplo, onde até há um Escritório de Representação do Brasil e um cônsul.

Além disso, na hora de os palestinos viajarem para o exterior, excetuados os que são árabes-israelenses e os de Jerusalém Oriental (que optaram pela cidadania israelense), que podem ter passaporte israelense, os da Cisjordânia não têm passaporte, e têm que obter o documento de autorização (*laissez passer*), fornecido pelo governo israelense.

Mas, além de nem sempre obterem esse documento, quando o conseguem, ele só vale para uma viagem ou, no máximo, por um ano. E, mesmo os da Faixa de Gaza, não podem passar pelos controles israelenses, só podendo cruzar a fronteira de Gaza com o Egito e, de lá, viajar para países que reconhecem o documento da Autoridade Nacional Palestina. Por falar na Faixa de Gaza, em 2010 Israel fechou todos os pontos de passagem, exceto os de Erez, com acesso restrito, e o de Kerem Shalom, única entrada para as importações permitidas. Ao longo da Faixa de Gaza, foi criada uma zona-tampão de 100 a 500 m de profundidade, a partir do muro de segurança, impedindo o acesso da população a 17% do já escasso território, inclusive de área cultivável. Há também restrições à pesca, com limite de 3 a 6 milhas, quando havia sido definido o limite de 20 milhas nos Acordos de Oslo.

As estradas construídas por Israel na Cisjordânia, modernas, funcionam com vias expressas para os colonos judeus, mas como barreiras para os palestinos.

Os relatos do dia a dia dos assentamentos lembram o nazismo. Aqui vai um depoimento de um patrulheiro policial israelense:

“Eu nunca invadi casas no meio da noite, arrombando apartamentos, em Jerusalém e, provavelmente, onde você vive a polícia também não faz isso. Mas em Hebron, onde eu servi por um ano, há duas patrulhas militares e uma patrulha policial de fronteira. Seu trabalho é, no jargão militar, fazer sua presença notada. Você tem essas patrulhas 24 horas por dia, sete dias por semana. Você começa seu turno às 22 horas e vai até 6 horas. Caminha pelas ruas da velha cidade de Hebron, tromba com uma casa, uma casa palestina, não uma casa da qual você tenha alguma informação de inteligência (uma suspeita),

uma casa qualquer, o sargento é quem a escolhe – eu fui sargento por alguns meses. Entramos, revistamos a família, homens de um lado, mulheres de outro, vasculhamos o lugar – você pode imaginar a dinâmica da coisa, o que acontece quando uma unidade militar invade sua casa no meio da noite. Acabamos a busca, voltamos para rua, batemos em algumas portas, lançamos algumas bombas de efeito moral, fazemos algum barulho, corremos até a esquina, invadimos outra casa, revistamos a família, fazemos uma busca, subimos no telhado, pulamos de um telhado para o outro, descemos pela sacada de uma terceira casa... e assim você passa as oito horas do seu turno, isso 24 horas por dia, sete dias por semana.

De setembro de 2000, quando começou a Segunda Intifada, até hoje, nós não paramos um segundo sequer. A ideia é simples: todo palestino precisa sentir que há um militar respirando em sua nuca. Você nunca sabe quando nós vamos aparecer, o que nós vamos fazer, quando vai começar, quando vai terminar, quantas horas vai durar... tudo isso é o que os militares chamam de *tchushat nirdafut* (em hebraico), criar o sentimento de estar sendo perseguido, caçado, criar esse sentimento em uma população inteira. A única forma de dominar um povo, para sempre, contra sua vontade é fazê-lo temer você. E assim que ele se acostuma àquele nível de medo, você tem de aumentá-lo.”

E o de uma jornalista:

“Doravante, a Cisjordânia e Gaza são duas imensas prisões, cujo céu não é nem mesmo aberto. Submetidos ao regime de toque de recolher que os retém em suas casas de maneira quase permanente desde o último mês de agosto e que os asfixia lentamente, os palestinos dos

territórios ocupados se veem reduzidos à categoria de objetos e oscilam entre desespero e o ódio e o sentimento de terem sido traídos [...].

Com a guerra, os chefes de família perderam – como quase todos seus compatriotas – o pouco que lhes restava: o direito de entrar em Jerusalém Oriental; o direito de exportar seus agrumes, isto é, seu trabalho, para a Jordânia; os meios de pagar seus impostos e de obter o famoso cartão cor de rosa, ‘certificado de bom comportamento’, renovável a cada dois anos, sem o qual tudo se torna proibido – viajar, conduzir [transportes] e até mesmo passar de uma localidade a outra, já que o exército não só restabeleceu as fronteiras da Cisjordânia, mas instituiu espécies de ‘bantustões’, num total de cinco, no interior do território.

O chefe de família perdeu seu emprego e como, pela primeira vez neste ano, não pôde pagar o montante cada vez mais insuportável de impostos, teme o fechamento da pequena empresa madeireira por ele dirigida. Seus quatro filhos estão também desempregados – incluído aquele que, nos últimos anos, havia encontrado um emprego de electricista em Israel [...], mas que o perdeu com a guerra.

Mal saídos dos toques de recolher intermináveis, os palestinos viram os impostos de 1991 reclamados *manu militari* abaterem-se sobre eles – uma verdadeira epidemia de multas de todos os gêneros que irão alimentar os cofres israelenses...” (Bauge, 1991).

E trechos do livro *De Beirute a Jerusalém*, de Thomas L. Friedman:

“...Quando os palestinos, como comunidade, e particularmente os adultos, que tinham muito a perder economicamente, se haviam deixado cooptar pelo sistema israelense, alguns

indivíduos e pequenos grupos reagiram espontaneamente a Israel, apesar de continuar a se integrar a ele. Essa resistência individual, que começou imediatamente após o início da ocupação, era executada principalmente pelos jovens, que pouco tinham a ganhar com a situação. Pelo contrário, muitos deles haviam concluído o segundo grau, frequentado escolas técnicas e universidades, mas os únicos trabalhos que o sistema israelense lhes oferecia, após terem se formado, era limpar assoalhos, ser garçon ou assentar tijolos...

Os estudantes falaram apaixonadamente sobre as frustrações da sua geração, afirmando que viam no futuro sob a ocupação israelense apenas caminhos sem saída – nos níveis político e cultural, bem como em termos de suas carreiras.”

E mais:

“...Na Cisjordânia e na Faixa de Gaza, todos os crimes contra a “segurança de Israel” cometidos por palestinos são julgados por cortes militares israelenses, que possuem seus próprios juízes e promotores. Os advogados não possuem acesso às provas contra seus clientes, pois foram colhidas secretamente, por informantes ou grampos telefônicos. As cortes militares e o Shin Bet (serviço secreto interno de Israel) eram a vingança contra os ataques terroristas contra alvos israelenses no exterior, contra os discursos que faziam na ONU e.... contra as pedras que jogavam.”

“As forças de segurança israelenses raramente faziam qualquer coisa ‘ilegal’ no trato com os palestinos dos territórios ocupados. Cada ação de repressão, independentemente de quanto fosse arbitrária, estava normalmente amparada no Código Militar Israelense. Quando não estava prevista, o Código era modificado para acomodá-la.”

E a citação de um israelense, morador de um bairro misto de árabes e israelenses em Jerusalém:

“O conflito israelense palestino é uma guerra crepuscular – um tipo de coexistência meio-guerra, meio-paz, na qual não há trincheiras, linhas de *front*, arame farpado para separar os dois lados e nenhuma diferenciação entre civis e soldados, inimigos e vizinhos. É uma guerra entre dois povos que compartilham os mesmos esgotos.”

Como se verifica, o regime de ocupação e controle dos assentamentos é repressivo e violento há anos, até os dias de hoje, justamente a época de proeminência dos direitos humanos.

As ocupações e os assentamentos têm uma justificativa israelense: “Se os árabes se desarmarem, haverá paz; se os israelenses se desarmarem, Israel desaparecerá!” Mas, no fundo, é uma estratégia: forçar os árabes a irem embora.

A pergunta que fica é: Por quanto tempo mais os palestinos vão suportar essa existência miserável, essa condenação a uma verdadeira prisão perpétua?

O PROBLEMA RELIGIOSO

Jerusalém e o Monte do Templo (para os judeus), ou a Esplanada das Mesquitas (para os muçulmanos).

Hoje, o Monte do Templo, ou a Esplanada das Mesquitas, que fica na Cidade Velha de Jerusalém – declarada Patrimônio da Humanidade pela Unesco, em 1981 –, abriga dois marcos islâmicos: o Domo, ou

Cúpula da Rocha, e a Mesquita de Al-Aqsa, derivada do nome mencionado no Alcorão.

O Domo da Rocha (ou a Cúpula da Rocha) foi mandado construir pelo califa Abd al-Malik ibn Marwan, em 697 d.C., no final do século VII (ficou pronta em 698 d.C), no local onde já existia uma pequena mesquita do tempo do califa Omar, a Mesquita de Omar. O Domo da Rocha, que tem uma cúpula dourada (é o cartão-postal de Jerusalém), recebeu esse nome devido à grande rocha existente no centro da mesquita. A rocha mede cerca de 19 metros por 12 metros e tem pouco menos

de 2 metros de altura do chão do santuário.

Embora alguns acreditem que o Domo da Rocha foi construído porque, segundo a lenda muçulmana, o profeta Maomé de lá ascendeu ao céu e encontrou todos os profetas que o precederam, essa versão não aparece em nenhum dos textos

islâmicos até décadas após o santuário ter sido construído, o que levou outros a acreditarem que a razão principal pela qual a cúpula foi construída foi para comemorar a vitória islâmica, em 636 d.C, sobre os babilônicos, em Jerusalém, e não devido à suposta ascensão de Maomé.

A tradição judaica, por sua vez, diz que foi naquela rocha que Abraão preparou o sacrifício de seu filho Isaac a Deus, e onde Salomão construiu o Primeiro Templo – que foi derrubado – e, posteriormente, onde Herodes construiu o Segundo Templo, também derrubado, embora posteriores escavações arqueológicas não tenham encontrado qualquer vestígio dos templos.

A Mesquita Al-Aqsa, que significa “a mesquita distante”, se refere a uma passa-

Como se verifica, o regime de ocupação e controle dos assentamentos é repressivo e violento há anos, até os dias de hoje, justamente a época de proeminência dos direitos humanos



Monte do Templo ou Esplanada do Templo
(ou das Mesquitas)



O Domo da Rocha

gem do Alcorão descrevendo uma viagem (*al Isrā*) do profeta Maomé, levado pelo Anjo Gabriel de Meca à mesquita distante (*Al-Aqsa*). E, de lá, Maomé teria ascendido ao céu, onde dialogou com profetas, como Moisés, e se encontrou com Deus. Por isso, é mais importante para os muçulmanos do que o Domo da Rocha, e os muçulmanos consideram esse lugar como o terceiro mais sagrado, depois das cidades de Meca e Medina, na Arábia Saudita, onde Maomé teria nascido e morrido, respectivamente. Outros, porém, dizem que a ascensão ao céu de Maomé teria sido na rocha no interior do Domo da Rocha.

Outra dúvida que permanece é o local da Mesquita de Omar, pois uns dizem que era onde hoje está o Domo da Rocha, e outros, onde hoje está a Mesquita Al-Aqsa.

De qualquer modo, tudo teria ocorrido no sítio do Monte do Templo, ou Esplanada das Mesquitas, o que torna o local sagrado para judeus e muçulmanos.



Mesquita Al Aqsa (cúpula preta)

A mesquita também teria sido mandada construir pelo califa, em 705 d.C., embora tenha sido destruída várias vezes por terremotos, como o de 1033. É a maior mesquita de Jerusalém, com capacidade para receber cerca de 5 mil fiéis.

A Mesquita Al-Aqsa e o Domo da Rocha, por terem sido construídos por um árabe, tornaram-se, pois, símbolos do movimento nacionalista palestino. Quando o Estado de Israel conquistou Jerusalém Oriental na Guerra dos Seis Dias, em 1967, passando a controlar os lados ocidental e oriental da cidade, procedendo à sua reunificação, manteve, como forma de ajudar a paz, a administração dos sítios religiosos muçulmanos de Jerusalém nas mãos da Jordânia (muçulmana), incluindo a Esplanada das Mesquitas.

Hoje, é permitida a entrada de turistas não muçulmanos na Esplanada, e de judeus também, mas há restrições de horários, devido às orações, sendo que judeus não podem rezar lá, o que tem causado crescente atrito, pois há cada vez mais judeus que querem fazer isso, pois é local muitas vezes citado na Bíblia como o centro da vida judaica até a expulsão dos judeus de Jerusalém pelos romanos, no ano 63 a.C.

O local é também associado a vários profetas judeus, embora os muçulmanos os considerem como muçulmanos, e isso constitui uma das razões pelas quais a cidade de Jerusalém é considerada Cidade Santa por várias religiões. Outro exemplo da controvérsia lá existente é que, na parte leste do Monte do Templo, fica a Porta Dourada, ou do Ouro, considerada sagrada pelo judaísmo (a chegada do Messias), pelo cristianismo (chegada de Jesus no Domingo de Ramos) e pelo islamismo (local da futura Ressurreição).

Lá há outro acesso, pela Porta Bab-al-Maghariba, interna, na parte norte do Muro do Templo (que circunda o Monte do Templo), que é o único acesso às mesquitas para os não muçulmanos.

Como muro lateral do Monte do Templo, lá fica o Muro das Lamentações, o segundo local mais sagrado do judaísmo, depois do Monte do Templo. É o pedaço de 55 metros de extensão que restou do muro de contenção do Monte do Templo, aplainado para a construção do Templo de Herodes, o Segundo Templo, que ele man-

dou construir no Monte Moriah, no local do Primeiro Templo, de 960 a.C. (século X a.C.), derrubado pelos babilônicos em 586 a.C. (século VI a.C.). O Segundo Templo, o de Herodes, foi destruído pelos romanos (Imperador Tito, no ano 70 d.C.). Segundo consta, quando Tito o destruiu, manteve parte do muro de contenção para que os judeus mantivessem a amarga lembrança (daí o nome de Muro das Lamentações).

Muitos fiéis visitam o Muro para orar e depositar seus desejos por escrito. Fica localizado no lado Oeste do Muro do Templo e, por isso, é também chamado de Muro Ocidental. No dia santo judaico, o *Shabat*, que vai do pôr do sol de sexta-feira ao pôr do sol de sábado, lá há danças, rezas e muitos religiosos. No Muro, há uma divisão: as mulheres à direita e os homens à esquerda (de quem olha para o Muro), onde há uma sinagoga e a entrada para visitar as escavações do Muro.

Em Jerusalém, uma repórter de TV vai ao “Muro das Lamentações” para entrevistar um velho palestino, famoso pela sua idade avançada. Chegando ao local, vê que ele está rezando. Depois de uma hora, o ancião para de rezar e, quando se prepara para deixar o local, ela o aborda:

– Bom dia, senhor! Eu sou da TV Al Jazeera e queria entrevistá-lo. O senhor é a pessoa mais antiga que vem diariamente rezar aqui no muro. Há quanto tempo o senhor vem aqui para rezar?

– Ahh... Há uns 80 anos – responde o velho senhor.

– Nossa! 80 anos! E o senhor rezou pedindo o quê, nestes anos todos?

– Rezo pela Paz entre judeus, muçulmanos e cristãos, rezo para que o ódio pare e que nossos filhos cresçam juntos em paz e amizade.

– E como o senhor se sente após 80 anos de orações diárias?



Muro das Lamentações

– Sinto-me como se estivesse falando com uma parede...

A SOLUÇÃO DA QUESTÃO PALESTINA

Não é um conflito simples, como o clichê americano de “*cowboys* contra os índios”. Não é também um conflito entre os bons e os maus, pois nem tudo é o que parece, e há muito superficialismo e parcialismo, o atual sendo antissemita, especialmente pela imprensa, talvez pela tendência de simpatizar com os mais fracos ou da coação do “politicamente correto”.

Há, nessa questão, três atores do lado de Israel: os seculares, conservadores; os ortodoxos, religiosos; e os jovens israelenses, pragmáticos. Quanto aos religiosos, nada como lembrar a Bíblia, que lançou a premonição – confirmada na Gênese 16: 11/12, dita pelo Anjo a Agar, a serva, que engravidou de Ismael, pois Sara, a esposa, não dava filhos a Abraão:

11 – Disse-lhe ainda o Anjo do Senhor: Você está grávida e terá um filho, e lhe dará o nome de Ismael porque o Senhor a ouviu em seu sofrimento.

12 – Ele será como jumento selvagem; sua mão será contra todos, e a mão de todos contra ele, e ele viverá em hostilidade contra todos os seus irmãos. (Gênesis 16: 11/12).

Os seculares

A área destinada à Palestina, em 1948, hoje se resume à Faixa de Gaza e à Cisjordânia, ambas de maioria e parte de administração árabe-palestina, mas de domínio militar israelense. Essas duas áreas devem integrar um Estado Palestino a ser criado de acordo com as determinações das Nações Unidas, o que é rejeitado pelos dois lados, hoje, mais enfaticamente por Israel. Nesses territórios vivem atualmente 4,5

milhões de palestinos, sendo 2,7 milhões na Cisjordânia e 1,8 milhão na Faixa de Gaza, sendo que 1,4 milhão vivem em Israel.

Pelo histórico de conflitos, é difícil a Israel aceitar a perda do domínio dessas regiões tão próximas do país, pois nem os mísseis Patriot americanos conseguiram evitar que, em 1990, os mísseis Scud, de Sadam Hussein, atingissem Tel Aviv, a 800 km de distância, causando mortes, ferimentos e destruição. Ainda mais que, de Tulkarm, na Cisjordânia, à costa israelense, no Mar Mediterrâneo, são apenas 15 km! Quem não se lembra da crise de 1962, quando Kennedy quase começou uma guerra nuclear contra a então União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) por causa da instalação de mísseis soviéticos em Cuba, a 140 km da Flórida?

Os palestinos, por sua vez, não querem negociar se persistir a manutenção dos territórios ocupados, a Faixa de Gaza e a Cisjordânia, e se não for decidida a questão de Jerusalém, ainda dividida, e dos assentamentos. Exigem o estabelecimento de um Estado Palestino na Margem Ocidental do Rio Jordão (West Bank) e na Faixa de Gaza, tendo Jerusalém como capital. Deve ser lembrado que, ao ser decidida a partilha da Palestina, em 1947, Jerusalém deveria ter sido internacionalizada, mas a então Transjordânia (ora Jordânia) ocupou a metade oriental da cidade, a Cidade Antiga e seus acessos, ficando a cidade nova, ocidental, com Israel, e, nem naquela ocasião, a Transjordânia mudou a capital, de Amã para lá. Israel, por sua vez, entende que é ponto imutável a indivisibilidade de Jerusalém, que, para ele, jamais foi uma capital árabe.

Quanto à ancestralidade, os israelenses alegam que saíram à força, mas voltaram, que foi em Hebron que Davi foi coroado rei, e onde foram enterrados Abraão, Sara, Isaac e Jacó, enquanto os árabes retrucam que nunca saíram da Palestina. Israel também não quer devolver os territórios

ocupados, pois diz que são áreas “recuperadas” ou “liberadas”, que a ele pertencem por “promessa divina”.

A parte religiosa é muito mais radical e avessa a concessões. A sua mais grave questão diz respeito ao Monte do Templo ou à Esplanada das Mesquitas, que foi a origem da Segunda Intifada. Sobre isso, do livro *Oriente Médio*, do Professor Márcio Scalercio, tira-se o seguinte (com episódicas observações nossas):

“...para alguns religiosos, muçulmanos, o advento de Israel significava um ultraje. A Palestina era uma terra islâmica há séculos. Jerusalém era uma das cidades santas da fé, só ombreada por Meca e Medina. De acordo com a tradição muçulmana, logo que o profeta estipulou o regime de orações, determinara que os crentes deveriam rezar voltados para Jerusalém. Só depois mudou de ideia e estabeleceu a primazia de Meca. À luz da tradição, Jerusalém foi a cidade escolhida pelo profeta (Maomé) para a sua ascensão ao céu. Em comemoração, em 687 d.C. (há registros que dizem 691 d.C.), o califa omeíada Abd al-Malik mandou edificar ali uma deslumbrante construção, o Haram al-Sharif (Nobre Santuário), composto pela mesquita de Al Qods – designação árabe para Jerusalém – e pelo Domo da Rocha. Agora, os infiéis desejam conspurcar o Islã com a sua presença, tornando-a permanente e impondo o seu predomínio por meio de Israel.

Convém notar que o sítio onde se ergue a grande mesquita de Jerusalém é exatamente o mesmo onde estava construído o Velho Templo de Salomão, o lugar mais sagrado do judaísmo. O local fora escolhido para o templo porque se acreditava que ali o patriarca Abraão tentara sacrificar seu filho, sendo impedido pela voz de Deus. Aquela que os religiosos (judeus) acreditam ser a pedra

sacrificial usada pelo velho Abraão está guardada no interior da mesquita.

No mesmo sítio ergue-se o Muro das Lamentações, a parede que resta do antigo Templo de Salomão (na verdade, as ruínas não são do templo original, e sim do edifício construído na época do Rei Herodes, durante o período romano). Nesse sentido, a mesquita construída sobre as ruínas do Templo é algo entendida como ultrajante pelos membros da comunidade (judaica) dotados de sensibilidade religiosa mais ardorosa.”

Hoje, em Gaza, na Cisjordânia, Jerusalém Oriental e mesmo em Israel, há 5,9 milhões de palestinos para 6 milhões de israelenses em Israel, que detém o controle de 70% da Cisjordânia e 80% dos recursos hídricos da Palestina, ou seja, os palestinos consomem, em média, quatro vezes menos água por dia e por pessoa! Mas os palestinos não pensam em sair de lá, apesar de todas as dificuldades, pois sabem que o simples fato de estarem lá obriga aos israelenses e a comunidade internacional a se debruçarem sobre a solução do problema.

Os pragmáticos

São os jovens. Da parte de Israel, estão cansados de guerra e conflitos. Os homens são obrigados a servir por três anos, e as mulheres, por dois. São chamados para o Exército os judeus (menos os ortodoxos), os cristãos, os drusos (são muçulmanos) e os beduínos (são muçulmanos). Muitos se recusam e são presos. São de uma geração que se formou nas universidades, em Israel ou no exterior, querem trabalhar em suas carreiras, visitar os museus, cafés e restaurantes, conhecer o mundo... e não serem permanentemente convocados para exercícios ou ações reais, muitas fatídicas. E, quando não são os conflitos, há o serviço

militar diuturno nas áreas ocupadas, com o dia a dia da pobreza e miséria palestina. Com efeito, Israel, hoje, com renda *per capita* de 35 mil dólares, tem mais empresas de alta tecnologia do que toda a Europa junta.

Os palestinos, por sua vez, não têm um país. Na ONU são apenas observadores; não têm passaporte e só podem sair de lá se Israel autorizar. Um turista que entra em suas cidades passa apenas pelo controle israelense, ou seja, não há um simples controle de passaporte, ação que chancela a soberania de um Estado. E isso é frustrante, dia após dia.

Por conta da ocupação, mesmo sem guerras, o Exército de Israel aumentou, de 1973 a 1985, de 70 mil para 140 mil homens. Pode-se repetir, pois, que Israel ganhou as guerras mas perdeu a paz.

As razões para uma solução

O mundo deseja, mas não está conseguindo, oferecer uma solução para a Questão Palestina e garantir a segurança de Israel e de um Estado Palestino a ser instalado na atual Cisjordânia e na Faixa de Gaza, essa a área de maior densidade demográfica do mundo, pois são 1,8 milhão de pessoas em 400 km², ou 4.500 habitantes por km², especialmente pelos muitos árabes-palestinos que para lá fugiram durante as guerras perdidas.

Mas, pelo cotidiano de conflitos e ódios seculares, parece, em princípio, temerário pugnar pela decisão de 1947 dos dois Estados na região, apesar de governos de todo o mundo, inclusive do Brasil, em 2010, estarem reconhecendo o Estado Palestino. E qual seria a solução? Os palestinos saírem, já que Israel está assentado e tem domínio militar? Não, pois os demais países árabes não estão dispostos a abrir mão de partes de seus territórios (a Jordânia, por

exemplo, em que 90% de seu território é deserto, poderia ser uma alternativa, mas não quer reviver a experiência negativa, que resultou no Setembro Negro), para a criação de um Estado Palestino. E nem mesmo os palestinos querem sair de lá, pois consideram que a terra é deles, e o que exigem é a saída dos israelenses. Com efeito, apesar de tantas derrotas e êxodos, sabe-se que a tristeza dos palestinos é menor com relação à ausência de um Estado e ao desastre humanitário da dispersão do que com a existência do Estado de Israel. Palestinos radicais só aceitam uma coisa: varrer Israel do mapa. Foram ensinados que, “não importa o tempo gasto ou o sangue derramado; a verdadeira fé acabará triunfando”. Os palestinos não querem sair de lá, e não se pode, simplesmente, fazê-los desaparecer. É por isso que os israelenses dizem, para justificar seu aparato militar, que “se os árabes se desarmarem, haverá paz; se os israelenses se desarmarem, Israel desaparecerá”.

O atual consenso internacional é de que: a) a situação dos territórios ocupados é intolerável, e não pode continuar assim; b) a Questão da Palestina tem que ser resolvida com a criação de um Estado Palestino. Ou seja, sabe-se “o que deve ser feito”, mas não “como deve ser feito”. E há mais ingredientes, externos – como os interesses políticos, econômicos e estratégicos, nem sempre confessáveis, dos países mais ricos – e internos – como o pequeno tamanho da região, que tende a ficar cada vez mais povoada, com crescentes problemas com relação à água (Israel detém o controle de 80% dos recursos hídricos da Palestina), e, convenhamos, “lugares santos demais”.

Há 20% de árabes em Israel, inclusive no Parlamento. O povo, de modo geral, diz que muitos trabalham juntos, em harmonia. Mas há uma queixa generalizada contra os políticos, especialmente os que

vivenciaram mais tempo de conflitos, que são muito radicais. Com efeito, no recente conflito de 2014, quando Israel bombardeou maciçamente a Faixa de Gaza, com 2.200 palestinos mortos (a maioria civis) contra 72 israelenses, o governo de Israel tem se negado a cooperar com a Comissão da ONU que investiga crimes de guerra.

Há, no momento, fatos significativos a forçar uma decisão imediata, a saber:

- a explosão demográfica árabe nas colônias, especialmente na Faixa de Gaza, pelo pequeno tamanho da região, sem emprego e de difícil sobrevivência para todos;

- a situação dos refugiados palestinos expulsos de seus povoados pelas guerras de 1948 e 1967, cerca de 5 milhões, dos quais cerca de 3,5 milhões vivem em campos provisórios em Gaza, na Cisjordânia, no Líbano e na Síria, dependentes da Agência das Nações Unidas de Assistência aos Refugiados da Palestina (UNRWA) para moradia, saúde e educação (leia-se EUA e União Europeia, principalmente). Essa situação está se deteriorando com a chegada de refugiados da guerra na Síria; e

- o reconhecimento internacional, cada vez maior, do Estado Palestino.

O convencimento generalizado, não só dos atores locais, mas do mundo civilizado, é de que a Questão se arrasta por tempo demasiado e que, a continuar assim, e com o cansaço e tensões dos dois lados, vai explodir novamente, com evidente derrota de todos, especialmente dos direitos humanos. E, se explodir, vai continuar sem solução, pois o maior poderio intelectual e militar de Israel, apesar de todo apoio dos EUA, não vai lhe permitir simplesmente fazer sumir a população palestina. Não custa, pois, mais uma vez repetir o que já foi dito antes: “Israel venceu as guerras, mas perdeu a paz”.

Um dos problemas que dificultam a solução é a falta de concessões entre as partes. Em 1947, os palestinos rejeitaram a

partilha feita pela ONU, pois achavam que toda a Palestina lhes pertencia, apesar de os sionistas aceitarem a divisão e reconhecer um Estado Palestino ao lado do seu. Agora a situação se inverteu, pois os palestinos buscam a divisão, enquanto os israelenses, que controlam toda a Palestina, não querem ouvir falar dela.

Com efeito, em abril de 2012, o presidente da ANP, Mahmoud Abbas, enviou uma carta ao primeiro-ministro de Israel, Benyamin Netanyahu, na qual reiterou as condições impostas pelos palestinos para uma retomada de conversações de paz. Entre elas está a interrupção de construções nos assentamentos judaicos erguidos na Cisjordânia e em Jerusalém Oriental – territórios palestinos ocupados por Israel desde 1967. Quanto mais os israelenses constroem, mais distantes ficam os palestinos de ter o controle ou um Estado próprio. O *premier* Netanyahu respondeu que não aceita nenhuma condição prévia e ainda autorizou o início de outros três assentamentos na Cisjordânia, pela primeira vez em duas décadas. Netanyahu se recusava, então, a prorrogar o acordo de interrupção das construções nos assentamentos judaicos, e Abbas não aceitou mais dialogar enquanto continuar a expansão dessas colônias.

Enquanto isso, entre as populações, especialmente nos assentamentos e campos de refugiados, a tensão permanece, e os palestinos continuam vivendo em condições muito precárias. Os israelenses negam-lhes qualquer direito sobre a sua terra, sua própria história, cultura e identidade. A prova disso é o artigo do Jornalista Laurence Bernard em que cita o relatório dos chefes da Missão da União Europeia a Jerusalém Oriental, em fevereiro de 2003:

“Em Jerusalém, as autoridades israelenses expropriaram mais de um terço da cidade, logo declarado ‘território do

Estado'. Em 2013, foram inventariados 250 mil colonos estabelecidos nos bairros palestinos, seja no centro velho e nas bacias históricas ou nos vastos conjuntos urbanos dispostos em círculos concêntricos em torno da cidade. Até mesmo a cultura, a história e o patrimônio são domínios estritamente controlados pelas autoridades israelenses: retenção de permissões da prática de guia turístico, de restauração de obras e manuscritos, do controle de escavações arqueológicas. De acordo com o último relatório, dos chefes de missão diplomática europeus em serviço em Jerusalém, parece que isso resulta 'de um esforço premeditado, que visa se servir da arqueologia para reforçar as pretensões a uma continuidade histórica judaica em Jerusalém e, assim, criar uma justificativa para seu estabelecimento enquanto capital eterna e indivisível de Israel'."

Como se verifica, há uma política permanente de segregação da população que vive nos territórios da Cisjordânia e da Faixa de Gaza, ocupados desde 1967. É um *apartheid*, pois até seus documentos são emitidos pelas autoridades israelenses, além de serem diariamente vigiados, submetidos a humilhantes revistas nos postos de controle, com seus carros só podendo circular em certas áreas. E isso também provoca enorme desgaste nos militares israelenses e em suas famílias.

Os EUA, apesar de fiadores de Israel, e com interesses políticos, econômicos e estratégicos no Oriente Médio, como a contenção do Irã, da Síria e do Iraque, e a importância estratégica do estreito de Ormuz – disputado entre a Arábia Saudita e o Irã –, para o escoamento da produção de petróleo da região, deram, em maio de 2011, um passo mais firme para a solução da questão, quando Obama fez um pronun-

ciamento histórico, defendendo um Estado Palestino desmilitarizado ao lado de Israel, com base nas fronteiras definidas até 1967 – salvo alterações acertadas entre os dois países envolvidos. Netanyahu, contudo, descartou a ideia e disse considerar as fronteiras pré-1967 “indefensáveis”, por deixar fora de Israel os mais de 120 assentamentos na Cisjordânia, onde moram 350 mil colonos israelenses.

Os palestinos não têm fiadores, pois, mesmo no mundo árabe, a solidariedade étnica depende dos interesses políticos do momento. Mas estão começando a ter a solidariedade internacional, como mostra a recente decisão do Tribunal Geral da União Europeia, em Luxemburgo, que aprovou a retirada do Hamas do bloco de organizações terroristas. Por coincidência, o Parlamento Europeu aprovou por 498 votos contra 88 (com 111 abstenções), em Strasburgo, uma moção que reconhece, em princípio, a existência de um Estado Palestino, o que azedou ainda mais o clima entre Israel e a Europa. Os palestinos ameaçam, por meio da Jordânia, pedir o reconhecimento do Estado Palestino ao Conselho de Segurança da ONU, estabelecendo o prazo de dois anos para a retirada total de Israel da Cisjordânia e de Jerusalém Oriental. A decisão do Parlamento Europeu é reflexo do que tem acontecido em outros países, como a Suécia, que, em outubro de 2014, reconheceu oficialmente o Estado da Palestina, tornando-se o 135º país a fazê-lo, sem condições.

Isso tudo demonstra que, como está, sem concessões entre os atores principais, sem que Israel cumpra as resoluções de organismos internacionais, como a ONU e a União Europeia, a paz só virá por imposição internacional, especialmente pelo Conselho de Segurança da ONU, com apoio dos EUA, acompanhado de Forças Permanentes de Paz na região. É preciso agir, pois

a situação que perdura constitui um enorme perigo para os direitos humanos: palestinos e israelenses estão se desumanizando.

O termo correto é “imposição”, para sepultar a mística de que o Oriente Médio é indomável e que o passado sepultou o futuro. Thomas L. Friedman, que esteve em Beirute, no Líbano, de 1979 a 1984, como correspondente da UPI e, posteriormente, chefe do escritório do *The New York Times*, e, depois, em Jerusalém, de 1984 a 1988, como chefe do escritório local do *Times*, com a sua experiência do conflito entre palestinos e israelenses, disse o seguinte em seu livro *De Beirute a Jerusalém*:

“Na cultura política do Oriente Médio, as pessoas simplesmente não levam ninguém a sério, a não ser que essa pessoa lhe demonstre que está pronta a quebrar alguns móveis para defender as suas ideias. Um latido sem a consequente mordida limita-se apenas a fazer barulho, e se há algo a que os árabes e israelenses estão acostumados, é justamente com barulho!”

E a solução a ser imposta não pode demorar, pois já não são apenas os problemas locais. Um dado recente em favor da solução imediata é que, como publicou a revista *Newsweek* de 8 de agosto de 2014, está havendo nos últimos meses um novo êxodo: o de judeus da Europa para diversos países, principalmente Israel, devido à onda de antissemitismo por lá. Na França estão ocorrendo violentas manifestações antissemitas. No Reino Unido, apenas no mês de julho de 2014, ocorreram cem incidentes antissemitas. Antes disso, em maio, um franco-atirador, armado com um fuzil Kalashnikov, matou quatro pessoas que visitavam o Museu Judaico de Bruxelas. Em Berlim, uma multidão de manifestantes anti-Israel teve que ser contida à força a fim de evitar-se a depredação de uma sinagoga.

Em Liège, na Bélgica, o dono de um café colocou uma placa dizendo: “L’entrée est autorisée aux chiens mais aux sionistes en aucune façon!” (A entrada é autorizada aos cães, mas aos sionistas, de modo algum!).

Essa onda antissemita pode também ser observada na esfera política, nas últimas eleições para o parlamento europeu. Judeus de toda a Europa vêm relatando casos de “insultos pessoais, discriminação e violência física que, apesar dos esforços concentrados por parte da União Europeia e dos seus estados-membros, não mostram sinais de diminuir, e em França, Bélgica e outros países, o povo judeu está sendo orientado a não sair nas ruas usando o *quipá* [solidéu]”.



O sociólogo francês Michel Wieviorka, em recente entrevista à revista *Época* de 16 de janeiro de 2015, sob o impacto do terrorismo contra a liberdade de expressão em Paris, e na véspera de ser publicado no Brasil o seu último livro, *Antisemitismo explicado aos jovens*, disse, sobre a Europa e os imigrantes judeus e muçulmanos:

“Os muçulmanos e, de forma mais ampla, os imigrantes recentes são vítimas de discriminação, o que não é o caso dos judeus. O preconceito que associa os judeus ao dinheiro alimentou crimes odiosos, que não acontecem aos muçulmanos...”

...O ódio aos judeus existe desde sempre na Europa. Era primeiro um fenômeno religioso, o antijudaísmo. Acusavam os judeus de serem deicidas e de não quere-rem se converter ao cristianismo. Alguns empregos eram proibidos a eles. O antisemitismo os tratou como raça, e isso levou à sua destruição sistemática pelo nazismo.”

A solução

Imagino, pois, a seguinte solução, em duas etapas, fazendo parte do primeiro passo:

a) decisão da ONU, especialmente com forte apoio do seu Conselho de Segurança, criando o Estado Palestino com a Faixa de Gaza e a Cisjordânia, permanecendo Jerusalém Ocidental com Israel, e Oriental com a Palestina; não é a solução perfeita para os palestinos, pois teriam um Estado retalhado, mas é muitas vezes melhor do que como é, na atualidade, não ter um Estado físico e político;

b) saída dos israelenses e seus assentamentos nas regiões citadas; e

c) derrubada do Muro da Cisjordânia e da Faixa de Gaza; fronteiras livres.

Como a diplomacia no Oriente Médio é um esporte de contato, a paz seria coagida e mantida pela ONU, especialmente por

imposição americana, por meio de Forças Internacionais de Paz, que interviriam em qualquer arranjo da paz, punindo militar e economicamente ambos os lados, além da manutenção de bloqueio internacional, marítimo, aéreo e terrestre ao envio de armas e equipamentos de guerra a israelenses e palestinos. Caso necessário, seriam impostas a Israel sanções econômicas, como atualmente estão sendo impostas à Rússia pela anexação da Crimeia e por apoio aos rebeldes do leste da Ucrânia. A União Europeia (UE) é o primeiro parceiro comercial de Israel, com 1/4 de suas exportações, no total de 30 bilhões de euros, que, se congelados, causariam danos aos israelenses. Aliás, já há uma diretiva da UE, de 2003, que tornam inabilitadas a receber financiamentos quaisquer instituições israelenses – empresa, universidade, associação, laboratório de pesquisa – que estejam situadas além das fronteiras de 1967, ou seja, na Cisjordânia ou em Jerusalém Oriental.

No segundo passo, estaria empenho da ONU para Egito e Israel cederem parte do Sinai e do Deserto de Neguev para aumentar a Faixa de Gaza, por ser a área mais densamente povoada do mundo; ou a Jordânia ceder parte de seu deserto (mais de 90% da Jordânia é deserto) para a transferência dos palestinos de Gaza para lá, evitando um corredor palestino entre Gaza e a Cisjordânia, por dentro de Israel.

As Forças de Paz permaneceriam na região até que as gerações atuais e as futuras possam, com a mudança de mentes e corações, conviver em harmonia e progresso mútuo.

A paz é possível

Mesmo com os interesses econômicos, geopolíticos e estratégicos dos EUA e da UE, a paz é possível, pois, apesar do contencioso de séculos, há, na rica história de

Jerusalém, fatos de comovente respeito e generosidade entre as partes. Citam-se os seguintes episódios do passado:

– A generosidade islâmica – Na época do domínio romano, quem proibiu os judeus de entrar em Jerusalém foram os imperadores Adriano e Constantino, cristãos. Quem profanou o *Haram* (a Esplanada das Mesquitas), de controle muçulmano, foram os cruzados, cristãos. Mas, significativamente, foi uma conquista islâmica de Jerusalém, em duas vezes, com Omar e Saladino – que venceram os governantes cristãos –, que possibilitou o retorno dos judeus a Jerusalém.

– A declaração de israelenses – Em 1995, um discurso de um representante da OLP em Jerusalém levou 700 israelenses de destaque – escritores, artistas e ex-parlamentares – a assinarem a seguinte declaração:

“Jerusalém é nossa, dos israelenses e dos palestinos-muçulmanos, cristãos e judeus.

Nossa Jerusalém é um mosaico de todas as culturas, todas as religiões e todos os períodos que a enriqueceram, desde a mais remota antiguidade até hoje – cananeus, jebuseus e israelitas, judeus e helenos, romanos e bizantinos, cristãos e muçulmanos, otomanos e britânicos, mamelucos e árabes, palestinos e israelenses. Eles e todos os outros que deram a sua contribuição à cidade têm um lugar na paisagem física e espiritual de Jerusalém.

Nossa Jerusalém deve ser unida, aberta a todos e pertencente a todos os seus habitantes, sem fronteira e nem cercas de arame farpado dividindo-a ao meio.

Nossa Jerusalém deve ser a capital dos dois Estados, que conviverão nesta terra – a Jerusalém Ocidental, capital do Estado de Israel; a Jerusalém Oriental, capital do Estado da Palestina.

Nossa Jerusalém deve ser a Capital da Paz.”

– A aceitação dos judeus sefardistas na Turquia e nos Balcãs – Sefardistas são os judeus originários das comunidades judaicas da Península Ibérica, Portugal e Espanha, que lá começaram a se estabelecer desde que o Rei Nabucodonosor, em 586 a.C., conquistou Jerusalém. Mais tarde, em 70 d.C., o imperador romano Tito destruiu Jerusalém, determinando a expulsão de todos os judeus. A Diáspora propriamente dita ocorreu em 135 d.C., na derrota da Revolta do Bar Kochba (a Terceira Revolta Judaica) contra os romanos, quando o imperador romano Constantino proibiu a presença dos judeus por lá.

Mas, nos idos de 1492, no ano em que Colombo partiu da Espanha para descobrir o caminho para as Índias e chegou à América, a Inquisição Espanhola, por meio de decreto dos reis católicos Fernando e Isabel, expulsou 120 mil judeus, que foram para Portugal. Com o casamento entre D. Manuel I e Isabel, princesa espanhola filha dos reis católicos, a mesma expulsão acabou ocorrendo em Portugal, além de várias atrocidades cometidas contra os judeus, que tiveram seus bens confiscados ou saqueados, as mulheres prostituídas e atiradas às chamas das fogueiras, e crianças seus crânios esmagados dentro das próprias casas.

Os judeus, então, fugiram da Península Ibérica e foram: para o norte da África (Marrocos, Argélia, Tunísia e Egito); para o Oriente Médio (o próprio Israel, Líbano e Síria); para a Europa (Itália – Roma, Nápoles, Florença, Veneza e Palermo); para o Império Otomano (Atenas, Creta, Tessalônica, Bitola – hoje na Macedônia –, Sofia, Belgrado, Istambul, Izmir, Ankara, Dubrovnik e Sarajevo); e para países árabes, como o Marrocos (Rabat), Argélia, Tunísia (Túnis), Egito (Cairo) e Líbano (Beirute).

Mais tarde, já nos séculos XVII e XVIII, da Península Ibérica foram para o Novo Mundo (Brasil e México), e para Grã-Bretanha (Londres), França (Paris, Rouen), Países Baixos (Amsterdã), Bélgica (Bruxelas) e Alemanha (Hamburgo); e, do Leste Europeu, para Áustria (Viena), Hungria (Budapeste) e Polônia (Cracóvia).

Mas, em 1492, na sequência da expulsão dos judeus da Espanha, o sultão otomano Bayezid II, que reinou de 1481 a 1512, enviou à Andaluzia o Almirante Kemal Reis para que evacuasse os exilados judeus e muçulmanos e os levasse para terras otomanas, ou seja, um governante muçulmano que estendeu as mãos aos judeus.

O que também merece citação é que, nos Balcãs, em Sarajevo, na Bósnia, os judeus viveram pacificamente entre bósnios muçulmanos, sérvios ortodoxos e croatas católicos por 450 anos, de 1492 a 1941, quando passaram a ser perseguidos pelos nazistas e, depois, pelo comunismo que se impôs lá por 40 anos, após a Segunda Guerra Mundial.

Quanto aos palestinos, é preciso que reconheçam o Estado de Israel e que olhem para o futuro, até agora não descortinado, pelo presente de humilhações, causadas, em parte, por radicalismos passados. No caso de Israel, como bem disse o Professor Ignácio Cano, no artigo “O Futuro da Palestina”, no jornal *O Globo*:

“Os dirigentes de Israel precisam ser persuadidos, como foi o caso das minorias brancas na África do Sul do *apartheid*, de que não é possível construir um Estado viável sobre a opressão

de outros povos. Sem um desfecho justo para os palestinos, Israel continuará sendo um país isolado.”

Isolado, visto como agressivo e violento (não só pelos assentamentos, mas pela força muito maior que usa ao retaliar agressões que sofre) e refratário às decisões dos organismos internacionais. E, como conclui o Professor Cano:

“Além dos princípios humanitários, os países ocidentais possuem motivos egoístas para se envolver, pois a cada criança palestina morta por projéteis israelenses, vários voluntários se dispõem a integrar as fileiras jihadistas em algum lugar do mundo.”

CONCLUSÃO

Como conclusão, usaria as palavras do velho palestino no Muro das Lamentações: “Rezo pela paz entre judeus, muçulmanos e cristãos. Rezo para que o ódio pare e nossos filhos cresçam juntos, em paz e amizade”.

Mas que não estejamos falando com uma parede, mas com a ONU, UE e a comunidade internacional, para que imponham, finalmente, uma solução para a Questão Palestina.

Como disse o jornalista Laurence Bernard: “Em 2012, a União Europeia ganhou o Prêmio Nobel da Paz. Talvez fosse a hora de ela se lembrar disso”.

E, como disse Thomas L. Friedman, no seu já citado livro: “Afinal, deve haver algo mais na política do Oriente Médio do que apenas a eterna rixa – pelo menos esta deve ter sido a intenção de Deus”.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA>; Palestina; Israel; Guerra árabe-israelense; Guerra do Oriente;

BIBLIOGRAFIA

- ARBEX Jr, José. *Terror e Esperança na Palestina*. Editora Casa Amarela, 2002.
- ARMSTRONG, Karen. *Jerusalém: Uma Cidade; Três Religiões*. Companhia das Letras. Rio de Janeiro, 2001.
- BERNARD, Laurence. “Fracasso da União Europeia na Palestina”. *Le Monde Diplomatique*. Brasil, novembro de 2013.
- CANO, Ignácio. “O Futuro da Palestina”. *O Globo*. Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 2014.
- FRIEDMAN, Thomas L. *De Beirute a Jerusalém*. Editora Bertrand do Brasil. Rio de Janeiro, 1991.
- GHIVELDER, Zevi. *Missões em Israel*. Editora Imago, Rio de Janeiro, 1993.
- MONTEFIORI, Simon Sebag. *Jerusalém, a Biografia*. Companhia das Letras, 2013.
- SALEM, Helena. *O que é a Questão Palestina*. Editora Brasiliense, 1985.
- SCALERCIO, Márcio. *Oriente Médio*. Editora Campus. Rio de Janeiro, 2003.

YASSER ARAFAT
MOHAMMAD ABDEL RAUF ARAFAT AL-HUSSEINI (YASSER ARAFAT)

“O inimigo de meu inimigo é meu amigo.”
Provérbio árabe

Nascido em 1929, em Jerusalém, foi de 1952 a 1956 presidente da União dos Estudantes da Palestina, tendo-se licenciado, ainda em 1956, na Faculdade de Engenharia da Universidade do Cairo. Em 1959, fundou o movimento Al-Fatah, que se tornou o braço armado da Organização para a Libertação da Palestina (OLP), que, em 1974, foi reconhecida como representante do povo palestino. Realizou diversas viagens, contactando líderes de diversos países em busca de apoios políticos para a sua causa, e foi também convidado a discursar na Assembleia-Geral da ONU, o que ficou registrado na história política palestina.

Arafat imprimiu à luta do povo palestino um cunho próprio, que valorizava o empenho diplomático e os esforços de conciliação. Em 1988, proclamou a independência do Estado da Palestina. Reconheceu, em 1993, a existência do Estado de Israel, o grande adversário nessa senda, e, no ano seguinte, assinou o acordo de paz que concedia autonomia aos territórios ocupados pelos judeus. Este acontecimento chamou a atenção do Comité Nobel, que decidiu laurear Arafat, juntamente com os líderes israelitas Yitzhak Rabin e Shimon Perez, com o Prémio Nobel da Paz (1994) – Arafat visitaria Israel pela primeira vez, logo no ano seguinte, quando da morte de Yitzhak Rabin. Apesar dos esforços, as lutas entre palestinos e israelenses não pararam devido a ataques de grupos extremistas, que causaram inúmeros problemas à tentativa de manutenção da paz.

O acordo de paz entre os dois territórios passou por várias dificuldades durante o mandato de Benjamin Netanyahu (1996-1999), substituído do Primeiro-Ministro Yitzhak Rabin.

Em maio de 1999, Ehud Barak foi eleito chefe do governo israelense. Várias tentativas foram levadas a cabo pelos dois líderes para que o acordo de paz fosse cumprido (encontros de Camp David, em 2000, nos EUA), mas fracassaram, e os atos de violência se intensificaram. O ataque terrorista de 11 de setembro de 2001 aos EUA agravou ainda mais a situação. Mais tarde, os acordos diplomáticos entre Ehud Barak e Yasser Arafat foram quebrados e ataques israelenses à Palestina proporcionaram o cerco à sede de Yasser Arafat em Ramallah, tornando-o prisioneiro domiciliário em 2002. O líder palestino vivia um período de isolamento diplomático e resolveu anunciar eleições governamentais em 2004, mas o parlamento não lhe deu o voto de confiança necessário e o seu gabinete se demitiu.

Em março de 2003, cedeu à pressão internacional e nomeou um primeiro-ministro, Mahmoud Abbas (líder parlamentar da Autoridade Palestiniana), que ficaria encarregado da política local, relacionada com os territórios palestinos. Yasser Arafat continuaria com a política internacional e com o poder de demitir ou eleger o primeiro-ministro. Em final de outubro de 2004, sofreu um colapso que o pôs entre a vida e a morte, tendo sido assistido por uma forte equipe médica. O estado de saúde de Arafat inspirava cuidados, e as autoridades israelenses levantaram o cerco a Ramallah, permitindo, assim, a hospitalização do líder palestino em Paris. Acabou por falecer na madrugada de 11 de novembro do mesmo ano.

Foi substituído, nas eleições de 9 de janeiro de 2005, por Mahmoud Abbas na presidência da Autoridade Palestina.

Fonte: INFOPÉDIA – Dicionários Porto Editora



Figura em cera de Yasser Arafat, exposta no Museu Madame Tussaud, em Londres

Medindo somente 1,60 m, possuindo olhos protuberantes, barba de três dias permanentemente espetada e grande pança, Arafat não era o que se poderia chamar de figura arrojada ou elegante; na era da televisão, era um desastre ambulante para as relações públicas palestinas. E também não era um gênio militar. Como comandante de homens em batalha e presidente da OLP, tinha muito mais coisas em comum com o General George Custer do que com o General George Patton. O segredo do sucesso político e da longevidade dele no cargo se deveu ao fato de ter feito para os palestinos o que os sionistas fizeram pelos judeus. Arafat foi o símbolo da resistência palestina.

A revista *Playboy* de setembro de 1988 fez uma entrevista com Arafat. Perguntado se sabia que a luta seria longa, respondeu: “Sim, longa e árdua. Os vietnamitas precisaram de 35 anos de guerra contínua, os argelinos, de 150 anos; os rodesianos, de cerca de 100; os sauditas, de 500. Mas, desde o começo, acreditamos que, cedo ou tarde, conseguiremos nossos objetivos, porque andamos com a corrente da história, enquanto Israel luta contra ela”.

Fonte: livro *De Beirute a Jerusalém*, de Thomas L. Friedman

“Yasser Arafat é o filho de 60 mil meretrizes.”
Mustafa Tlass (então ministro da Defesa sírio)



Yasser Arafat, Shimon Peres e Yitzhak Rabin recebem o Nobel da Paz

TEXTO DE STEPHEN WALT, PUBLICADO PELO *JOURNAL OF PALESTINE STUDIES*, SOBRE O LIVRO *BROKERS OF DECEIT: HOW THE U.S. HAS UNDERMINED PEACE IN THE MIDDLE EAST*, DE RASHID KHALIDI.*

O ritmo de vida do mundo árabe sempre foi diferente. Os homens dessas sociedades sempre tenderam a se curvar mais; a vida ali sempre se movia em semicírculos ambíguos, jamais em ângulos retos. Os símbolos religiosos do Ocidente são a cruz e a estrela de Davi – ambos com contornos angulares, afiados. Já o símbolo do Oriente muçulmano é a lua crescente – arco longo, suave e ambíguo.

Thomas Friedman

Por que ainda não existe um Estado palestino, 66 anos depois de as Nações Unidas proporem a divisão da Palestina entre árabes e judeus? Há uma abundância de respostas óbvias, incluindo a intransigência israelense, desunião palestina, a indiferença europeia, o cinismo insensível da maioria dos governos árabes. Hoje, como secretário de Estado, John Kerry tenta, em vão, reiniciar o chamado processo de paz. O Estado palestino parece mais distante do que nunca.

Em seu novo livro, *Brokers of Deceit* (somente em inglês), o historiador Rashid Khalidi, da Universidade de Colúmbia, destaca a outra principal razão pela qual as aspirações nacionais palestinas estão sendo frustradas: o constante papel pernicioso dos Estados Unidos. Enquanto finge ser um mediador honesto, os Estados Unidos têm uma ação ativa contra a criação de um Estado Palestino ou perseguem esse objetivo de forma tendenciosa e incompetente. Assim, a incapacidade de alcançar uma Palestina independente não deve surpreender-nos: a maioria dos líderes de Israel tem sido totalmente contra o Estado Palestino, e os líderes dos EUA têm apoiado Israel em cada momento.

Khalidi concentra-se em três episódios reveladores, abrangendo cerca de 30 anos de diplomacia no Oriente Médio. O primeiro episódio é o Plano de Reagan de 1982, uma iniciativa natimorta dos EUA que surgiu após a invasão malfadada de Israel no Líbano. A proposta de Reagan opunha-se ao controle israelense permanente sobre a Cisjordânia e pedia a suspensão da construção dos assentamentos israelenses, mas seu plano também descartou um Estado independente para os palestinos. Khalidi ressalta uma estimativa da CIA que previa corretamente a rejeição rápida e firme de Israel, uma reação que efetivamente afundou toda a iniciativa. No entanto, Israel não foi punido por ignorar os desejos de seu patrono, e as relações EUA-Israel expandiram-se significativamente durante o resto do governo de Reagan.

O segundo episódio é a Conferência de Paz de Madri, em outubro de 1991. Muito fortalecido após a Guerra do Golfo de 1991, o Presidente George H. W. Bush (o pai) e o secretário de Estado, James Baker, pressionaram o governo de Yitzhak Shamir para comparecer à conferência e também conseguiram persuadi-lo a permitir que vários palestinos participassem como parte de uma delegação conjunta com a Jordânia. No entanto, Israel insistiu que as discussões entre israelenses e palestinos deveriam limitar-se a palestras sobre “acordos de autogoverno interino” – não trataria de soberania nem de nenhuma das questões importantes para os palestinos –, um constrangimento que reflete a permanente restrição de Israel às aspirações palestinas e o desejo de manter a Cisjordânia ocupada permanentemente.

E, como Khalidi deixa claro, Madri era uma abertura que não levava a lugar nenhum. Então, como agora, o objetivo central de Israel era o de postergar as negociações pelo maior tempo possível para que a implantação dos assentamentos continuasse a “criar fatos consumados”. O número de colonos mais do que duplicou entre 1993

* Texto de Stephen Walt, professor de Relações Internacionais na Kennedy School of Government, da Universidade de Harvard, e co-autor do livro *The Israel Lobby e US Foreign Policy*. Está publicado no *The Journal of Palestine Studies* – “a mais antiga e respeitada publicação no idioma inglês dedicada exclusivamente aos assuntos palestinos e ao conflito árabe-israelense”. *The Journal of Palestine Studies* é uma publicação do *Institute for Palestine Studies*.

O livro citado (*Brokers of Deceit: How the U.S. Has Undermined Peace in the Middle East*) foi escrito por Rashid Khalidi, professor de História do Oriente Médio, da Universidade Columbia (EUA), e editor do *Journal of Palestine Studies*.

e 2001, enquanto uma vasta rede de postos de controle, barreiras e estradas de desvio dividiram a Cisjordânia. Todos os governos israelenses seguiram essa política, sob escassos protestos de Washington, e têm continuado assim ininterruptamente desde então.

O terceiro episódio, e o mais doloroso deles, é a humilhante derrota de Barack Obama nas mãos do primeiro-ministro israelense, Benjamin Netanyahu, e do *lobby* de Israel nos Estados Unidos. Depois de declarar em discurso no Cairo, em junho de 2009, que “dois Estados para dois povos” era “do interesse de Israel, do interesse da Palestina, do interesse dos Estados Unidos e do interesse do mundo” e de ter exigido que Israel suspendesse a expansão dos assentamentos enquanto as negociações continuassem, Obama deparou-se com um desafiador Netanyahu e com pressão do *lobby* insraelense quando retornou para casa. O Presidente logo recuou, abandonando a insistência de congelar os assentamentos, despachando novos e generosos pacotes de ajuda a Israel, e manteve a política dos EUA de proteger Israel de críticas nas Nações Unidas e dos mais amplos setores da comunidade internacional. Como a maioria de seus antecessores, afinal, o líder do país mais poderoso do mundo foi incapaz de avançar na causa da paz e da justiça ou de qualquer alternativa relevante.

O relato de Khalidi mostra que estes episódios (e muitos outros) não são o resultado de miopia estratégica, nem de uma leitura errada de correntes políticas na região, nem de uma animosidade profunda contra o povo palestino. Pelo contrário, a continuidade deprimente da política dos EUA é principalmente devido à profunda influência do Comitê Americano de Assuntos Públicos de Israel e de outras organizações-chave no *lobby* israelense.

A influência do *lobby* israelense tem colocado limites rígidos sobre a alavancagem que os presidentes dos Estados Unidos poderiam exercer, minando, assim, a capacidade de Washington de agir como um mediador eficaz. No início da década de 1990, de fato, a gestão do processo de paz estava firmemente nas mãos de funcionários formados nas estruturas do *lobby* israelense – como Dennis Ross e Martin Indyk –, garantindo, assim, que não haveria disparidade entre as posições de Israel e dos Estados Unidos.

De fato, Khalidi descreve como as autoridades dos EUA rotineiramente aprimoram suas propostas com Israel, antes de apresentá-las aos negociadores palestinos – um procedimento que remonta ao tempo da administração Gerald Ford, Presidente de 1974 a 1977 – e, ocasionalmente, tomam posições mais extremadas do que as dos seus colegas israelenses. Ao agirem como “advogado de Israel”, em vez de um mediador honesto, os Estados Unidos garantiram que o processo de paz de Oslo terminasse em um vergonhoso fracasso.

Khalidi conclui conclamando os palestinos a abandonarem o desacreditado roteiro Camp David/Madri/Oslo e a basearem sua campanha pela autodeterminação em novos fundamentos: nas resoluções** 242 do Conselho de Segurança da ONU e 181 e 194 da Assembleia-Geral das Nações Unidas. Não pode haver dúvidas de que o prazo de validade de Oslo já venceu, mas o mesmo é, provavelmente, verdade também para a solução dos dois Estados. Os dois povos têm mais sofrimento pela frente, quando tudo poderia ter sido evitado se Washington seguisse uma abordagem mais inteligente e mais comprometida. “Brokers of Deceit” é uma grave acusação, que revela o papel ignóbil dos Estados Unidos nessa tragédia continuada. E a história vai julgar os líderes dos EUA duramente, por suas estratégias equivocadas e suas políticas moralmente duvidosas.

** Resoluções:

– 242 do Conselho de Segurança da ONU, de 22 de novembro 1967 – pede a retirada de Israel dos territórios ocupados na Guerra dos Seis Dias e “o reconhecimento da soberania, integridade territorial e independência política de todos os Estados da região e seu direito a viver em paz”.

– 181 da Assembleia-Geral da ONU, de 29 de novembro 1947 – aceita, apesar da oposição da Liga Árabe e dos palestinos, a criação de dois Estados, um judeu e um árabe, no antigo protetorado britânico da Palestina, com Jerusalém sob mandato internacional.

– 194 da Assembleia-Geral da ONU, de 11 de dezembro 1948 – estabelece que os refugiados têm direito a retornar a suas casas, agora em território de Israel, ou a receber uma indenização, caso não desejarem voltar.

AS CARTAS ARÁBICAS:

- A Arábia Saudita e o crescimento do radicalismo islâmico;
- O salafismo e wahhabismo;
- A dependência do petróleo da Arábia Saudita; e
- Países islâmicos no mundo.

“Gosto de dizer que existe um ‘Islã do Mediterrâneo’ e um ‘Islã do Mar Vermelho’. Quando o centro de gravidade do Islã se move na direção do Mediterrâneo – um universo de navegação, comércio e interação, o mundo de Beirute, Istambul, Alexandria e Andaluzia –, a religião e sua comunidade se tornam mais cosmopolitas, atraentes e voltadas para o exterior. Quando o Islã se move na direção do Mar Vermelho, para as proximidades do deserto desolado e das reservas de petróleo, torna-se mais assustado, voltado para si mesmo e xenofóbico.”

Mamoun Fandy

A Arábia Saudita e o crescimento do radicalismo islâmico

Reza Aslan é um historiador iraniano-americano, especialista em religiões, que se tornou um *best-seller* com o livro *Zelota*, que retrata Jesus como um revolucionário. Em entrevista publicada na revista *Época* de 12 de fevereiro de 2015, à pergunta “A Arábia Saudita é responsável pela ascensão do radicalismo e do terrorismo islâmico?”, respondeu:

“Sem dúvida. O wahhabismo, essa vertente ultraortodoxa, puritana e pseudorreformista do islamismo sunita, começou na Arábia Saudita, na metade do século XVIII, fundada pelo clérigo Mohamed Ibn Abdul Wahab. É uma religião que prega a volta ao culto monoteísta puro do Islã e que chama todos os outros religiosos, islâmicos ou não, de apóstatas. Os sauditas gastaram US\$ 100 bilhões nos últimos anos para espalhar essa vertente do islamismo pelo resto do mundo, construindo escolas e mesquitas wahhabistas. Não há um canto do mundo em que haja muçulmanos que não tenham sido inundados por dinheiro saudita e por propaganda religiosa saudita. Eles criaram um vírus que se espalhou por todo o mundo muçulmano. Quando você tem um vírus, você precisa erradicar a fonte. Bem, o mundo sabe qual é a fonte desse vírus. São os melhores amigos dos Estados Unidos. É absurdo que quem patrocinou a ascensão de uma ideologia responsável pela morte de milhares de pessoas não seja responsabilizado por ela. Ao contrário, continua sendo prestigiado. Quando o Rei Abdullah, monarca da Arábia Saudita, morreu, na semana passada, o Presidente Barack Obama, o Secretário de Estado John Kerry e uma dúzia de integrantes do alto escalão do governo americano foram à Arábia Saudita para homenageá-lo. Sem levar em consideração que Abdullah comanda um país que decapita 80 pessoas por ano, condena a mil chibatadas quem manifesta suas opiniões, impede as mulheres de dirigir e de votar e patrocina o terrorismo global. Isso não é estranho? Se a Arábia Saudita não fosse o maior produtor de petróleo do mundo, seria tratada como a Coreia do Norte, com asco, rejeição e sanções internacionais.”

Essa resposta de Aslan retrata o porquê de os EUA não terem interesse em solucionar a Questão Palestina. Não só, como citado no Anexo B, devido à prevalência dos *lobbies* e da influência de judeus americanos, seja por pessoas, por campanhas e órgãos do próprio governo, mas, principalmente, pela questão geo-política-estratégica do Oriente Médio. Israel forte e sem ameaças árabes é um contraponto ao Irã, à Síria (apoiada pelos russos) e ao Iraque na região. E também à Arábia Saudita, apesar do wahhabismo, pelo petróleo farto e de prospecção barata, quase à flor da terra, e por sua ligação de longo tempo com os americanos. Assim, como a solução da Questão Palestina depende dos EUA para que seja imposta na ONU, e para bancar a paz lá, se os interesses dos EUA são, prioritariamente, manter Israel forte e armado na região, e a Arábia Saudita prestigiada, pode-se dizer que não há, no momento, perspectivas de que essa solução seja alcançada. Com efeito, não foi à toa que os EUA ajudaram com dinheiro, armas e equipamentos os israelenses nas guerras contra os árabes. Eles são a sua ponta de lança no Oriente Médio.

O salafismo e o wahhabismo

O salafismo (do árabe, *salafī*, “predecessores” ou “primeiras gerações”) é um movimento reformista islâmico, de renascimento, de retorno à fé original, e que condena as práticas do “Islã popular”. Surgiu no Egito,

no final do século XIX, dentro do que se poderia chamar de período de renascimento cultural árabe. As suas figuras mais proeminentes vieram de um grupo de intelectuais da Universidade de Al-Azhar, do Cairo, onde se destacaram Muhammad Abduh (1849-1905), Jamal al-Din al-Afghani (1839-1897) e Rashid Rida (1865-1935).

O objetivo primário do movimento era reformar a doutrina islâmica de forma a adaptá-la aos novos tempos, devido ao contato que começara, desde o início do século XIX, entre o mundo islâmico e o mundo ocidental.

Assim, os salafistas dos primeiros tempos eram moderados e buscavam a reforma do Islã pela doutrina original dessa fê, tentando afastar as influências posteriores – que teriam alterado, em seu ponto de vista, o Islã. Por isso, foram precursores dos movimentos agora chamados, de forma genérica, de islamistas, embora estes tenham uma conotação mais política do que o salafismo, além de o fato de que muitos destes movimentos ditos islamistas evoluíram para posições claramente opostas às teorias iniciais e inclusivas do salafismo. Alguns grupos islamistas até mesmo se apropriaram deste nome – salafismo – de forma abusiva, tentando, desse modo, associar suas teorias a uma aura reformista islâmica predecessora e, assim, limpar a imagem de seus movimentos com essa designação, ainda que invertendo por completo as bases ideológicas originais do salafismo, pois se tornou radical e intransigente.

O movimento islamista, porém, se colocava não somente contra doutrinas que estabeleciam uma identificação com a modernização e a ocidentalização dos costumes culturais e sociais islâmicos de então (cujo exemplo mais notável pode ser apontado como o que se passou na Turquia, com a laicização do Estado por meio do movimento dos Jovens Turcos, fundado por Kemal Atatürk), como também a favor do conservadorismo mais fechado, que abafa toda e qualquer modernidade procedente das influências ocidentais, como se fosse algo que destruísse tudo o que é islâmico.

Alguns defendem que foi Muhammad ibn Abd-al-Wahhab quem criou e divulgou, na Arábia Saudita, o wahhabismo, um islamismo que visava recuperar os princípios basilares do Islã desde a sua fundação, embora este reformismo aparente do wahhabismo fosse mais um voltar ao rigorismo interpretativo do Alcorão e não tanto a um reformismo ideológico consensual, como defendiam os salafistas. Em que pese o fato dos wahhabistas também gostarem de se denominar salafistas (ou mais propriamente de salafis), essa designação é mais etimológica (um caso de coincidência do significado de palavras) do que doutrinária, e tem pouco a ver com as ideias e ideais dos primeiros intelectuais e precursores ideológicos do salafismo.

Os wahhabistas propagam que mantêm a interpretação literal dos textos sagrados, diferentemente do que chamam de “interpretação irresponsável” dos salafistas, e pregam que o Islã deve retornar às suas raízes puras e austeras, praticadas por Maomé.

Ou seja: o wahhabismo está mais para o conservador, enquanto que o salafismo, esse sim, tinha ideias reformadoras e modernizadoras.

Os preceitos wahhabistas são hostis aos xiitas, judeus, homossexuais e apóstatas, e rigorosamente repressivos com os demais, especialmente as mulheres.

Como disse Jim Woollen, ex-diretor da CIA (citado no livro *Quente, Plano e Lotado*, de Thomas L. Friedman), “...em termos puramente ideológicos, há muito pouca diferença entre os preceitos religiosos vigentes na Arábia Saudita (um aliado-chave dos EUA) e os pregados pela Al Qaeda (um inimigo-chave dos EUA). A diferença está nos métodos. Trata-se de uma luta semelhante à que ocorreu entre stalinistas e trotskistas durante os anos 1920 e 1930, para decidir quem deveria ficar no comando. Mas os pontos de vista repletos de ódio, subjacentes a ambas as facções, apontam na mesma direção. Muitas madraçais (escolas muçulmanas) custeadas pelos wahhabistas em todo o mundo ecoam e colocam em prática esse ódio, promovendo as suas consequências”.

E continua Friedman: “o dinheiro do petróleo tem financiado o terrorismo wahhabismo, o Jihad da violência, sustentado grupos como o Talibã, a Al Qaeda, o Hamas e os esquadrões de homens-bomba do Irã, Palestina e do Paquistão”.

“Além da Arábia Saudita, outros países conservadores do Golfo Pérsico – o Kuwait, o Catar e os Emirados Árabes Unidos – também se beneficiaram de um maciço influxo de capitais provenientes do petróleo, igualmente utilizados para financiar instituições religiosas e de caridade conservadoras, em casa e no exterior.”

E conclui: “Guardiã das duas cidades mais sagradas do Islã, Meca e Medina, e com imensas reservas de petróleo, a Arábia Saudita tem legitimidade incomparável e um nível excepcional de recursos para difundir sua modalidade ultraconservadora de islamismo no mundo muçulmano. Nunca tanta riqueza foi entregue a uma minoria tão extremista de uma grande religião mundial, com tantas consequências a longo prazo”.

Enquanto isso, o Presidente Obama vai à posse do novo rei da Arábia Saudita, o que demonstra que não são os princípios, mas os interesses econômicos que norteiam o relacionamento entre as nações. E que nem aspectos ideológicos ou religiosos interferem nessa escolha. E nem o 11 de Setembro, como veremos a seguir.

Fonte: Wikipedia

*A dependência do petróleo da Arábia**

“O morticínio de cerca de 3 mil pessoas, em 11 de setembro de 2001, perpetrado por 19 homens, 15 dos quais sauditas, foi, a meu ver, um desses grandes eventos que trazem à luz uma série de tendências, que significam que a dependência do petróleo não está apenas modificando o sistema climático, mas também o sistema mundial, em quatro pontos fundamentais. Em primeiro lugar, e o mais importante, é que, por meio de nossas compras de petróleo, estamos fortalecendo a vertente mais intolerante, antimoderna, anticidental, anti-igualdade feminina e antipluralista do Islã – a vertente propagada pela Arábia Saudita. Em segundo lugar, a dependência está ajudando a financiar um retrocesso nas tendências democráticas na Rússia, na América Latina e em outros locais, iniciadas com a queda do Muro de Berlim e o fim do comunismo. Em terceiro lugar, está alimentando a vergonha, quer seja de Washington, se calando a respeito da repressão às mulheres e à falta de liberdade religiosa na Arábia Saudita, quer seja da China, se aliando a uma ditadura assassina no Sudão, também rico em petróleo. Em quarto lugar, nossas compras, ao enriquecerem governos islâmicos, como os da Arábia Saudita, do Emirados Árabes Unidos, do Catar, do Dubai, do Kuwait e outros do mundo muçulmano – que doam parte dessa riqueza a grupos terroristas –, estão, na verdade, financiando indiretamente a Al Qaeda, o Hamas, o Hezbollah e o Jihad islâmico.

Ou seja, o fim da nossa dependência já não é apenas uma necessidade ambiental, mas um imperativo estratégico. Não foram sem razão os adesivos de para-choques que começaram a aparecer após o 11 de Setembro, como: “Quantos soldados por litro seu utilitário bebe?”, ou “Osama ama o seu utilitário”, ou “Alistem os motoristas de utilitários em primeiro lugar!”.

Países islâmicos no mundo

Egito, Arábia Saudita, “Palestina”, Jordânia, Turquia, Argélia, Marrocos, Sudão, Tunísia, Síria, Irã, Iraque, Camarões, Chad, Costa do Marfim, Zâmbia, Uganda, Guiana, Suriname, Bósnia e Herzegovina, Albânia, Azerbaijão, Bangladesh, Brunei, Emirados Árabes Unidos, Indonésia, Cazaquistão, Kuwait, Líbano, Malásia, Maldivas, Omã, Paquistão, Catar, Tadjiquistão, Uzbequistão, Iêmen, Burkina, Comores, Gabão, Líbia, Mali, Guiné Bissau, Mauritânia, Moçambique, Nigéria, Níger, Togo...

* (do livro *Quente, Plano e Lotado*, de Thomas L. Friedman, 2008, Ed. Objetiva)

A CAPACIDADE NUCLEAR DE ISRAEL

- A arma nuclear e o equilíbrio do terror
- A capacidade nuclear de Israel
- O míssil balístico Jericho III*

A arma nuclear e o equilíbrio do terror

Quando a URSS desenvolveu seus artefatos nucleares, igualando-se aos EUA, criou-se o equilíbrio do terror, ou seja, com os dois com armas nucleares, o perigo da conflagração diminuiu. O mesmo ocorreu com a Índia e o Paquistão. Muitos analistas consideram que há uma correlação entre a paz e a posse de armas nucleares por antagonistas. Quando dois países que se atrimam têm armas nucleares, é mais difícil que um ataque o outro, embora pequenas escaramuças possam ocorrer, como em 1969, entre a URSS e a China, em disputas fronteiriças, mais recentemente o ataque em Mumbai, mas que nunca saem de controle e degeneram em guerra declarada. Usando esse raciocínio, se o Irã desenvolver sua arma nuclear – que Israel já tem – pode-se prever que também aí se estabeleça o equilíbrio do terror, embora, evidentemente, a posse de armas nucleares por Israel seja uma vantagem comparativa, mas não competitiva, pois a história mostrou duas coisas: que o país que dispõe de armas nucleares se torna menos agressivo, e que desde a bomba de Hiroshima, em agosto de 1945, não houve mais guerras entre as grandes nações.

A capacidade nuclear de Israel

Israel é amplamente considerado como o sexto país do mundo a ter desenvolvido armas nucleares. É um dos quatro países com armas nucleares não reconhecidos como Estados nuclearmente armados pelo Tratado de Não Proliferação de Armas Nucleares (TNP). Os outros três são a Índia, o Paquistão e a Coreia do Norte.

O ex-diretor-geral da Agência Internacional de Energia Atômica, Mohamed ElBaradei, considera Israel como um Estado detentor de armas nucleares. Entretanto, Israel adota uma política conhecida como “ambiguidade nuclear” (também chamada “opacidade nuclear”) e nunca admitiu ter armas nucleares.

O governo israelense tem repetido ao longo dos anos que não seria o primeiro país a introduzir armas nucleares no Oriente Médio, mas tampouco seria o segundo, sem contudo precisar se também não seria o primeiro país a fazer uso de armas nucleares na região. Também se negou a firmar o TNP – apesar da pressão internacional nesse sentido –, sob a alegação de que assinar o Tratado iria contra seus interesses de segurança nacional.

Israel começou a realizar pesquisas nucleares pouco depois de declarar sua independência. O Primeiro Ministro David Ben Gourion lançou o programa nuclear israelense em 1949, e, com o apoio da França, Israel começou a construir secretamente um reator e uma planta de reprocessamento nuclear no final da década de 1950. Embora o país tenha construído sua primeira bomba nuclear no fim dos anos 1960, isto não foi confirmado publicamente por fontes internas, até que Mordechai Vanunu, um antigo técnico do Centro de Pesquisas Nucleares de Neguev, revelou detalhes do programa de armas nucleares à imprensa britânica, em 1986.

Atualmente, estima-se que Israel possua entre 75 e 400 ogivas nucleares, com capacidade de lançá-las por meio de aeronaves, submarinos ou mísseis balísticos intercontinentais (o Jericho III).

Fonte: Wikipédia.

O míssil balístico Jericho III

De acordo com um relatório oficial que foi apresentado ao Congresso dos Estados Unidos em 2004, pode ser que com uma carga de 1.000 kg o míssil tenha a capacidade de, carregando uma ogiva nuclear, alcançar todo o Oriente Médio, África, Europa, Ásia e quase todos as partes da América do Norte, bem como grande parte da América do Sul e da Oceania. O seu alcance também oferece uma velocidade de impacto extremamente elevada para alvos próximos, que lhe permite evitar as defesas antimísseis balísticos que podem se desenvolver na região imediata. Em 17 de janeiro de 2008, Israel testou um míssil balístico de múltiplos estágios, e acredita-se ser do tipo Jericho III, supostamente capaz de transportar “ogivas especiais”.

Fonte: Wikipédia



O míssil balístico Jericho III

DA ORIGEM DA VIDA AO HOMEM

Parte II*

MUCIO PIRAGIBE RIBEIRO DE BAKKER**
Contra-Almirante (Ref³)

SUMÁRIO

Os homínídeos: os ancestrais do homem
 Os Australopitecos: *Paranthropus* e *Gráceis*
 O gênero *Homo*
 Dispersão da espécie humana
 O canibalismo na espécie *Homo*
 A herança genética de outras etnias
 A Eva Mitocondrial
 O Homem Moderno
Glossário
Errata

OS HOMINÍDEOS: OS ANCESTRAIS DO HOMEM

Os Australopitecos: Paranthropus e Gráceis

Admite-se hoje que os homens e os primatas evoluíram de um ancestral comum. Mas formar um quadro dos es-

tágios sucessivos que a evolução humana tomou a partir do ponto em que, do grupo dos driopitecos, os homínídeos se separaram dos antepassados dos pongídeos, é um trabalho muito difícil pelo fato de que, obviamente, não existe registro completo das sucessões. Entretanto, a maioria dos paleontólogos parece reconhecer que o primeiro estágio, que constitui “a ponte

* Parte I foi publicada na RMB do 1º trimestre/2015.

** Conferencista, escritor e colaborador frequente da RMB. Foi diretor da Escola de Guerra Naval, secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar e diretor de Hidrografia e Navegação da Marinha.

para o homem”, seria formado pelo grupo dos Atropitecos, os quais evoluíram para os hominídeos, separando-se os pongídeos. Os Atropitecos viveram há cerca de 10 milhões de anos, no leste da África e, provavelmente, representam os ancestrais dos australopitecíneos: o grupo de hominídeos verdadeiros, distintos dos primatas e semelhantes ao homem ou hominoides.

Um estágio dessa evolução, bem mais próximo dos hominídeos, seria representado pelo *Ardipithecus Ramidus* – raiz dos macacos do chão – que viveu na região onde hoje é a Etiópia, inicialmente datado de 4,4 milhões de anos, mas agora redatado como tendo 5,8 milhões de anos, período próximo ao da suposta separação entre hominídeos e símios. Evidências sugerem que o *Ardipithecus* já era bípede, levando alguns especialistas a considerá-lo o primeiro hominídeo (figura 11). Tinha o corpo peludo, cabeça semelhante à dos macacos e dedos dos pés que permitiam que subisse em árvores com muita facilidade. Suas mãos, seus pulsos e sua pélvis, porém, mostravam que caminhava como um ser humano moderno.

A trajetória dos australopitecíneos reúne vários fósseis encontrados em diferentes regiões do leste africano, abrangendo um período estimado em cerca de 10 milhões a 1 milhão de anos atrás, aproximadamente.

Mas, no contexto do leste africano, surgiram duas linhagens de australopitecíneos: uma que se alimentava exclusivamente de elementos vegetais – brotos, talos, sementes, tubérculos – e outra que adotou

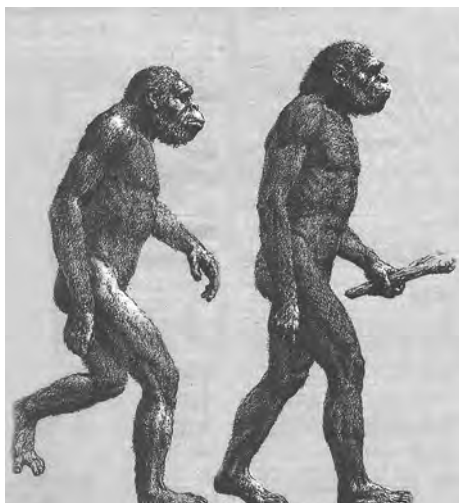


Figura 11 – Reconstituição de Ardi a partir dos fósseis

uma dieta essencialmente carnívora, mas suplementada por recursos vegetais. A adaptação do primeiro grupo a essa dieta, exclusiva de alimentos vegetais, só foi possível pela fixação nessa linhagem de dentes pré-molares e molares muito grandes. Por isso, são chamados de megadônticos e classificados como *Paranthropus*. A linhagem dos que agregavam proteína animal, em grande quantidade, à dieta é chamada de australopiteco gracil (figura 12).

Os australopitecos – carnívoros – e os *Paranthropus*¹ – vegetarianos – certamente viveram lado a lado na mesma paisagem das savanas africanas durante milhares de anos, compartilhando o mesmo ambiente,

¹ Da linhagem dos *Paranthropus* foram descobertos os seguintes australopitecos: *A. Aethiopicus*, com 2,6 a 2,3 milhões de anos, no leste da África, Etiópia; *A. Robustus*, de 2 a 1,5 milhão de anos, no sul da África (grande e forte, tinha a face larga com mandíbulas robustas e dentes molares grandes, indicando que se alimentava, principalmente, de vegetais); *A. Boisei*, descoberto em 1959, com 2,3 a 1,4 milhão de anos, no leste da África; e o *A. Garhi*, descoberto em Afar, Etiópia, com 2,5 milhões de anos, mais próximo da linhagem dos *Paranthropus*. Alguns autores consideram que os *Paranthropus* se extinguíram porque não tiveram condições para competir com os Australopitecos carnívoros e, depois, com a espécie *Homo*, da qual foram contemporâneos, principalmente com o *Homo Erectus*, um exímio caçador.



Paranthropus Dustralopithecus

Figura 12

sem se perturbarem um ao outro. Entretanto, é bem provável que essa coexistência talvez não tivesse durado muito tempo. O australopiteco possivelmente foi se tornando cada vez mais agressivo para os outros seres, inclusive os Paranthropus, à medida que a caça ia despertando sua sagacidade. O Australopiteco era um caçador e poderia, com facilidade, eliminar um jovem Paranthropus se o apanhasse indefeso.

Aproximadamente a partir de 4 milhões de anos atrás, os fósseis da linhagem humana começaram a aparecer e se tornaram relativamente numerosos, permitindo a ela-

boração de um quadro razoável da marcha evolutiva em direção ao homem. Tal quadro poderia começar com o *A. Anamensis*, com 4,2 a 3,9 milhões de anos, o membro mais antigo dos australopitecíneos considerado hominoide, que surgiu no leste da África. Ele deve ter evoluído para o *A. Afarensis*², com 3,9 a 3 milhões de anos, cujo primeiro fóssil foi denominado Lucy, assim chamado porque, no momento em que foi descoberto, estava tocando a música “Lucy in the sky with diamond”, dos Beatles, no acampamento. O *A. Afarensis*³, descoberto em Afar, na Etiópia, viveu em várias partes da África, como parece indicar a descoberta feita em Laetoli, no norte da Tanzânia, na África Oriental, por Mary Leakey, esposa do grande paleontólogo britânico Louis Leakey. Em 1976, ela achou uma trilha com 27 metros de comprimento de pegadas deixadas por indivíduos daquela espécie que caminhavam numa superfície mole de cinzas vulcânicas, a qual endureceu por volta de 3,6 milhões de anos atrás. As marcas feitas pelo calcanhar, pelo arco das plantas dos pés e pelo dedão não opositor das pegadas descobertas em tudo se assemelham ao andar bípede humano de hoje. Uma das pistas era de um indivíduo de pequena estatura (cerca de 1,20 m); a outra, a de um personagem mais alto (1,40 m) deixada sobre as pegadas de um terceiro,

2 Pelas evidências fósseis, os especialistas deduziram que o *A. Afarensis* possuía um cérebro pequeno, se comparado ao do homem moderno, mas de igual tamanho ao de um macaco. Sua estatura era pequena, sendo os machos maiores e mais pesados que as fêmeas. Os dentes caninos dos machos eram bem maiores do que os das fêmeas, acentuando o dimorfismo sexual. Suas mandíbulas se projetavam mais para a frente (prognatismo) do que as de qualquer outra espécie da família homínida. As suas proporções corporais eram intermediárias entre o macaco e o homem: os braços eram muito longos em relação às pernas, e o antebraço longo e forte. Essas características, combinadas com a curvatura dos ossos dos dedos das mãos e dos pés (falanges) permitiam à espécie uma longa agilidade para subir em árvores à semelhança dos macacos. Pela análise de todos os fósseis encontrados até agora, datados de 3,8 a 2,9 milhões de anos atrás, o *A. Afarensis* atravessou um período de mais de 1 milhão de anos, sem muita mudança (Leakey, 1995; Melfery e Cotting, 2000; Klein e Edgar, 2005).

3 Outro australopiteco similar ao *A. Afarensis*, mas com mandíbulas similares às dos primatas de menor estatura, foi descoberto no Chade, na região deserta de Bahr-el-Ghazal, África, e chamado de Abel por seu descobridor, Michel Brunet, em 1995, em homenagem a seu colega Abel Brillanceau, falecido em escavações na República dos Camarões, em 1989. O *A. Bahr-el-Ghazal* tinha idade estimada em 3,5 a 3 milhões de anos.

ainda mais alto. Por conseguinte, nenhuma demonstração do andar bípede pode ser mais convincente do que os registros fósseis deixados pelo *A. Afarensis* há 3,6 milhões de anos.

Em 1924, em Taung, foi encontrado um fóssil de uma criança, sendo chamado de “Menino de Taung” e classificado como *Australopithecus Africanus* (Grácil), pelo professor de Anatomia Raymond Dart, na África do Sul. O fóssil teria a idade de 2,5 milhões de anos e vivido no sul da África (a figura 12 representa uma reconstituição adulta do *A. Africanus*). Um degrau evolutivo à frente do *A. Africanus* é o *Australopithecus Sediba*, descoberto em 2008, também na África do Sul, com 2 milhões de anos e considerado um possível ancestral do gênero *Homo*. *Sediba* significa “forte”, em dialeto africano.

O *A. Africanus* parece não ter sido nosso ancestral direto. O “Menino de Taung” era muito recente (por volta de 2 a 3 milhões de anos atrás), uma vez que há cerca de 2 milhões de anos já existiam criaturas que alguns paleontólogos qualificam como os primeiros do gênero *Homo*. Mais convincente como possível ancestral direto seria o *A. Alfarensis*. Devemos ressaltar, no entanto, que a evolução das espécies de hominídeos não pode mais ser considerada como se fosse uma simples progressão linear. Pesquisas atuais mostram que ela deve ter sido um processo variado, com diversas espécies interligadas, geralmente vivendo lado a lado, nos mesmos ambientes, por períodos consideráveis.

O gênero Homo

a) *Homo Habilis*; *Homo Rudolfensis*

O gênero *Homo* evoluiu dos australopitecos carnívoros, tardios, e surgiu há cerca de 2,5 milhões de anos, também no leste da África, coexistindo com os grupos

de australopitecos por 1,5 milhão de anos. Fisicamente, o *Homo* se diferenciava do Australopiteco por ter um cérebro maior, mandíbulas mais delicadas, com dentes menores, e nova posição da caixa vocal que podia, eventualmente, tornar possível a fala. Os australopitecíneos tornaram-se extintos por volta de 1 milhão de anos atrás.

Aliás, vários fósseis já evoluídos para o gênero *Homo* foram encontrados, com idade variando de 2,5 a 1 milhão de anos. Em 1964, o antropólogo inglês Louis Leakey, em uma escavação na Garganta de Olduvai, na Tanzânia, encontrou vários vestígios da mais antiga espécie *Homo*, o *Homo Habilis* (Homem Hável, Hávelisoso), datados de cerca de 2,5 milhões de anos. Ele caminhava ereto sobre os dois pés, tinha cerca de 1,45 m de altura, pesava em torno de 40 kg e era capaz de fabricar instrumentos de corte simples, como facas toscas de pedra (indústria olduvaiana).

O *Homo Habilis* parecia mais com um australopiteco e só deve ter sido considerado da espécie *Homo* porque seus ossos estavam acompanhados de utensílios de pedra. Poderia ser chamado de “*Australopithecus Habilis*”. Os tipos mais recentes do *Homo Habilis*, com 2,4 a 1,8 milhão de anos, foram classificados como *Homo Rudolfensis*, considerado um parente próximo do *Homo Habilis*, que também viveu no leste da África e se assemelhava mais com os humanos.

b) *Homo Ergaster*; *Homo Erectus*; *Homo Pekinensis*, *Homo Floressiensis*, *Homo Georgianus*

Entre os fósseis da espécie *Homo* que foram descobertos, vale ressaltar o de uma criança – o “Menino de Turkana” – que media cerca de 1,62 m quando morreu, mas que poderia atingir 1,80 m na idade adulta. Esse fóssil foi classificado como *Homo Ergaster* – que significa Homem Trabalha-

dor – e apresentava as mesmas proporções corporais mostradas pelos seres humanos atuais no que se refere ao tamanho e às proporções entre braços e pernas. Com relação ao volume do cérebro, estimado em 880 cm^3 , ele era maior do que o do Homo Habilis (650 cm^3) e menor do que o do Homem Moderno (1.350 cm^3), em valores absolutos. O Homo Ergaster viveu há 2,1 milhões de anos, no Quênia.

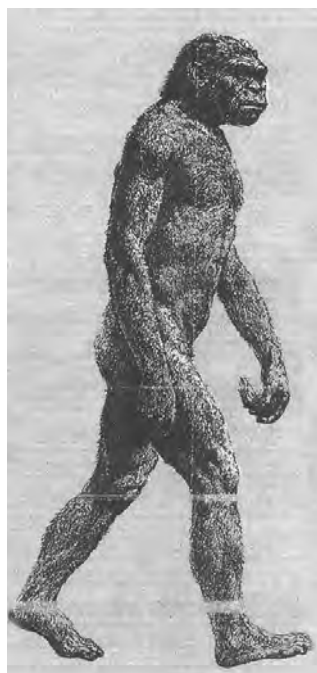
Desde 1,8 milhão de anos atrás, pode ser observado o início de uma série de hominídeos, geralmente considerados da categoria “erectus”. Esses hominídeos – o Homo Erectus –, em altura e estrutura corporal, eram muito parecidos com os humanos modernos, e seus cérebros parecem ter ficado rapidamente maiores: os primeiros tinham cerca de 900 cm^3 , e os últimos cerca de 1.100 cm^3 .

O Homo Erectus (fig. 13), conhecido como o Homem Pré-Histórico, viveu entre 1,8 milhão a 300 mil anos. Tendo aparecido no leste da África, foi o primeiro a deixar o continente africano, migrando gradativamente para a Europa e a Ásia. Suas principais características eram: fabricar instrumentos para raspar e para matar animais e machados para usos diversos; alimentar-se de carne; dominar o fogo e estar mais bem adaptado às grandes variações climáticas. A confecção do machado de mão e o fogo aumentaram significativamente as chances de sobrevivência da espécie, seja pela utilização dessas conquistas como proteção, seja pelo enriquecimento alimentar, com maior aporte proteico à dieta, derivado das atividades de caça animal e preparação do alimento.

Em 1891, o arqueólogo holandês Eugène Dubois descobriu em Java um fóssil que chamou de “Pithecanthropus Erectus”. Hoje, esse fóssil é considerado como do Homo Erectus. Na China, em escavações realizadas em Choukoutien, próximo a Pequim, entre 1926 e 1944, foram desenterrados fósseis, também na espécie Homo Erectus (antigo Sinanthropus) – o Homo Erectus Pekinensis – em que se verificaram indícios de canibalismo.

Outro aspecto possível na história do Homo Erectus aconteceu em 2003, com a descoberta de um esqueleto quase completo na Ilha das

O Homo Erectus viveu entre 1,8 milhão a 300 mil anos. Tendo aparecido no leste da África, foi o primeiro a deixar o continente africano, migrando gradativamente para a Europa e a Ásia



Homo Erectus
Figura 13

Flores, Indonésia, com datação de 18 mil anos atrás e ainda não completamente fossilizado. Seus descobridores disseram que se tratava de uma notável espécie, o Homo Floressiensis. Porém é bem mais provável que o fóssil seja de um sobrevivente tardio do Homo Erectus, mais próximo do Homo Pekinensis.

Em 2009, cientistas descobriram diversos fósseis humanos num sítio arqueológico na vila de Dmanisi, no Cáucaso, próxima a Tbilisi, capital da Geórgia – o Homo Georgianus. Tal descoberta, provavelmente, irá alterar a visão convencional da longa história da evolução humana, pois sugere que o ancestral do homem poderia ter saído da África bem

antes do que se imaginava e passado um longo período na Eurásia, antes de voltar à África, para completar sua história. Especialistas acreditam que esses fósseis, datados de 1,8 milhão de anos, sejam os mais antigos já descobertos fora da África e com um aspecto bem mais primitivo do que o do Homo Erectus que, até agora, se acreditava que fosse o primeiro grupo humano a deixar a África, por volta de 1 milhão de anos atrás. O povo que viveu em Dmanisi tinha um cérebro 40% menor do que o do Homo Erectus e era bem mais baixo (1,44 a 1,50 m). É provável que a Geórgia seja considerada, pelo menos, como o berço dos primeiros europeus.

Os hominídeos da categoria Erectus que permaneceram na África são chamados de Homo Ergaster.

c) Homo Heidelbergensis, Homo Antecessor, Homo SP

O Homo Heidelbergensis, que também surgiu na África, viveu mais ou menos

de 800 a 200 mil anos atrás. Evoluído do complexo ergaster/erectus, compartilhava traços comuns primitivos, tanto com o H. Erectus quanto com o H. Ergaster, mas divergia sobre outros aspectos: tinha o cérebro relativamente grande (1.200 cm³), maior que o do Ergaster (880 cm³) e o do Erectus (1.100 cm³). Seus primeiros indícios foram encontrados em 1907, em Mauer, perto de Heidelberg, na Alemanha.

Os Heidelbergensis tinham grande distribuição pelo Velho Mundo, incluindo até

mesmo a Europa Ocidental (a maioria dos especialistas acredita que o Homo Erectus jamais chegou àquela região).

Ao Homo Heidelbergensis deve-se, pelo menos, três grandes

inovações evolutivas: a caça ativa de grandes mamíferos, a construção dos primeiros abrigos e, muito provavelmente, a domesticação do fogo. Por volta de 200 mil anos, os últimos heidelbergensis desenvolveram uma técnica revolucionária de lascamento da pedra, dando início a uma indústria lítica denominada de Musteriense.

A primeira criatura mais ou menos parecida com o homem atual data de cerca de 500 mil anos atrás. As anteriores são chamadas arcaicas, sendo que algumas são relacionadas com a própria espécie, tais como o Homo Heidelbergensis. As divergências arqueológicas sugerem que o H. Heidelbergensis seja o ancestral comum que deu origem às espécies Homo Sapiens Neanderthalensis e Homo Sapiens Sapiens.

Por outro lado, algumas espécies do gênero Homo, até então desconhecidas, foram descobertas na Serra de Atapuerca, no norte da Espanha, o que veio demonstrar a antiguidade e a versatilidade da espécie humana na Europa.

A primeira criatura mais ou menos parecida com o homem atual data de cerca de 500 mil anos atrás

Neste complexo arqueológico de Atapuerca, onde vários cientistas trabalham há mais de 30 anos, já foram encontrados fósseis do Homo Sapiens, do Homo Heidelbergensis, do chamado Homo Antecessor e do Homo Sp (sem espécie), este considerado como um dos primeiros europeus e que viveu próximo à cidade de Burgos, há 1,2 milhão de anos atrás.

Deste último hominídeo, o Homo Sp, foram descoberto em 2007, na Sima del Elefante, um dos sítios arqueológicos de Atapuerca, apenas um fragmento de mandíbula com cinco dentes, uma falange e um pedaço de fêmur. Por este motivo, sabe-se muito pouco sobre o Homo Sp, que poderia ou não preceder da linha evolutiva do Homo Antecessor, que, até 2007, era tido como um dos europeus mais antigos ao povoar Atapuerca, há 800 mil anos.

Os primeiros fósseis do H. Antecessor, ainda em estudo, foram encontrados em 1994, em outro sítio, o Gran Dolina, próximo da Sima del Elefante. Este hominídeo poderia ter sua origem na África, provavelmente evoluído do complexo ergaster/erectus, um tipo próximo ao H. Heidelbergensis. No entanto, há muitas controvérsias sobre sua continuidade: alguns acreditam que ele estaria entre os antepassados dos neanderthais, enquanto outros alegam que ele teria se extinguido.

O H. Antecessor praticava o canibalismo: a carne humana, inclusive de crianças, fazia parte de sua dieta. Seu canibalismo não era para fins rituais, era gastronômico.

O H. Antecessor e o H. Sp não conheciam o fogo. Comiam a caça crua.

d) Homo Neanderthalensis

Há 300 mil anos, os heidelbergensis, no norte da Europa Ocidental, passaram a apresentar uma morfologia craniana notável: suas faces começaram a migrar para a frente, afastando-se do neurocrânio. Esta é

uma das mais importantes características morfológicas do crânio neanderthal, cujos primeiros representantes surgiram por volta de 200 mil anos, também naquele continente.

Os registros fósseis do H. Neanderthalensis foram encontrados principalmente na Europa, mas já se demonstrou a sua dispersão para fora deste continente, particularmente para a Ásia.

O nome de Homo de Neanderthal advém do Vale do Neander, próximo a Dusseldorf, onde seus restos foram encontrados pela primeira vez, em 1856, na Gruta de Feldhofer.

O Homem de Neanderthal (Homo Sapien Neanderthalensis) viveu no início da última glaciação, entre 80 mil e 35 mil anos, aproximadamente, na Europa e no Oriente Próximo. São conhecidos os restos de mais de 200 homens de Neanderthal nos principais sítios: La Chapelle-aux-Saints, La Ferrassie, La Quina e Regordon, na França; Spy, na Bélgica; Monte Circeo, na Itália; Monte Carmelo, na Palestina; Shanidar, no Iraque; Techik-Tach, no Usbequistão. Em 1947, na Gruta de Fontéchevade, próxima a Montbron, Departamento de Chavente (sudoeste da França), foram encontrados fragmentos fósseis de uma calota craniana humana, considerada de um proto-neanderthalense. Também na Serra de Atapuerca, norte da Espanha, foram encontrados fósseis de proto-neanderthais.

A história evolutiva dos neanderthais é uma história tipicamente europeia, não obstante eles terem ocupado também o Oriente Médio. Suas características corporais, inclusive as faciais, são claramente uma resposta ao clima frio, sob o qual viveram grande parte de sua existência. Eles evoluíram dos Heidelbergensis que migraram para a Europa, há cerca de 300 mil anos. Os neanderthais tinham cerca de 1,68 m de altura, enterravam seus mortos

com algum ritual e deviam cuidar dos idosos, conforme parecem indicar esqueletos encontrados com ferimentos sérios, porém cicatrizados, e artrite em estágio avançado (a figura 14 representa um acampamento de neanderthais, onde homens fazem lanças com paus queimados, que depois afiam com raspadores de pedra).



Figura 14 – Acampamento de Neanderthais

Os homens de Neanderthal, os primeiros verdadeiros membros da espécie *Homo Sapiens*, não eram assim tão estúpidos como muitos parecem acreditar. Tudo o que seus antepassados – o *Homo Erectus* e o *Homo de Heidelberg* – pudessem fazer, o Homem de Neanderthal poderia fazer melhor. Eram excelentes caçadores e hábeis na confecção de artefatos. Vestiam roupas de couro ou pele e, provavelmente, já falavam uma linguagem rudimentar, apesar de sua anatomia revelar que poderiam fazer um uso mais complexo da fala.

Muitas evidências sugerem que eram seres culturais. Ferramentas de pedra (técnicas de lascamento Musteriense ou Levallois) e adornos, habilmente manufaturados, foram encontrados. Pinturas rupestres com mais de 40 mil anos, descobertas na caverna El Castillo, na Espanha, as mais an-

tigas já realizadas por uma espécie humana, poderiam ter sido feitas pelos neanderthais, que, assim, seriam os primeiros pintores rupestres da Europa. Dominavam perfeitamente o fogo e usavam-no regularmente, inclusive para se aquecerem e, possivelmente, para cozinhar. Naturalmente, poderiam produzi-lo quando quisessem e já tinham chegado ao ponto de fazerlareiras nos pisos das cavernas. Além de viverem em cavernas, também construíam abrigos.

Talvez o mais importante dos progressos culturais do homem de Neanderthal tenha sido a percepção da transitoriedade da vida em face do fenômeno da morte. Enterrava seus mortos com extremo cuidado, fornecendo-lhes artefatos e comida, o que parece sugerir que acreditava em alguma forma de vida depois da morte.

Os primeiros troféus de caça devem pertencer aos neanderthais, com a descoberta de vários crânios do urso das cavernas – um animal enorme, com quase 2,5 metros de altura quando se empinava enfurecido – empilhados num túmulo de pedras em Drachenloch, na Suíça. Não se sabe ao certo por que os neanderthais começaram a caçar esses animais. Supõe-se que era talvez para servir a algum ritual de caça primitivo.

De acordo com os remanescentes de animais fossilizados, a caça dos neanderthais ia dos ratos aos mamutes. Comiam grande quantidade de cavalos e veados e, à medida que o tempo na Europa foi se tornando cada vez mais frio, passaram a caçar a rena, o ibex e a camurça. Os lugares da Europa onde viveu o homem de Neanderthal mostram todos esses aspectos inúmeras vezes. E, como os tipos mais extremos dos neanderthais viviam no Norte, é possível que eles tivessem sido louros ou ruivos, como os escandinavos e escoceses. Os longos cabelos dos humanos em geral e as barbas nos homens seriam basicamente atrativos sexuais. Assim como o Iéti pode ser uma memória folclórica do

Gigantopithecus, os deuses pagãos do norte da Europa – Thor e Odin – podem ser parte da memória popular dos últimos neanderthais, com seus cabelos flamejantes de fios dourados ou avermelhados.

Por volta de 35 mil a 30 mil anos atrás, todos os rastros dos neanderthais desapareceram. Nessa época, uma outra espécie humana, chamada Homo Sapiens Sapiens, começou a se propagar pela Europa, provavelmente a partir do Oriente Médio.

e) Homo Sapiens; Homo de Cro-Magnon

Na tropicalidade africana, há cerca de 400 mil anos aproximadamente, o Homo Heidelbergensis deu origem ao Homo Sapiens (Homem Sábio), que, por volta de 120 mil anos atrás, já evoluído para o Homo Sapiens Sapiens, começou a se espalhar da África para a Europa e a Ásia.

O Homo Sapiens Sapiens tinha uma compleição mais leve que a do Homo Neanderthalensis, com desenvolvimento cultural similar. É considerado o homem anatomicamente moderno, que viveu entre 200 e 45 mil anos atrás, aproximadamente. Vestia uma grande variedade de trajes, conhecia o jogo e era capaz de falar de modo complexo. Seus indícios mais antigos foram encontrados em 1868, nas margens do Rio Vézère, na região central da França. Ali, uma caverna abrigava a sepultura de três homens, uma mulher e uma criança. Esses tipos primitivos foram batizados de Cro-Magnon, nome do local onde foi encontrada a sepultura, em Dordogne, França.

Os homens que chegaram à Europa vindos do Oriente Médio tinham aparência semelhante à dos europeus de hoje. Conhecidos como homens de Cro-Magnon, devem ter levado sua cultura própria, que foi florescendo à medida que melhorava seu tipo de vida. Caçadores-coletores, conseguiram fazer melhores armas, com as quais abatiam a caça, e melhores artefatos, com o que cortavam e cosiam as peles para fazer roupas rudimentares. Tal como os homens de Neanderthal, ainda ocupavam cavernas

e abrigos nas rochas, mas em grupos maiores e em caráter mais permanente. Além disso, já construíam tendas de vários tipos nos acampamentos e, durante os invernos rigorosos, faziam abrigos parcialmente subterrâneos ou cabanas abobadadas, que aqueciam com peles e turfa.

A supremacia do Homo Sapiens Sapiens sobre todos os outros grupos humanos era

Por volta de 35 mil a 30 mil anos atrás, todos os rastros dos neanderthais desapareceram. Nessa época, uma outra espécie humana, chamada Homo Sapiens Sapiens, começou a se propagar pela Europa, provavelmente a partir do Oriente Médio

devido não só à sua maior capacidade de adaptação, mas também à sua superioridade tecnológica, o que, provavelmente, acarretou o declínio dos outros grupos, inclusive dos neanderthais. Eles já usavam projéteis, como lanças, e empregavam ossos e chifres de renas na fabricação de utensílios. Tinham aperfeiçoado as técnicas de amolar lascas de rochas para produzir ferramentas. Com essas conquistas, o Homo Sapiens Sapiens (Homem de Cro-Magnon) conseguiu manter estáveis as atividades de caça, mesmo durante a nova Era Glacial, iniciada em torno de 32 mil anos a.C., quando os alimentos, provavelmente, se tornaram cada vez mais escassos. (ver fig. 15)



Figura 15 – O HOMEM DE CRO-MAGNON é aqui representado corretamente por Burian como tendo sido alto e robusto, mas a imaginação do artista antecipou o arco e a flecha, inventados depois.

A importância que o homem de Cro-Magnon dava aos seus mortos era grande e premeditada. Eram cavadas sepulturas nos depósitos de cinzas deixadas pelos ocupantes anteriores de uma moradia, e aí eram colocados os cadáveres, cobertos com pedras. Os cuidados com os defuntos também estão bem evidentes na prática de pulverizar os cadáveres com ocre vermelho, para lhes tirar a palidez e dar aparência de pessoas vivas.

f) Cruzamento entre as espécies Homo; Desaparecimento do Homo Sapiens Neanderthalensis

As duas espécies humanas (Neanderthal e Sapiens Sapiens) parecem ter coexistido por cerca de 10 mil anos; há, inclusive, pesquisadores que admitem o cruzamento entre essas duas espécies, como parece

indicar o fóssil de uma criança encontrado em Portugal, em 1999. Mas o que explicaria então o desaparecimento desses indivíduos fortes e inteligentes, os neanderthais, há cerca de 30 mil anos atrás? Se somente existissem os espécimes da Europa Ocidental, isto poderia sugerir que o homem de Neanderthal provavelmente estaria seguindo o caminho clássico de formação de uma outra espécie. Já era algo diferente do Homo Sapiens Sapiens e começou a tornar-se ainda mais, à medida que o tempo passava.

Porém, na realidade, o tipo clássico não era o único homem de Neanderthal. Existiam outras populações com características diferentes e em muitos outros lugares, além da Europa Ocidental. O interessante é que, nesses lugares – ao longo do Mediterrâneo, na Europa Oriental e na Ásia Menor –, os fósseis encontrados não apresentavam os caracteres tão extremos como os observados nos tipos clássicos da Europa Ocidental. Quase todos os esqueletos descobertos – em Tabun, no Monte Carmelo (a mulher de Tabun); em Skhul, na Palestina; e na Caverna de Shanidar, no norte do Iraque – indicavam, segundo os pesquisadores, uma variante: o homem de Neanderthal do Oriente Médio, já em processo de transição. Na verdade, estavam mais próximo do homem de Cro-Magnon do que do homem de Neanderthal.

Em face da aparência mais moderna do homem de Neanderthal do Oriente Médio, é bem possível que entre ele e o homem de Cro-Magnon ocorressem bastantes intercruzamentos. O número de pessoas que se mudaram para Europa, Oriente Médio e Ásia Ocidental pode ter sido tão grande, em comparação com a população residente de neanderthais, que ela pode ter sido completamente absorvida, sobretudo a população do homem de Neanderthal do Oriente Médio, diluindo consideravelmente o efeito dos ge-

nes neanderthais. Isto explicaria o rápido desaparecimento dos seus traços característicos do registro fóssil. As populações modernas daquelas regiões do mundo devem ter, por conseguinte, herdado uma boa parcela dos genes do Neanderthal, o que, atualmente, já está devidamente comprovado.

Quanto à população clássica neanderthal da Europa Ocidental, provavelmente deve ter acontecido com ela processo semelhante ao ocorrido, no mundo moderno, com inúmeras populações nativas, durante o processo de expansão dos colonos europeus. Tais populações tiveram suas terras invadidas pelos europeus. A maioria dos nativos foi morta ou expulsa de suas terras, e alguns sobreviventes casaram com europeus. Assim, em processo similar, os homens de Cro-Magnon, ao chegarem à Europa Ocidental, com uma tecnologia mais desenvolvida, devem ter provocado o extermínio das

populações residentes de neanderthais, inclusive, segundo alguns autores, usando-a como caça e, portanto, como alimento. Durante o período glacial, em que as duas espécies foram contemporâneas, o frio intenso deve ter tornado a caça e o alimento bem mais raros e difíceis. Possivelmente, o extermínio dos neanderthais representa o primeiro genocídio da história humana.

g) O genoma do Homem de Neanderthal; Sua herança genética nos humanos modernos

Numa das maiores realizações da ciência recente, pesquisadores de instituições da Europa e dos Estados Unidos decifraram o genoma do Homem de Neanderthal. Pela primeira vez, o ADN (DNA, na sigla em inglês) de uma espécie extinta foi sequenciado e visto em detalhes. E o trabalho

provou que os homens modernos (*Homo Sapiens Sapiens*) e os de Neanderthal cruzaram e tiveram descendentes. Genes do Neanderthal vivem em nosso genoma, o que, de certa forma, disseram os cientistas, nos faz um pouco neanderthais.

Os cientistas compararam o material da espécie extinta com o genoma de representantes de cinco grupos humanos modernos: do sul da África, do oeste da África, de Papua-Nova Guiné (Oceania), da China e da França. A comparação mostra que nosso antepassado tem muito mais semelhanças com os indivíduos que não habitam a África. A explicação mais provável é que as duas espécies cruzaram entre si há cerca de 100 mil anos, no

**Genes do Neanderthal
vivem em nosso genoma,
o que, de certa forma,
disseram os cientistas, nos
faz um pouco neanderthais**

Oriente Médio. Por essa época, os neanderthais se preparavam para povoar a Ásia, uma vez que já se encontravam na Europa. Os estudos mostram que europeus, asiáticos, oceânicos e americanos atuais têm cerca de 2,5% de ADN

neanderthal, praticamente ausente nas populações da África Subsaariana, que nunca se encontraram com eles. O baixo percentual de nosso ADN proveniente daquela espécie sugere que o seu relacionamento com o homem moderno ocorreu em grupos pequenos.

Recentemente, novas pesquisas revelaram a variedade desta herança genética neanderthal, assim como a forma pela qual ela afeta a saúde, a aparência e a vida dos humanos de hoje. Embora cada indivíduo no planeta, sem herança africana, tenha cerca de 2,5% de ADN neanderthal, em conjunto a humanidade guarda pelo menos 20% do genoma destes hominídeos antigos. Por outro lado, os nossos 2,5% de ADN neanderthal podem ser totalmente diferentes entre as pessoas e estar em lugares diferentes do genoma.

Uma outra pesquisa mais abrangente revelou que os genes dos neanderthais estão ligados a diversas doenças, principalmente autoimunes, como lúpus, cirrose biliar e doença de Crohn (inflamação ulcerosa estenosante de um segmento intestinal, de evolução crônica e caquetizante), além de comportamentos como a capacidade de parar de fumar. Por outro lado, ela também mostrou que o ADN neanderthal contribuiu com adaptações vantajosas para o Homo Sapiens, como as relacionadas à produção de queratina, proteína que fortalece pele, cabelos e unhas, o que teria ajudado os humanos modernos a sobreviverem nos climas mais frios de fora da África. Os neanderthais já estavam adaptados ao ambiente fora da África e forneceram este benefício genético aos humanos.

A herança genética dos neanderthais, porém, já seria muito menor hoje do que foi outrora, destacam os pesquisadores. Isso porque algumas áreas do genoma dos humanos serem praticamente livres da influência neanderthal, notadamente no cromossomo sexual X e nos genes relacionados aos testículos e à produção de células germinativas pelos homens. Este padrão já foi observado em muitos animais como parte de um fenômeno conhecido como “infertilidade híbrida”, em que a prole de um macho de uma subespécie com a fêmea de outra tem baixa ou nenhuma fertilidade. Isso sugere que, quando os homens modernos se encontraram com os neanderthais, as duas espécies já estavam à beira da incompatibilidade biológica. Isso indica, ainda, que a introdução de algumas das mutações de neanderthais foi prejudicial para os ancestrais dos não africanos e que essas mutações foram depois removidas pela ação da seleção natural.

Os cientistas estão batalhando para melhorar sua capacidade de identificar a herança genética dos neanderthais nos

humanos modernos, desenvolvendo testes capazes de identificar a maior parte das mais de cem mil mutações de origem neanderthal descobertas em pessoas com ancestrais europeus.

h) Homo de Denisovan; Homo de Maludong

Entretanto, dois novos redutos de fósseis foram encontrados: um na Sibéria e outro na China, indicando pertencerem às espécies do gênero Homo.

Em 2008, na Caverna de Denisovan, na Sibéria, foi encontrado um osso de pessoa do sexo feminino, o qual seria de uma espécie Homo, já extinta, aparentada ao também extinto Homem de Neanderthal, o que habitou a Ásia entre 400 a 500 mil anos atrás. Uma análise genética efetuada no fóssil e nos seres humanos atuais indicou que, como os neanderthais, essa espécie procriou com o homem moderno. Genes desses parentes extintos já foram encontrados nos atuais habitantes da Nova Guiné e do Pacífico, ao nordeste da Austrália, os quais têm 4% a 6% de seu ADN (DNA) de origem Denisovan.

Com base em dados mais atualizados, os cientistas propõem que os ancestrais, tanto dos neanderthais como dos denisovans, saíram da África há cerca de meio milhão de anos: os dos neanderthais seguiram para Oeste, estabelecendo-se na Europa e no Oriente Médio; os dos denisovans foram para o Leste. Aproximadamente, há 50 mil anos atrás, eles se misturaram com os humanos modernos que seguiram da África até a costa sul da Ásia, repassando seu ADN a eles.

A outra espécie Homo, encontrada na China, foi chamada de Homo de Maludong (veado vermelho). Em março de 2012, foi noticiado que fósseis de 11 mil a 14,5 mil anos foram encontrados em duas cavernas no sul da China há décadas, mas só agora

estudadas por arqueólogos. Como ainda não foi possível extrair o ADN do material, os pesquisadores ignoram se esses hominídeos seriam *Homo Sapiens* ou integrantes de uma nova linha evolucionária da espécie. A mistura de traços modernos e arcaicos nos restos encontrados denuncia uma população que desapareceu sem deixar descendentes. Além de ser um sinal de que da África, berço de nossa espécie, saíram tipos mais diversos do homem moderno do que a ciência imaginava. Os indivíduos descobertos estão sendo chamados pelos cientistas de “povo do veado vermelho”, por dois motivos: uma das cavernas onde estavam os fósseis chama-se Maludong (veado vermelho) e, além disso, o animal fazia parte do cardápio desses hominídeos. Em Maludong, que já foi uma pedreira, os fósseis foram encontrados em 1989; em Longlin, a outra caverna, a descoberta ocorreu dez anos antes. Segundo os arqueólogos, a comunidade seria de caçadores-coletores, ou seja, eles obtinham seus alimentos por fontes selvagens e viviam dispersos pela paisagem, em pequenos grupos familiares.

Dispersão da espécie humana

O primeiro hominídeo da espécie do gênero *Homo* a deixar o continente africano foi o *Homo Erectus*, que migrou gradativamente para o leste europeu e para a Ásia. Depois, por volta de 300 mil anos atrás, o *Homo Heidelbergensis* migrou para a Europa e, finalmente, a partir de 125 mil anos, o *Homo Sapiens Sapiens* começou a se espalhar pela Europa e Ásia. Entretanto, a migração do Homem Moderno da África

para o resto da Terra não foi um movimento único e linear e sim uma sucessão de ondas em várias direções, com o consequente encontro com outros hominídeos. Para o Oriente, o êxodo teria começado há 125 mil anos, sugerem ferramentas achadas na Península Arábica e na Índia. Depois de atravessarem o Mar Vermelho, esses *Homo Sapiens Sapiens* teriam seguido duas rotas: uma delas, pelo litoral, os teria levado até o que hoje é a Austrália, há cerca de 60 mil anos; a outra teria seguido pelo interior da Ásia, levando-os ao encontro dos denisovans, provavelmente, antes de 74 mil anos (as ferramentas encontradas – facas e raspadores – estavam cercadas de cinzas que teriam vindo do vulcão Toba, da Ilha de Sumatra, que os geólogos calculam ser de uma erupção ocorrida, pelo menos, há 74 mil anos). Há cerca de 40 mil anos, o *Homo Sapiens Sapiens* deve ter alcançado as ilhas a oeste do Pacífico, e há 15 mil anos, as Américas.⁴

Para a maioria dos geneticistas, os humanos teriam entrado nas Américas, em apenas uma migração, entre 13 e 10 mil anos atrás, vindos de grupos muito similares aos que ocupam hoje o sul da Sibéria, contrariando a suposição anterior de que teriam ocorrido três, ou mesmo quatro, migrações. É possível também que os primeiros americanos não tenham entrado no continente pelo Estreito de Bering e se dispersado em grande onda em direção ao Sul. Para muitos, a primeira entrada se deu pela costa, por meio da navegação de cabotagem, com embarcações muito simples e precárias, bordejando o litoral da Sibéria e, depois, o do próprio Estreito de Bering e, por último, a costa do Pací-

4 As rotas e datas para a dispersão do *Homo Sapiens Sapiens* da África para o resto do mundo são divulgadas com base nas evidências e descobertas fósseis conhecidas e poderão ser retificadas em função de novas pesquisas, como ocorreu recentemente com os estudos do biólogo Eske Willerslev, do Centro de Geologia da Universidade de Copenhague. Segundo Willerslev, houve uma onda migratória da África para a Oceania há cerca de 70 mil anos, quase 30 mil anos antes da segunda onda para aquela região.

fico das Américas. Informações recentes sobre paleoecologia da América do Norte parecem indicar fortemente que teria sido impossível um deslocamento na direção sul, por seu interior, vastamente coberto por espessa camada glacial. É possível que apenas as linhas litorâneas tenham se mantido habitáveis no final do Pleistoceno, entre outros fatores, pela presença ali, em grande quantidade, de mamíferos semiaquáticos, como focas, lobos e leões marinhos, rica fonte de alimentos. Portanto, o suposto corredor livre de gelo, Norte-Sul, a leste das Montanhas Rochosas, não deve ter existido.

Quanto ao Brasil, as amostras cranianas – Luzia, Confins – de paleoíndios do Brasil Central (Sumidouro e Lagoa Santa – Minas Gerais), com datação de 11,5 a 11 mil anos atrás, indicam grande afinidade com populações africanas australo-melanésicas, como todas as populações índias que iniciaram a ocupação das Américas. Porém, na transição entre o Pleistoceno e o Holoceno, a morfologia australo-melanésica foi substituída pela mongoloide, no registro fóssil de cerca de 8 mil anos. Como o intervalo de tempo decorrido (por volta de 3 mil anos) é muito pequeno para uma mudança evolutiva tão acentuada ter ocorrido no próprio ambiente americano, é mais provável que tenha existido uma nova migração da Ásia para as Américas, já com características mongoloides.

Por outro lado, é possível que a ocupação das Américas tenha começado cerca de mil anos mais cedo. Em Monte Verde, no Chile, restos de um acampamento sugerem que o *Homo Sapiens Sapiens* já vivia na região há pelo menos 14,6 mil anos.

Uma grande expansão teve início na direção do Ártico há cerca de 4.500 anos, com o recuo das geleiras continentais. Finalmente, há 2 mil anos, o homem começou a se estabelecer nas ilhas do Pacífico, de

onde alcançou a Nova Zelândia, há mais ou menos mil anos.

O canibalismo na espécie Homo

As evidências arqueológicas de canibalismo verificadas nos redutos fósseis do *Homo Erectus Pekinensis* foram acrescidas com novo caso, ocorrido no sudoeste do continente europeu, quando encontraram ossos dos mais antigos seres humanos modernos (*Homo Sapiens Sapiens*), cuja análise guarda sinais claros de canibalismo. E junto ao esqueleto fossilizado, de cerca de 32 mil anos de idade, foram encontrados alguns adornos feitos com ossos de mamute, indícios de que a pessoa pertencia a uma sociedade que usava adornos com símbolos religiosos ou de poder. O esqueleto é de um homem que viveu hoje onde é o sul da Oceania. Seu crânio tem marcas de que foi cortado da mesma forma como os primeiros humanos modernos cortavam os dos animais que iriam comer. No caso do crânio, o corte foi feito para a extração dos miolos. Tais marcas são um testemunho evidente do canibalismo. A prática poderia ser, por vezes, ritual e, por vezes, para pura e simples alimentação. Caçar outras pessoas era mais simples e menos perigoso, por exemplo, do que matar um mamute de muitas toneladas e presas perigosas. O achado se deve a pesquisadores franceses e ucranianos em Buran-Kaya, na Crimeia, Ucrânia. No complexo arqueológico de Atapuerca, onde foram encontrados fósseis do *Homo Antecessor*, verificou-se que este hominídeo praticava o canibalismo como dieta, e não para fins rituais.

Tais evidências de canibalismo reforçam a hipótese de alguns autores de que o desaparecimento dos neanderthais foi devido a estes terem servido de caça para o *Homo Sapiens* durante o período glacial em que ambos foram contemporâneos,

quando a caça e o alimento se tornaram bem mais raros e difíceis. Provavelmente, eram abatidos os elementos masculinos dos neanderthais.

A herança genética de outras etnias

Até pouco tempo atrás, a história do homem moderno era considerada simples e direta: em uma de suas ondas migratórias, há cerca de 60 mil anos, um grupo de Homo Sapiens Sapiens deixou seu berço, na África Subsaariana, subindo o Rio Nilo rumo ao Oriente Médio e à Europa, continuando a ocupação do resto do planeta e, gradualmente, levando à extinção espécies mais arcaicas, como os neanderthais e os denisovans. Estudos recentes, no entanto, não só apontam que a migração do homem moderno, a partir da África, começou muito mais cedo do que se pensava, como ele conviveu – e até se relacionou – com outras espécies de hominídeos, o que deixou traços que, até hoje, podem ser encontrados em seus genes.

O Homo Erectus aparentemente viveu até 300 mil anos atrás, o que significa que foi contemporâneo do Homo Sapiens – e é possível que tenha havido intercruzamentos entre eles. Da mesma forma, outras ramificações do gênero Homo, que certamente existiram – os considerados arcaicos –, podem ter se relacionado com o Homo Sapiens, fazendo com que todas as pessoas vivas, hoje, praticamente carreguem em seu ADN as marcas dessa miscigenação do Homo Sapiens com seus irmãos mais antigos, como os neanderthais.

Segundo alguns pesquisadores, os euro-

peus e os americanos, por exemplo, teriam 2,5% de seus genes vindos dos neanderthais, enquanto as populações aborígenes da Austrália e da Nova Guiné somariam 5% de genes dos chamados denisovans. Por fim, os próprios povos atuais da África Subsaariana carregam 2% de ADN arcaico, de origem ainda desconhecida. Algumas pessoas podem ter mais ADN de populações arcaicas do que outras, mas a grande maioria dos seus genes, morfologia e comportamento derivam da herança africana comum. Por isso, o que une os seres humanos deve ter precedência sobre o que os diferencia.

Na realidade, deve ter havido várias ramificações genealógicas dos hominídeos, inclusive com as espécies arcaicas, aquelas anteriores a 500 mil anos atrás. Na verdade, não se pode afirmar definitivamente que o Homo Sapiens era ou é a única espécie genuína de seres humanos.

Em 1986, pesquisadores da Universidade da Califórnia concluíram que todos os seres humanos eram descendentes de uma única mulher que viveu na África há cerca de 200 mil anos

A Eva Mitocondrial

A análise do ADN dos restos do Homem de Neanderthal mostra que ele não pode ser o ancestral do Homem Moderno, apesar dos entrecruzamentos ocorridos. Outra pesquisa com ADN indica que todos os seres humanos vivos, hoje em dia, descendem de uma população humana que viveu na África entre 140 mil e 200 mil anos atrás.

Por outro lado, em 1986, pesquisadores da Universidade da Califórnia concluíram que todos os seres humanos eram descendentes de uma única mulher que viveu na África há cerca de 200 mil anos. Eles se basearam na análise do ADN retirado das mitocôndrias, que difere do ADN do

núcleo da célula e é transmitido apenas pela linhagem feminina. Comparando o ADN mitocondrial de mulheres de vários grupos étnicos, eles puderam estimar quanto tempo se passou para que cada grupo assumisse características distintas a partir de um ancestral comum. De fato, eles construíram uma árvore genealógica para o gênero humano na base da qual estava a Eva Mitocondrial, a grande avó de todos os humanos. Isto não significa que ela seja a única mulher existente, mas que foi a sua linhagem que sobreviveu até a presente data.

O Homem Moderno

Há cerca de 50 mil anos, o Homo Sapiens Sapiens, já considerado o Homem Moderno, passou a ser a única espécie do gênero Homo. O rápido desenvolvimento cultural e tecnológico do homem primitivo para o homem moderno fez do Homo Sapiens Sapiens a espécie dominante sobre a Terra, e suas diferentes ramificações na Ásia, na Europa, nas Américas e na Oceania evoluíram de uma linhagem africana única que, há 120 mil anos, começou a se espalhar pelo resto do mundo.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL>; Antropologia; História Geral;

GLOSSÁRIO

ADN – Abreviação de Ácido Desoxirribo Nucléico (DNA, na sigla em inglês). Substância contida no núcleo das células com as informações genéticas que definem as características de cada pessoa e a maneira como as células funcionam em cada indivíduo.

Australopiteco – Antropoide fóssil, provável ancestral do homem.

Célula – Unidade morfológica e fisiológica dos seres vivos. Todos os seres vivos, com exceção dos vírus, são constituídos por uma ou várias células. Os organismos constituídos por uma única célula são denominados organismos unicelulares. Os constituídos por mais de uma célula são denominados organismos pluricelulares, formados por numerosos tipos de células diferentes. Variáveis na dimensão e na forma, as células têm todas a mesma estrutura. Limitadas por uma membrana, apresentam duas partes: o citoplasma e o núcleo. É no núcleo que se encontra o ADN, responsável pela transmissão dos caracteres hereditários (as hemácias são células que não possuem núcleo).

Cromossomo – Estrutura em forma de bastonete existente no núcleo celular e que constitui a base física da hereditariedade. Os cromossomos estão presentes em todas as células do organismo, menos nas hemácias, que são desprovidas de núcleo. Na espécie humana há 46 cromossomos, sendo 22 pares de autossomos haploides e um par de heterossomos diploides ou cromossomos sexuais (XY no homem e XX na mulher). Os cromossomos são formados por longas cadeias de ADN e por proteínas especiais chamadas “histonas”.

Dimorfismo – Conjunto de diferenças entre macho e fêmea de uma mesma espécie.

Gene – Segmento do ADN responsável pela síntese de uma proteína, enzimática ou não, e, por consequência, de um caráter hereditário. Unidade genética que condiciona a transmissão e a manifestação de caracteres hereditários.

Hominídeos – Família de mamíferos primatas antropomorfos, da superfamília dos hominídeos, formada pelo homem atual e pelas espécies fósseis mais próximas, consideradas como ancestrais da espécie humana.

Hominóides – Superfamília de primatas superiores desprovidos de caudas e de bolsas faciais.

Mitocôndria – Organito citoplasmático da célula, que sintetiza a adenosina trifosfato, utilizada como fonte de energia. O ADN retirado das mitocôndrias difere do ADN retirado do núcleo das células e é transmitido apenas pela linhagem feminina. (sinônimo de condriossomo)

Pongídeos – Família de mamíferos primatas, sem cauda. São macacos antropóides, como o gibão (*Hylobates*), o siamang (*Symphalangus*), o gorila (*Gorilla*) e o chimpanzé (*Pan*). Apesar de aparentados com a espécie humana, os pongídeos dela se distinguem por numerosas características: capacidade craniana relativamente pequena; focinho prognata; dentes poderosos; ausência de queixo; occipital importante; braços muito longos; mãos com quatro dedos longos e polegar curto, pouco oponível, o que favorece a braquiiação; pé preênsil, graças a um grande artelho oponível, propício para trepar. A pelagem é bem desenvolvida, e o crescimento rápido. O orangotango (*Pongo Pygmaeus*) também pertence à família dos Pongídeos.

ERRATA

Correção do artigo publicado na *RMB* do primeiro trimestre de 2015 – Da Origem da Vida ao Homem – Parte I.

Na página 88, linha 21, onde se lê: ... o meio ambiente e procurando o aquecimento ...
 Leia-se: ... o meio ambiente e provocando o aquecimento ...

Na página 90, linha 1, onde se lê: ... aparecimento das primitivas ...
 Leia-se: ... aparecimento das primeiras ...

Na página 91, linha 5, onde se lê: ... teria sido no Siluviano ...
 Leia-se: ... teria sido no Siluriano ...

Na página 92, linha 8, onde se lê: ... no Ordoviciano e no Siluviano ...
 Leia-se: ... no Ordoviciano e no Siluriano ...

Na página 93, linha 3, onde se lê: ... (no Siluviano) ...
 Leia-se: ... (no Siluriano) ...

Na página 94, linha 11, onde se lê: ... paquilotermos ...
 Leia-se: ... poquilotermos ...
 Linha 12, onde se lê: ... ocupavam ...
 Leia-se: ... ocuparam ...

Na página 95, linha 6, onde se lê: ... fim do Germiano ...
 Leia-se: ... fim do Permiano ...

Na página 98, linha 7, onde se lê: ... chupando estas ...
 Leia-se: ... chegando a estas ...

Na página 100, linha 9, onde se lê: ... entre os carnívoros colodontes ...

Leia-se: ... entre os carnívoros creodontes ...

Na página 102, última linha, onde se lê: ... evoluído talvez do Hesiadapis ...

Leia-se: ... evoluído talvez do Pleasiadapis ...

Na página 104, linha 45, onde se lê: ... (Proconsules) ...

Leia-se: ... (Procunsul) ...

Na página 105, linha 28, onde se lê: ... Siamanys ...

Leia-se: ... Siamangs ...

Na página 106, linha 20, onde se lê: ... combinação ...

Leia-se: ... combinações ...

Na página 109, onde se lê: ... **Mutação** ... suprimento ...

Leia-se: ... **Mutação** ... surgimento ...

Na página 100, onde se lê: **Phiopiteco** – hilóbactídeos ...

Leia-se: **Phiopiteco** – hilóbatídeos ...

Na página 100, onde se lê: **Pongídeos** – chimpanzé ...

Leia-se: **Pongídeos** – chimpanzé ...

Na página 110, onde se lê: ... **Vírus** – Microorganismo visível ao microscópio ...

Leia-se: ... **Vírus** – Microorganismo invisível ao microscópio ...

O ESTANDARTE QUE NUNCA SE ABATEU*

GUILHERME MATTOS DE ABREU**
Contra-Almirante (RM1)

Quem ingressa no Museu da Escola Naval, em Villegagnon, avista, junto à entrada, o belíssimo Estandarte da Companhia dos Guardas-Marinhas, réplica daquele utilizado pela Escola Naval portuguesa até o fim da monarquia (1910)***.^{1,II}. Mas este não é o primeiro estandarte da Companhia. O primitivo estandarte (ou bandeira) teria chegado ao Brasil em 1809 ou 1810, trazido de Lisboa pela Charrua *São João Magnânimo*^{III}, pois ficara na sede da Academia Real de Guardas-Marinha quando esta

acompanhou a Família Real portuguesa por ocasião de sua partida para o Rio de Janeiro, em 1807. O exemplar original guarda curiosa história, pouco conhecida.

Era confeccionado em damasco^{IV} de seda lavrada – um tecido nobre. Sua cor era o carmesim – vermelho forte, brilhante e intenso –, adotado nos estandartes reais desde o tempo de D. João V (1689-1750). Um registro de 1719^V apontava: “...o Estandarte Real he de seda e bordado de ouro: tem de huma banda as armas do Reyno e

* Versão atualizada de artigo originalmente publicado na *Revista de Villegagnon*, número 6, de 2011.

** Foi declarado guarda-marinha em 1974 e promovido a contra-almirante em 2004. Exerceu os comandos do Navio-Patrolha *Pirajá*, da Corveta *Bahiana*, do Colégio Naval, do Primeiro Esquadrão de Corvetas e, como almirante, da 2ª Divisão da Esquadra. Foi subchefe de Operações do Comando de Operações Navais, assistente do Comando da Escola Superior de Guerra e diretor do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia daquela Escola. É membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Deixou o Serviço Ativo da Marinha em abril de 2008.

*** Este artigo apresenta transcrições de documentos de diversas épocas, portanto com diferentes grafias. “Companhia dos Guardas-Marinha”, por exemplo, aparecerá também grafada como: “Companhia dos Guardas-Marinhas”, “Companhia de Guardas-Marinhas” e “Companhia dos Guardas Marinhas”. A expressão “Guardas-Marinha”, preferida pelo autor, também foi empregada.

Nossa Senhora da Conceição da outra;...””. A presença da imagem de Nossa Senhora da Conceição justificava-se por ser a Padroeira do Reino, instituída por uma provisão de 25 de março de 1646.

Esta descrição básica aplica-se ao estandarte original da Companhia dos Guardas-Marinha: vermelho vivo, tendo, em uma face, a imagem de Nossa Senhora da Conceição pintada a óleo e, na outra, as armas do Reino. Confeccionado com diversas peças de seda costuradas entre si e cortadas de modo a formar figuras geométricas, tinha de altura 126 cm e largura irregular, variando de 110 a 113 cm. Uma dessas figuras era uma grande estrela de quatro pontas, tocando os vértices a meio dos lados do retângulo. Em uma face, centrava esta estrela um disco também de seda, de 55 cm de diâmetro, onde estava pintada a óleo a imagem da Virgem. Um sol, dardejando raios, fazia fundo à imagem.

No verso, também pintado no centro, o escudo nacional, com o desenho em vigor no final do século XVIII, à época da criação da Companhia. De um e de outro lado do escudo, havia troféus, lanças e espadas, pousando o escudo e troféus sobre o casco de uma nau do século XVIII. Por baixo das armas do Reino, uma fita com a inscrição “Companhia dos Guardas Marinhas” e, inferiormente, duas âncoras cruzadas. Em toda a periferia, corria uma silva florida pintada a ouro. Nos dois cantos junto à tralha, viam-se as letras MPR entrelaçadas, significando “Maria Primeira Rainha”, encimadas pela Coroa Real.

A Companhia dos Guardas-Marinha foi criada pela Rainha D. Maria I por decreto de 14 de dezembro de 1782. Os guardas-marinha passaram a fazer os seus estudos na Academia Real dos Guardas-Marinhas, que começou a existir juntamente com a citada Companhia. O estandarte foi confeccionado em data desconhecida. Uma ordem do Almirantado

português, datada de 31 de janeiro de 1801, a ele se referia quanto ao procedimento de continência a ser prestada pela Companhia:

Considerando como Estandarte a denominada bandeira da Companhia, ela só se deve desenrolar estando presente qualquer pessoa Real.

Era, portanto, a Bandeira da Companhia também um Estandarte Real. Essa primeira bandeira ou estandarte seguiria para o Rio de Janeiro após a Academia ter se transferido para esta cidade.

Chegando ao Brasil, a Academia instalou-se no Mosteiro de São Bento. Entretanto, cerca de quatro anos após o regresso da Família Real a Lisboa, foi reorganizada e instalada em sua antiga sede – Sala do Risco e anexos –, no Arsenal Real de Marinha, Lisboa (29 de março de 1825). Mas a Academia, que mais tarde se tornaria a Escola Naval brasileira, continuou funcionando no Rio de Janeiro, com a denominação de Academia Imperial de Guardas-Marinhas.

Os registros conhecidos dessa época não apontam qualquer notícia particular sobre a Bandeira, podendo-se afirmar que esta não regressou do Brasil, visto que, em 25 de junho de 1825, o ministro da Marinha portuguesa, Joaquim José Monteiro Tôrres, expediu ao comandante da Companhia, Capitão-Tenente João de Fontes Pereira de Melo, um ofício onde se lê:

Sendo presente a sua Majestade o ofício de Vossa Mercê em data de 16 do corrente e os quisitos a ele juntos, que versão sobre algumas dúvidas que Vossa Mercê encontra no Regulamento dos Guardas-Marinhas: He o mesmo Senhor servido Determinar...

5. Finalmente quanto à Companhia ter bandeira e tambor uniforme particular, que se observe o mesmo que se praticava com a antecedente Companhia de Guardas-Marinhas.



O segundo Estandarte da Companhia dos Guardas-Marinhas, concebido em 1846

Em 23 de abril de 1845, a Academia Real dos Guardas-Marinhas passou a denominar-se Escola Naval, por ato da Rainha D. Maria II (brasileira, filha de D. Pedro I, Imperador do Brasil, e também D. Pedro IV, Rei de Portugal). Um novo estandarte, bordado pela própria rainha, foi confeccionado, havendo registro de que foi utilizado por ocasião da apresentação do Infante D. Luis^{VI}, Duque do Porto, à Companhia dos Guardas-Marinhas, em 29 de outubro de 1846.

Este estandarte seguiu, em linhas gerais, a concepção da primitiva bandeira da Companhia. As diferenças mais substanciais estão relacionadas à face do escudo das armas nacionais, compatível com o adotado no século XIX, à época de D. Pedro IV. O escudo descansa sobre duas âncoras cruzadas, as quais se assentam sobre dois grandes ramos de louro. Na parte inferior do escudo divide-se, para cada lado, uma fita onde se lê “Comp^a de GG. MM”. Entre as duas partes da fita e as unhas inferiores das âncoras está a Cruz de Cristo pendente. Em uma e outra face da Bandeira, os quatro cantos apresentam duas âncoras cruzadas sobrepujadas pela Coroa Real e cercadas de ramos de carvalho. Na outra face, em

um medalhão oval de cetim branco, está pintada a óleo a imagem da Virgem, de mãos postas. O talabarte era em veludo carmesim bordado.

Mas eis que o estandarte original reaparece!

Em 1872, o comandante do Transporte a Vapor *Quelimane*, Segundo-Tenente Augusto de Castilho, localizou o desaparecido estandarte entre as alfaias da Igreja de Nossa Senhora do Livramento, na Vila de Quelimane, Moçambique, e providenciou o seu resgate e retorno a Portugal. O estandarte, segundo informação local, estaria em Quelimane desde 1834, ignorando-se como ali chegara.

Augusto de Castilho enviou a bandeira para Lisboa em 23 de novembro de 1872, como se constata do documento a seguir:

Ill^{mo} e Ex^{mo} Senhor

Tenho a honra de fazer passar às mãos de V. Ex^{ta} uma bandeira velha da Companhia de Guardas-Marinhas que por acaso obtive em Quelimane das Alfaias da igreja de Nossa Senhora do Livramento como V. Ex^{ta} verá pela correspondência que por cópia remeto. Confiado que a posse de um tão precioso objecto deve causar um verdadeiro jú-



A Igreja de Nossa Senhora do Livramento, atualmente conhecida como Catedral Velha, em Quelimane, Moçambique, onde, em 1872, foi encontrado o Estandarte extraviado

(foto: <https://delagoabayworld.wordpress.com/2012/05/07/a-igreja-de-nossa-senhora-do-livramento-em-quelimane-2012/>.)

bilo a V. Ex^a e à Companhia felicito-me por lho haver proporcionado fazendo votos para que nunca jamais se torne a extraviar uma tão respeitável relíquia. Deus Guarde a V. Ex^a.

Ill^{mo} e Ex^{mo} Senhor Conselheiro Antonio Sebastião de Castro Guedes, Comandante da Companhia de Guardas-Marinhas.

Infelizmente, o estandarte perder-se-ia quase que por completo em incêndio ocorrido em 18 de abril de 1916, sendo os seus restos recolhidos nos escombros da Sala do Conselho da Escola Naval. Os fragmentos chamuscados ficaram guardados no cofre da Secretaria da Escola Naval. Com a transferência da Escola para o Alfeite, não mais se teve notícia destes despojos, até que foram localizados em uma gaveta da Biblioteca da Marinha, em Lisboa. Era sina desta bandeira e até de seus restos envolverem-se em misteriosa situação.

Infelizmente, o incêndio também destruiu a quase totalidade dos arquivos da Escola Naval portuguesa, desaparecendo os diários da Companhia e do Corpo de Alunos. Com isso, não restaram registros quanto às honras em que figurava o estandarte no período monárquico (a República foi proclamada em 1910, após a deposição de D. Manuel II), salvo o de “só dever desenrolar estando presente Pessoa Real”.

Tal preceito constava do Regulamento da Companhia dos Guardas-Marinha de 1847, ao tratar das honras às majestades ou príncipes, no capítulo de honras e continências:



O primeiro Estandarte da Companhia dos Guardas-Marinha, conforme esboço existente nos arquivos do Museu da Escola Naval do Alfeite, Portugal

Parágrafo 79

Quando suas Majestades e seu séquito passarem em frente da Companhia o porta bandeiras lhe inclinará a bandeira sem a abater.

Parágrafo 80

As honras ao Ministro Inspector da Escola Naval ou qualquer dos outros Ministros do Estado, ao Conselho Superior de Justiça Militar, Cardeal Patriarca, Embaixadores e Ministros Estrangeiros, são idênticas às do § anterior mas a bandeira não se inclina.

Esta disposição é confirmada em instruções presentes em um opúsculo relativo a honras e continências, publicado pela Escola Naval portuguesa no ano escolar de 1902-1903, em que o tópico nº 26 determina:

As bandeiras e guiões põem-se em adoração sempre que a tropa ajoelhe e ponha armas nessa posição; abatem-se depois de apresentadas na Continência feita a Suas Majestades, ao regente do Reino, e outros Soberanos reinantes ou Embaixadores extraordinários e ao Comandante em Chefe do Exército.

Exceptua-se a bandeira do Corpo de Alunos da Armada que nunca se abate (§ 79º do Regulamento da Companhia de Guardas-Marinhas) por ter Nossa Senhora da Conceição, padroeira do Reino, põe-se contudo em adoração e

apresenta-se a tôdas as demais a quem as tropas apresentam armas.

Eis, pois, a curiosa história do Estandarte da Companhia dos Guardas-Marinha. O estandarte que nunca se abateu!

EIS QUE O ESTANDARTE RESSURGE MAIS UMA VEZ

A pesquisa desenvolvida para a elaboração deste artigo^{VII} despertou, no Comando da Escola Naval, a aspiração de se reconstituir o estandarte original, bem como quaisquer outros que a Escola houvesse utilizado ao longo de sua existência. Recuperar os adotados em Villegagnon desde a instalação da Escola na Ilha, portanto a partir de 1938, foi relativamente simples^{VIII}. Quanto à primitiva bandeira, imaginou-se elaborá-la simbolicamente, a partir da descrição existente e de pesquisa em Portugal, em busca dos despojos que a literatura apontava terem sido guardados. Estávamos às voltas com esta concepção quando o Vice-Almirante (EN) Armando de Sena Bittencourt, diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, nos socorreu, colocando-nos em contato com o Capitão de Mar e Guerra Augusto Antônio Alves Salgado, professor de História Naval e diretor da Biblioteca e do Museu da Escola Naval portuguesa, que



De 1936 a 1937 e de 1947 a 1953



De 1937 a 1947



De 1953 a 1974

Os Estandartes da Escola Naval ao longo da República

se dispôs a localizar o material de que necessitávamos nos acervos da instituição. Em correspondência trocada ao longo de 2012, enviou-nos fotos dos despojos e de um secular desenho do estandarte.

De posse das fotografias, foi possível avaliar a complexidade do tecido e com-

preender a técnica de confecção, com peças costuradas a mão, tal qual uma colcha de retalhos, o que explicava a largura irregular. Constatou-se que o fogo danificara sobremaneira o centro do estandarte, justamente onde se localizavam o escudo nacional e a imagem de Nossa Senhora, e que algum



A réplica do Estandarte da Companhia dos Guardas-Marinhas, quando foi portado pela primeira vez



Os Estandartes históricos da Escola Naval



Fotografias de diversos fragmentos do Estandarte permitiram avaliar a complexidade do tecido e melhor compreender a técnica de confecção, em peças costuradas a mão. Constatou-se que algum saudosista removera a única das inscrições que se referenciavam à D. Maria I (MPR) que não fora consumida pelas chamas (a da direita)

saudosista recortara a única das inscrições que se referenciavam à D. Maria I (MPR) que não fora consumida pelas chamadas. O desenho seria, portanto, extremamente útil para uma reconstituição.

Em função da complexidade de uma reprodução fidedigna, optou-se por uma versão estilizada, mais simples e adequada para a utilização em desfiles. Assim, por ocasião da Cerimônia de Passagem de

Comando, em 24 de abril de 2012, o Corpo de Aspirantes desfilou tendo à frente, pela primeira vez, os estandartes históricos, sendo que o vermelho, que se destacava entre os demais, não se abateu diante do palanque, pois “a bandeira do Corpo de Alunos da Armada... nunca se abate por ter Nossa Senhora da Conceição, padroeira do Reino,...”, como rezava o Regulamento da Companhia de Guardas-Marinhas.

Os Guardas-Marinha^{IX}

A expressão guarda-marinha (GM) é de origem francesa. Na França, existiam, em diversos portos, companhias de guardas-marinha que formavam os futuros oficiais de Marinha. Ali, entre outras matérias, eles se dedicavam ao estudo da matemática, do desenho, da engenharia naval e da hidrografia e se adestravam como marinheiros e soldados, embarcando nos navios de guerra. Esse modelo foi seguido por vários países que criaram guardas-marinha, principalmente a partir do século XVIII.

Em Portugal, os oficiais da Armada, até o século XVIII, eram recrutados nos mais diferentes estratos sociais, o que tornava o quadro de oficiais bastante heterogêneo.

Tentando modificar essa situação, regularizando o recrutamento, o Marquês de Pombal criou, em 1761, a classe de Guardas-Marinha, em número de 24, com a graduação de alferes de infantaria. Seus integrantes deviam ser de origem nobre ou filhos de oficiais generais ou superiores. O novo sistema, no entanto, revelou-se de pouco aproveitamento, e o marquês extinguiu a classe em 1774, determinando que, em cada nau ou fragata, embarcassem seis rapazes de 12 a 16 anos, denominados “voluntários exercitantes”. Mas essa sistemática também não deu certo, em face do reduzido número de voluntários que merecia avaliação favorável de seus comandantes.

A formação científica, a partir de 1779, passou a ser realizada na Academia Real de Marinha, uma instituição de ensino superior criada naquele ano. A Academia Real de Marinha tinha como objetivo ministrar cursos destinados à formação dos oficiais e pilotos da Marinha Real e da Marinha Mercante, bem como à preparação científica para o acesso ao curso de engenharia militar. Funcionava no Colégio dos Nobres, o qual, mais tarde, daria origem à Escola Politécnica, depois Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa.

Em 1782, foi criada a Companhia dos Guardas-Marinha, constituída por 48 GM, e com ela a sua Academia, ora denominada “Academia Real da Companhia dos Guardas Marinhas”, ora “Academia Real dos Guardas Marinhas”. O quartel da Companhia ficava na Sala do Risco, na “Casa das Formas” do Arsenal Real de Marinha, onde tinham instrução prática e militar.

Os cursos da Academia Real dos Guardas-Marinha e os da Academia Real de Marinha eram similares, e alguns dos lentes eram comuns às duas instituições. Os candidatos aprovados no exame de admissão eram alistados como aspirantes. No fim do primeiro ano, tornavam-se guardas-marinha; e no término do curso, segundo-tenentes. A denominação “Academia Real dos Guardas Marinhas” foi formalizada por Lei de 1º de abril de 1796, que aprovou os Estatutos da instituição.

Em 1832, em Portugal, aboliu-se a exigência de origem nobre para ingresso e, em 1937, os aspirantes portugueses passaram a ser denominados cadetes.

A Companhia dos Guardas-Marinha deu origem aos atuais Corpo de Alunos da Escola Naval portuguesa e Corpo de Aspirantes da Escola Naval brasileira.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<EDUCAÇÃO>; Escola Naval; Bandeira;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- I. Este artigo tem como principal fonte o texto compreendido entre as páginas 94 e 108 do livro referente à Escola Naval portuguesa: *Os Primeiros Cem Anos da Escola Naval: 23-IV-1845 a 23-IV-1945*. [Lisboa]: 1946.487p.
- II. A cópia foi ofertada pela Escola Naval portuguesa à Escola Naval brasileira em 1982, por ocasião do bicentenário de criação da Academia Real dos Guardas-Marinhas.
- III. Sabe-se que o estandarte ficara em Portugal, segundo inventário de 8 de novembro de 1808, e que o mesmo fazia parte da listagem do material transportado pela Charrua *São João Magnânimo*. O material transportado por este navio já se encontrava no Rio de Janeiro em junho de 1810. (*Da Companhia de Guardas-Marinhas e sua Real Academia à Escola Naval: 1782-1982*. de Antonio Luiz Porto e Albuquerque. Xerox do Brasil, Escola Naval, 1982. Páginas 40, 41 e 148)
- IV. O damasco é um tecido lustroso, ornado em alto-relevo (ou seja, lavrado), confeccionado em seda, que, particularmente naquela época, alcançava elevado valor. É semelhante ao brocado, porém mais fino e reversível (sem avesso). O efeito de alto relevo é decorrente da diferença de brilho entre os fios do urdume (longitudinais) e da trama (transversais). Embora originário da Ásia, o tecido recebeu o nome da cidade de Damasco (Síria), um grande centro comercial têxtil no passado, de onde os comerciantes passaram a levá-lo para a Europa, a partir das Cruzadas, na Idade Média. Mais tarde, passou a ser fabricado na Europa, particularmente na Itália.
- V. *Memórias Militares*, de Couto Castelo Branco, editado em Amsterdã, em 1719, como indicado na principal fonte deste artigo.
- VI. D. Luís (1838-1889), mais tarde D. Luís I, Rei de Portugal (1861, até a sua morte).
- VII. A Revista está disponível em http://www.mar.mil.br/en/REVISTA_VILLEGAGNON_2011.pdf.
- VIII. Até o presente momento, não se localizou registro de estandartes adotados no período monárquico e nos primeiros anos da República.
- IX. Fontes deste segmento:
 - Da Academia dos Guardas-marinhas à Escola Naval do Alfeite*, de Henrique A. Fonseca, publicado na Revista da Armada, nº 46, julho de 1975. Portugal;
 - Da Companhia de Guardas-Marinhas e sua Real Academia à Escola Naval: 1782-1982*. de Antonio Luiz Porto e Albuquerque. Xerox do Brasil, Escola Naval, 1982.
 - Estatutos da Academia Real dos Guardas-Marinhas*, Ius Lusitaniae – Fontes Históricas de Direito Português. Disponível: http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/~ius/verlivro.php?id_parte=110&id_obra=73&pagina=446. Acessado em 1/8/2011.

NAVIOS-AERÓDROMO E AVIAÇÃO EMBARCADA NA ESTRATÉGIA NAVAL CHINESA*

EDUARDO ITALO PESCE**
Professor

SUMÁRIO

Introdução
Considerações sobre navios-aeródromo
Estratégia antiacesso
Capacidade antiacesso da China
Rumo aos “mares distantes”
Soberania e interesses marítimos
Navios-aeródromo e projeção de poder
Conclusão

INTRODUÇÃO

Atualmente, as Marinhas de dez países (Brasil, China, Espanha, Estados Unidos, França, Grã-Bretanha, Índia, Itália, Rússia e Tailândia) possuem navios de porte diversificado, capazes de operar regu-

larmente com algum tipo de aeronave embarcada de asa fixa (WERTHEIM, 2013). A China é o mais recente integrante deste restrito grupo de países. Após modernização e conversão em Dalian, o navio-aeródromo (NAe) chinês *Liaoning* (ex-*Varyag* russo) realizou provas de mar em julho de 2011,

* N.A.: De acordo com o Vocabulário Ortográfico da Língua Portuguesa a grafia no plural é “navios-aeródromos”. Pessoalmente, este autor prefere a forma “navios-aeródromo”. Artigo submetido à *Revista Marítima Brasileira* em maio de 2015. Revisão do trabalho do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval (EGN).

** Especialista em Relações Internacionais, professor aposentado do Centro de Produção da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Cepuerj), colaborador permanente do Centro de Estudos Político-Estratégicos (Cepe) da EGN e colaborador assíduo da *RMB*.

tendo entrado em serviço em setembro de 2012 e iniciado a operação com aeronaves de asa fixa (inicialmente em número limitado) no mês seguinte (UNITED STATES, 2014, p. 68; ERICKSON, 2014).

O presente artigo tem por objetivo geral analisar o papel dos navios-aeródromo chineses, segundo uma abordagem estratégica defensiva do tipo “antiacesso e negação de área” (A2/AD). Inicialmente, examinaremos o conceito de NAe e as principais características deste tipo de meio, assim como sua obtenção pela China. A seguir, analisaremos o conceito de estratégia A2/AD, em especial quanto a seus elementos fundamentais e fatores complementares. Finalmente, relacionaremos tais elementos e fatores às possibilidades de emprego dos NAe chineses, no contexto estratégico do entorno marítimo da China.

Quais são as possibilidades e limitações de emprego dos NAe chineses e de sua dotação de aeronaves embarcadas na região Ásia-Pacífico dentro de uma abordagem estratégica A2/AD? A indagação se justifica, uma vez que o desenvolvimento de tais meios representa um vultoso investimento para a China, que também está empenhada em programas significativos de renovação de sua força de submarinos nucleares, seu arsenal de mísseis estratégicos e táticos e sua aviação de longo alcance baseada em terra.

Como pressuposto básico, podemos admitir que, contra um adversário que disponha de ampla superioridade de meios, a força de NAe da Marinha da China seja empregada dentro de uma estratégia do tipo A2/AD. Como pressuposto secundário, podemos admitir que, contra adversários regionais de nível equivalente ou inferior, esta Marinha possa empregar tais navios de acordo com uma concepção estratégica clássica, como o fazem as Marinhas do Reino Unido e da França.

O tema será examinado por meio da lente teórica das reflexões estratégicas de Sam J. Tangredi (2013), que prefere empregar a denominação “antiacesso” para designar o tipo de abordagem conhecido como A2/AD. A revisão da bibliografia tomará como ponto de partida o pensamento desse autor, comparando-o com a documentação disponível e com contribuições de outros autores. O texto procurará analisar o estágio atual (fins de 2014) do desenvolvimento da estratégia e das capacidades da Marinha chinesa, em busca da ampliação de seu alcance geográfico rumo às operações em “mares distantes”.

CONSIDERAÇÕES SOBRE NAVIOS-AERÓDROMO

Conforme lembra Norman Friedman (1981, p. 7-8), a definição de “navio-aeródromo” (*aircraft carrier*), no sentido mais geral, não deve incluir apenas navios capazes de operar com aeronaves convencionais de asa fixa, mas todas as classes de navio dotadas de convés de voo contínuo (assim como de superestrutura em “ilha” a boreste e de hangar sob o convés de voo), capazes de lançar, recuperar e manter em operação aeronaves no mar. Na visão de Robert C. Rubel (2014), porém, apenas um navio capaz de desempenhar certos “papéis doutrinários” (*doctrinal roles*), entre os quais se destaca o de “aeródromo no mar” (*airfield at sea*), pode ser considerado um “verdadeiro” NAe. Navios de menor porte, dotados de convés contínuo, devem ser classificados como “navios com capacidade de aviação” (*aviation-capable ships*).

No primeiro subtipo estão os grandes NAe com propulsão nuclear da Marinha dos Estados Unidos da América (EUA), que são empregados como instrumentos de projeção de poder em escala global. No segundo encontram-se os NAe de médio ou pequeno

porte das outras nove Marinhas acima citadas (inclusive as da China e do Brasil), assim como todos os navios de assalto anfíbio (inclusive norte-americanos) dotados de convés de voo corrido. Apesar de suas limitações de emprego, tais navios são capazes de operar com aeronaves de diferentes tipos no desempenho de diversas missões.

Para lançamento e recuperação de aeronaves de asa fixa, a China (assim como a Rússia e a Índia) emprega a bordo de seus NAe o sistema de operação Stobar (*Short Take-Off, But Arrested Recovery*), no qual as aeronaves são lançadas numa corrida com auxílio de uma rampa *ski-jump*, instalada na proa, sendo a recuperação feita por meio dos cabos transversais do aparelho de parada, sobre o convés oblíquo a ré. EUA, França e Brasil utilizam o sistema Catobar (*Catapult-Assisted Take-Off, But Arrested Recovery*), com lançamento por catapultas a vapor (e futuramente eletromagnéticas) instaladas na proa e no convés oblíquo. Ambos os sistemas empregam aviões de tipo convencional, mas o Stobar limita o peso de lançamento e necessita de aeronaves que disponham de elevada relação potência/peso (PESCE, 2014).

A Marinha dos EUA defende a superioridade dos NAe de grande porte, com sua numerosa dotação de aeronaves de alto desempenho. Estudos realizados demonstraram que um NAe maior, operando com um total de aeronaves semelhante a dois menores, oferece vantagens em relação a estes (MANVELL, Jr., 2006). Além de apresentar relação custo-benefício mais favorável, um navio de maior porte tem capacidade superior de resistir a avarias, podendo ser submetido a reparos ou modernizado com maior facilidade (FRIEDMAN, 2001, p. 249-254 e 256-259).

Os próximos NAe chineses, provavelmente construídos em estaleiros do próprio país, poderão ser do tipo Catobar, embora

não haja confirmação oficial disso até o momento. O *Liaoning* (ex-*Varyag*, ex-*Riga*) tem configuração Stobar e pertence à classe *Kuznetsov* russa. Adquirido à Ucrânia (em 1998) após a dissolução da União Soviética, o navio foi praticamente reconstruído na China (UNITED STATES, 2014, p. 36-37 e 68; ERICKSON, 2014; PESCE, 2014).

Com cerca de 60 mil toneladas de deslocamento carregado, o *Liaoning* vem operando com uma combinação de aviões de interceptação e ataque Shenyang J-15 Flying Shark (versão chinesa não licenciada do Sukhoi Su-33 russo) e vários tipos de helicópteros. A ausência de catapultas e o lançamento dos J-15 com rampa *ski-jump* reduzem a carga útil destas aeronaves, assim como seu raio de ação, que é de aproximadamente 1.200 km (cerca de 650 milhas náuticas) quando operando de base terrestre (UNITED STATES, 2014, p. 68; ERICKSON, 2014). Contudo, a produção em série desta aeronave, recentemente iniciada, possibilitará incrementar o adestramento a bordo do NAe (YEO, 2014). Já no final de 2013, o *Liaoning* operou com um grupo-tarefa no Mar do Sul da China por cerca de um mês (ERICKSON, 2014).

Na operação de aeronaves embarcadas com o sistema Stobar, a velocidade do navio é um fator ainda mais crítico do que na operação com o sistema Catobar. A literatura ostensiva credita o *Liaoning* como possuindo propulsão a vapor com cerca de 200.000 SHP, o que lhe permite desenvolver velocidades de até 30 nós (PESCE, 2014; ERICKSON, 2014). O uso de propulsão diesel reduziria sua velocidade para cerca de 20 nós, dificultando mais ainda a operação com aviões a bordo (LIAONING, 2013). Um jornal chinês afirmou que o navio está com suas máquinas a vapor originais, que estavam acondicionadas na Ucrânia e foram adquiridas pela China junto com o casco (CHAN, 2015).

ESTRATÉGIA ANTIACESSO

Segundo Sam J. Tangredi (2013), os termos “antiacesso” (*anti-access*) e “negação de área” (*area denial*) são apenas designações modernas para uma abordagem estratégica que vem sendo empregada desde a Antiguidade por um defensor mais fraco contra um atacante mais forte, cuja superioridade de meios é significativa. O objetivo de uma estratégia desse tipo é impedir uma força atacante superior de ingressar numa região contestada ou – se tal não for possível – de operar com liberdade nessa região e maximizar seu poder combatente (TANGREDI, 2013, p. 1-2).

Tangredi esclarece que o termo “antiacesso” diz respeito às ações e às capacidades (geralmente de longo alcance) destinadas a impedir que uma força opositora ingresse numa área operacional. Por sua vez, a “negação de área” consiste das ações e das capacidades (geralmente de alcance mais curto) destinadas não a manter fora uma força opositora, mas a limitar sua liberdade de ação dentro da área. Embora os dois conceitos costumem ser unidos na expressão *Anti-Access/Area Denial* (A2/AD), o autor prefere designar tal enfoque estratégico como “antiacesso” (TANGREDI, 2013, p. 5 e 33).

Uma “estratégia antiacesso” não deve se limitar à esfera militar, sendo parte da “grande estratégia” de um Estado que receie ser atacado ou pressionado militarmente por um oponente mais poderoso. Como tal, deve incorporar aspectos políticos, diplomáticos e econômicos (TANGREDI, 2013, p. 1, 5 e 33). O autor identifica cinco *elementos fundamentais*, que podem ser analisados independentemente, mas que atuam em conjunto no ambiente estratégico, como fatores definidores ou determinantes para a tomada de decisão e para o resultado, tendendo a levar um competidor

mais fraco a optar por uma postura defensiva do tipo “antiacesso”:

1. percepção da superioridade estratégica da força atacante;
2. primado da geografia, como o elemento que mais influencia o tempo e facilita o atrito do inimigo;
3. prevalência geral do ambiente ou domínio marítimo como espaço do conflito;
4. caráter crítico da informação e da inteligência, assim como – de modo oposto – efeitos decisivos da dissimulação operacional;
5. impacto determinante dos eventos extrínsecos ou de eventos não relacionados em outras regiões (TANGREDI, 2013, p. 13).

Sem a percepção de que o oponente é estrategicamente superior, pouco adianta investir recursos militares priorizando uma abordagem antiacesso. Nesse caso, a própria força do defensor, assim como sua capacidade de operar “fora de área”, pode deter um ataque com maior eficácia. Portanto, é melhor para o defensor investir no fortalecimento de suas forças militares. Sem a vantagem da geografia, é difícil canalizar e reduzir as opções de um oponente estrategicamente superior. Como é mais fácil deslocar uma força superior por mar do que por outros meios, o domínio marítimo torna-se decisivo numa campanha desse tipo (TANGREDI, 2013, p. 13-14).

Sem informação e inteligência adequadas, a força antiacesso em situação de inferioridade não consegue tomar posição para opor-se ao esforço principal do invasor. Como este também não consegue determinar qual rota de acesso permite contornar as defesas mais fortes, a dissimulação eficaz torna-se valiosa para ambos os lados. Eventos fora da região mantêm constante pressão sobre as opções de uma força externa invasora. Como fator crítico para a decisão de adotar uma abordagem

antiacesso, um defensor deve avaliar sua própria capacidade de influenciar eventos extrínsecos, de modo a distrair a força estrategicamente superior ou mudar sua tomada de decisões. Os fatores capazes de influenciar tais eventos extrapolam a esfera militar – incluindo a diplomacia, as relações econômicas e outras atividades de política internacional (TANGREDI, 2013, p. 14).

O esforço antiacesso deve ser coordenado numa “rede antiacesso”, integrando os sistemas de armas e sensores (inclusive baseados no espaço), a fim de evitar a ocorrência de “brechas” que o inimigo possa aproveitar. A derrota de uma parte dessa rede pode degradá-la seriamente, e isso torna necessária – inclusive para reduzir sua vulnerabilidade – a redundância dos sistemas que a constituem (TANGREDI, 2013, p. 62-63).

Uma estratégia antiacesso é um plano de ação cujo objetivo é impedir um oponente de operar suas forças nas proximidades ou no interior de uma região contestada, e uma “campanha antiacesso” é a execução de tal plano. Seu objetivo não é obter a vitória numa batalha, mas inclui evitar tal encontro. Para a força antiacesso, o impasse representa uma vitória. Para a força invasora, uma “campanha contra-antiacesso” tem por objetivo militar derrotar o esforço antiacesso para depois derrotar o inimigo dentro da região (TANGREDI, 2013, p. 75-76).

Este esforço em duas (ou mais) fases assemelha-se à visão dos estrategistas navais. Para o atacante, a primeira fase corresponde à derrota das forças navais inimigas, a fim de obter o controle da área marítima, e a segunda à projeção de poder sobre terra. Por sua vez, o defensor procura negar o uso do mar ao atacante, a fim de impedir que este atinja seus objetivos. Na fase pré-campanha, a deterrência – que ocorre quando um lado percebe que o

oponente tem capacidade e vontade para negar-lhe um objetivo – é fundamental. Seu sucesso no nível estratégico evita que seja necessário realizar uma campanha no nível operacional da guerra (TANGREDI, 2013, p. 76).

Tangredi afirma que, de um modo geral, os Estados que optam por um enfoque antiacesso consideram inevitável um conflito com uma potência muito superior, e que muitos desses Estados já estão envolvidos em ações militares agressivas. Segundo essa linha de raciocínio, a capacidade de um adversário superior em conduzir – se necessário – uma campanha contra-antiacesso pode ser eficaz como deterrente contra tais agressões (TANGREDI, 2013, p. 77-79).

Ele acredita, ainda, que a deterrência consiste em planejar para a guerra a fim de manter a paz. Esta é também a principal função do planejamento contra-antiacesso. Como resposta às estratégias antiacesso de potenciais oponentes, as Forças Armadas dos EUA passaram a desenvolver o conceito de *AirSea Battle*, que também necessitava integrar outros componentes do poder, como parte de uma “grande estratégia” (TANGREDI, 2013, p. 161-162). Para analisar uma campanha antiacesso/contra-antiacesso do ponto de vista operacional, é preciso considerar – além dos elementos fundamentais citados acima – quatro fatores complementares:

1. ataque a bases regionais;
2. “preempção”;
3. inovação tecnológica;
4. “sinergia interdomínios” (TANGREDI, 2013, p. 179-182).

O ataque contra bases regionais seria uma forma de ampliar o esforço antiacesso, evitando ou dificultando a interferência de uma potência externa, mas pode criar inimigos entre países vizinhos que talvez optassem pela neutralidade num conflito

regional. Uma força contra-antiacesso deve ser capaz de impedir tal ação ou sobreviver a ela – confirmando o valor, como elemento de deterrência, da capacidade de derrotar a rede antiacesso de um adversário. A “preempção” (*preemption*) tem seu valor reforçado numa campanha antiacesso se a potência externa mantiver forças em posicionamento avançado na região. Se não for possível evitar o conflito, um ataque “cirúrgico” da força antiacesso contra todos os oponentes, sem aviso prévio, pode acelerar o resultado almejado, assim como aumentar a eficácia da rede antiacesso em caso de contra-ataque (TANGREDI, 2014, p. 180-181).

A inovação tecnológica é um fator em qualquer guerra. Os sistemas de armas incorporam tecnologias emergentes e evoluem continuamente, em termos de alcance, precisão e letalidade. O equilíbrio entre os contendores, em matéria de inovação tecnológica, é a questão. Mesmo quando as novas tecnologias são protegidas pelo sigilo ou por restrições à exportação, sua difusão é difícil de impedir. Num conflito antiacesso/ contra-antiacesso, um dos lados poderá desfrutar de alguma vantagem tecnológica, mas tal vantagem será marginal – uma vez que, em certa medida, ambos terão acesso a tecnologias similares (TANGREDI, 2013, p. 181).

A capacidade de obter “sinergia interdomínios” (*cross-domain synergy*) pode ser o fator decisivo em tal conflito. Quem melhor coordenar seus meios espaciais e de guerra cibernética com suas forças marítimas, aéreas e terrestres terá posição vantajosa. A regra tradicional de superioridade (três para um) de um atacante sobre o defensor já não se aplica – pois um atacante que pode coordenar operações em todos os domínios é capaz de usar múltiplos eixos de aproximação, multiplicando a eficácia de tais operações. Caso não possa fazê-lo, a vantagem

ficará com o defensor. Tal conflito incluiria combates de alta intensidade, com uso de armas de alta precisão para produzir atrito (TANGREDI, 2013, p. 181-182).

CAPACIDADE ANTIACESSO DA CHINA

A denominação chinesa para o enfoque A2/AD é “operações de contra-intervenção” (*counter-intervention operations*). O pensamento oficial chinês sobre defesa consta de um Livro Branco, cuja edição mais recente (CHINA, 2013) propugna o emprego diversificado das Forças Armadas chinesas, com ênfase no desenvolvimento pacífico e na cooperação. Dá a entender que os EUA vêm fortalecendo alianças e expandindo sua presença militar na Ásia-Pacífico. Menciona controvérsias com outros países, sobre soberania territorial e interesses marítimos, citando nominalmente o Japão, que estaria criando problemas com relação às Ilhas Diaoyu (Senkaku), no Mar do Leste da China. A questão de Taiwan é considerada a maior ameaça à unidade territorial da China. As tarefas das Forças Armadas são de consolidar a Defesa Nacional, resistir a agressões estrangeiras e defender a pátria. O preparo militar visa à obtenção da vitória em guerras locais informatizadas (CHINA, 2013).

Segundo o documento, a Marinha salvaguarda a segurança marítima da China e mantém sua soberania sobre os mares territoriais, bem como seus direitos e interesses marítimos. O desenvolvimento de um NAE tem profundo impacto na construção de uma Marinha forte. A Marinha mantém presença em áreas relevantes, como o Mar do Sul da China, e tem intensificado exercícios em “águas azuis”. Com a integração da economia chinesa ao sistema econômico mundial, os interesses nacionais da China passaram a incluir áreas marítimas distan-

tes. Unidades navais chinesas têm participado de operações de combate à pirataria, no Golfo de Áden e no litoral da Somália, assim como de exercícios navais multinacionais na região Ásia-Pacífico (CHINA, 2013). Em 2014, a China participou do exercício *Rim of the Pacific* (Rimpac).

Os norte-americanos acreditam que a China vem desenvolvendo capacidades militares para deter possíveis intervenções de potências externas contra os interesses chineses na região Ásia-Pacífico. Na prática, tais medidas estão direcionadas aos Estados

Unidos e à estratégia norte-americana para a região, conhecida como “pivô para o Pacífico”. A China está desenvolvendo mísseis balísticos e de cruzeiro, meios navais (submarinos e navios de superfície), aéreos, espaciais e de defesa aeroespacial (inclusive contra mísseis balísticos e satélites) e sistemas integrados de informação. Constituída por camadas

sobrepostas de capacidades ofensivas e defensivas, esta “grande muralha” se estenderá desde o litoral da China rumo ao oeste do Pacífico, na “segunda cadeia de ilhas” ou além (UNITED STATES, 2014, p. 30).

Um componente essencial da estratégia chinesa de A2/AD é a capacidade de controlar e dominar a informação em todas as dimensões, inclusive empregando meios não militares. Isto inclui o desenvolvimento de sistemas avançados de guerra eletrônica e de defesa espacial, assim como a capacidade de realizar operações contra redes de computadores. A China dispõe de mais de mil mísseis balísticos armados com ogivas

convencionais. As bases norte-americanas em Okinawa estão dentro do alcance de mísseis balísticos de alcance médio, e as localizadas em Guam podem ser alvo de mísseis de cruzeiro lançados por aeronaves ou submarinos (UNITED STATES, 2014, p. 30-32). A Marinha chinesa também está ampliando o alcance geográfico de suas operações e incrementando sua capacidade de guerra antissubmarino em águas profundas, assim como de defesa aérea e de guerra de superfície (UNITED STATES, 2014, p. 37).

O novo míssil balístico antinavio chinês DF-21D (CSS-5 Mod. 4), também conhecido como “matador de navios-aeródromo” (*carrier killer*), tem alcance estimado em cerca de 1.500 km, o que corresponde a 810 milhas náuticas (UNITED STATES, 2014, p. 40 e 85). Na prática, tal distância é semelhante (ou ligeiramente superior) ao raio de ação, empregando lançamento por catapulta e reabastecimento em voo

(Revo), de aeronaves de ataque baseadas em NAe. Como comparação, uma aeronave F/A-18E/F Super Hornet da Marinha dos EUA, com alcance de combate de 1.275 milhas náuticas (2.346 km), armada com apenas dois mísseis AIM-9 Sidewinder, tem um raio de ação de 390 milhas náuticas (722 km) em missões de interdição, com armamento ar-superfície (U.S. NAVY, 2015; BOEING, 2015). Isto obrigaria um potencial adversário da China a operar com seus NAe a distâncias maiores e ampliar o raio de ação de suas aeronaves de ataque embarcadas – possivelmente empregando aeronaves remotamente tripuladas (ARP-E).

A China está desenvolvendo mísseis balísticos e de cruzeiro, meios navais (submarinos e navios de superfície), aéreos, espaciais e de defesa aeroespacial (inclusive contra mísseis balísticos e satélites) e sistemas integrados de informação

O exame dos elementos fundamentais de uma abordagem estratégica antiacesso pode auxiliar na análise das possibilidades de emprego, pela China, de “grupos de ataque” nucleados em NAe. A percepção de superioridade se aplica à superpotência dominante, mas não a outros países da região Ásia-Pacífico. Os chineses procurarão evitar interferências externas nos seus interesses e objetivos. A distância que separa Taiwan do continente é relativamente curta. Contudo, numa possível operação de projeção de poder para a tomada de ilhas, em áreas mais distantes, serão necessários NAe para garantir a superioridade aérea e fornecer apoio aéreo ao desembarque anfíbio. Neste caso, será a China que desempenhará o papel de “potência contra-antiacesso”.

A geografia da região Ásia-Pacífico favorece uma abordagem antiacesso. Do lado oriental (a nordeste, leste e sudeste), a China defronta-se com duas “cadeias de ilhas” oceânicas. A primeira destas inclui as Kurilas e o Japão, assim como

as Ryukiu, Taiwan, o norte das Filipinas e Bornéu. A segunda é principalmente composta pelos arquipélagos das Bonin, Marianas (em cuja extremidade sul localiza-se Guam) e Carolinas. Entre o Oceano Índico e o Mar do Sul da China, os estreitos de Málaca, Lombok e Sunda são de importância estratégica fundamental. Tais características geográficas evidenciam a prevalência do domínio marítimo. O emprego integrado de plataformas e sistemas nos diversos domínios, assim como a necessidade de detectar antes de ser detectado, destaca a importância da infor-

mação, da inteligência e da dissimulação. A possibilidade de empregar um Poder Naval balanceado para influenciar eventos extrínsecos é promissora.

Os fatores complementares de uma abordagem antiacesso incluem o ataque às bases regionais do adversário, assim como a preempção. Ataques sem aviso prévio, realizados por forças navais e aéreas, poderiam empregar mísseis balísticos (com ogivas convencionais) de alcance médio e intermediário lançados de terra, assim como mísseis de cruzeiro lançados por submarinos ou por aeronaves. Em tais operações, aeronaves baseadas em terra ou embarcadas em NAe desempenhariam missões de ataque (contra alvos terrestres

ou navios), defesa aérea, alarme aéreo antecipado (*Airborne Early Warning*), patrulha antissubmarino e guerra eletrônica. As exigências de desempenho e a diversificação dos meios empregados evidenciam a importância da inovação tecnológica, assim como da “sinergia interdomínios”.

A Estratégia Naval chinesa sofreu duas mudanças: da “defesa próxima à costa” para a “defesa ativa dos mares próximos” e de incremento de uma estratégia de “operações nos mares distantes”

RUMO AOS “MARES DISTANTES”

Segundo Nan Li (2012), a Estratégia Naval chinesa sofreu duas mudanças: da “defesa próxima à costa” para a “defesa ativa dos mares próximos” (meados da década de 1980) e de incremento de uma estratégia de “operações nos mares distantes” (meados da década de 2000). Fatores que contribuíram para tais mudanças incluem o papel da liderança e da experiência pessoal dos chefes navais, o endosso pela liderança política civil e a mudança de percepção do ambiente de segurança externo, assim como

a disponibilidade de recursos e tecnologia e a institucionalização da pesquisa (LI, 2012, p. 109-110).

A evolução da estratégia foi acompanhada pela evolução das capacidades e dos meios da Marinha chinesa. O esforço de modernização visa primeiramente transformar uma força naval para defesa costeira numa força capaz de operações de defesa ativa nos “mares próximos” (até a “primeira cadeia de ilhas”). Contudo, visa também lançar as bases de um Poder Naval capaz de realizar operações nos “mares distantes” (inclusive além da “segunda cadeia de ilhas”), por volta de 2020 (LI, 2012, p. 133-134).

Para tornar-se uma força naval capaz de realizar operações em áreas marítimas distantes, a Marinha da China poderá desenvolver uma capacidade regional de “águas azuis”. Em tal contexto, seus NAe poderão ser empregados na defesa aérea sobre o mar, bem como em operações ofensivas

para “atacar a retaguarda do inimigo”. Para apoiar operações navais nos “mares distantes” e atacar a retaguarda inimiga, também poderão ser empregadas aeronaves de longo alcance, baseadas em terra. Poderão ser organizados “grupos de batalha” multifuncionais para operar em diferentes ambientes, nas águas costeiras e nos mares próximos e distantes. Além de desenvolver sua capacidade de apoio logístico móvel, a Marinha chinesa também poderá buscar e garantir o acesso a instalações de apoio ou de monitoramento no exterior (LI, 2012, p. 134).

Essa segunda transição pode ser mais rápida que a primeira, pois as limitações or-

çamentárias e tecnológicas são menores do que foram no passado. Entretanto, será mais difícil justificá-la na ausência de ameaças específicas – como a de um conflito com a antiga União Soviética ou a de uma possível tentativa de independência de Taiwan. Além disso, a obtenção de NAe e de bases no exterior aparentemente contradiz a imagem de “desenvolvimento pacífico” que a China tem procurado passar. Existem ainda setores domésticos que consideram o país uma potência terrestre ou que prefeririam investir na solução de problemas internos, em lugar de desenvolver uma Marinha de “águas azuis” (LI, 2012, p. 134-135).

O governo chinês reivindica direitos de soberania sobre praticamente todo o Mar do Sul da China, baseando suas alegações numa “linha de nove traços” em forma de “U”, que cobre a maior parte da área

SOBERANIA E INTERESSES MARÍTIMOS

Apesar de ainda considerar uma possível iniciativa de independência de Taiwan a mais séria ameaça à sua unidade e à sua soberania, a China tem atualmente disputas de soberania marítima envolvendo

diversos países (CHINA, 2013). No final de 2013, o governo chinês anunciou a instituição de uma “zona de identificação de defesa aérea” – designada internacionalmente como Adiz (*Air Defense Identification Zone*) – sobre o Mar do Leste da China, a qual se superpõe com as zonas similares do Japão, da Coreia do Sul e de Taiwan. A China reivindica soberania sobre as Ilhas Diaoyu (Senkaku), atualmente administradas pelo Japão, mas também reivindicadas por Taiwan (UNITED STATES, 2014, p. 4-5).

O governo chinês reivindica direitos de soberania sobre praticamente todo o Mar do Sul da China, baseando suas alegações numa “linha de nove traços” (*nine-dash line*)

em forma de “U”, que cobre a maior parte da área. As disputas naquele mar incluem reivindicações em relação às Ilhas Paracel (China e Taiwan) e às Ilhas Spratlys (China, Vietnã, Malásia, Brunei e Filipinas). Recifes remotos vêm sendo aterrados e ampliados pelos chineses para permitir a construção de aeródromos. Os motivos de disputa envolvem o potencial de extração de petróleo e gás natural (especialmente na área das Spratlys), assim como o controle das rotas marítimas estratégicas (UNITED STATES, 2014, p. 83).

A China depende fortemente do comércio e do transporte marítimo, principalmente para importação de energia e matérias-primas. Apesar do esforço de construção de oleodutos e gasodutos ligando o país ao Cazaquistão, ao Turcomenistão, à Rússia e a Myanmar (Birmânia), mais de 90% do petróleo e cerca de metade do gás natural são importados por via marítima. Em sua quase totalidade, esse tráfego vital necessita passar pelos estreitos de Málaca, Lombok e Sunda, assim como pelo Mar do Sul da China, para chegar ao país (UNITED STATES, 2014, p. 18-19 e 84).

NAVIOS-AERÓDROMO E PROJEÇÃO DE PODER

McGrath e Cropsey (2014) argumentam que o programa de obtenção de NAe da China tem por alvo as alianças dos EUA, e não sua Marinha. Um NAe é um óbvio símbolo de prestígio, e a capacidade de operar navios desse tipo, como plataformas

de projeção de poder, é uma maneira de caracterizar uma Marinha de primeira linha. Diversos países da região Ásia-Pacífico, inclusive Índia, Austrália e Japão, operam algum tipo de “navio com capacidade de aviação”. Esses dois autores descartam a noção de que o programa chinês de NAe visa impedir que os EUA empreguem seu Poder Naval para mediar conflitos na região. Acreditam que o objetivo é fortalecer a Marinha chinesa em relação às de países com os quais a China tem disputas de soberania sobre áreas marítimas. Para isso, sua capacidade de projetar poder está sendo desenvolvida. A China não deseja

A China não deseja competir diretamente com os EUA, mas criar incerteza nos países da região quanto ao apoio norte-americano, visando, assim, ao sistema de alianças da superpotência

competir diretamente com os EUA, mas criar incerteza nos países da região quanto ao apoio norte-americano, visando, assim, ao sistema de alianças da superpotência (McGRATH; CROPSEY, 2014). Tal argumentação está alinhada com a perspectiva de emprego dos NAe chineses para influenciar eventos extrínsecos em áreas marítimas

distantes da China.

Há alguns anos, os autores Erickson e Wilson (2007) argumentavam que os recursos limitados poderiam gerar um dilema para a China: investir na construção de submarinos nucleares ou de NAe? O emprego potencial dos futuros NAe chineses estaria ligado à capacidade de apoiar missões “secundárias” nos mares periféricos da China, bem como à de complementar o emprego dos submarinos chineses. Neste caso, poderiam atuar na proteção aérea e antissubmarino das áreas de patrulha de submarinos nucleares lançadores de mísseis balísticos – caso a China viesse a

adotar um modelo de “bastião estendido” (de inspiração soviética) para o emprego de seu deterrente estratégico baseado no mar (ERICKSON; WILSON, 2007, 229-230 e 245-248).

Em artigo recente, Erickson (2014) afirma que a capacidade de operação de NAe da Marinha dos EUA pode ser considerada o “padrão-ouro” (*gold standard*), em relação ao qual se avaliam as capacidades das demais Marinhas. Em particular, a experiência das Marinhas britânica e francesa com esse tipo de navio pode servir como referência para o processo de aprendizado dos chineses. Esse autor considera que, a fim

de atingir os objetivos do desenvolvimento de seus NAe, a China terá que cumprir uma série de tarefas:

- desenvolver NAe de alto desempenho, capazes de realizar operações de longa distância;

- organizar grupos de NAe e protegê-los contra ameaças de ataque aéreo, de superfície e submarino;

- desenvolver uma aviação embarcada capaz de atuar na projeção de poder;

- desenvolver um “trem” de navios de apoio logístico para apoiar desdobramentos fora de área;

- assegurar um alto índice de confiabilidade aos complexos sistemas dos navios e das aeronaves, em condições operacionais adversas;

- determinar o grau aceitável de risco nos treinamentos, enquanto a força aprende a operar no mar;

- integrar a tomada de decisões de comando, nas áreas civil e militar, a fim

de maximizar a capacidade dos grupos de NAe para responder a eventos em tempo “real” (ERICKSON, 2014).

Nos EUA, a visão do Departamento de Defesa (Pentágono) sobre o desenvolvimento da capacidade militar e de segurança da China é objeto de um relatório anual ao Congresso, preparado pelo Office of the Secretary of Defense (OSD). Segundo o relatório divulgado em maio de 2014, a entrada em serviço do primeiro NAe chinês em 2012 pode ser vista como afirmação do prestígio nacional do país, mas também exemplifica aspirações de ampliação das

As missões da Marinha para além do Pacífico Ocidental incluem: proteção das linhas de comunicação marítima contra terrorismo, pirataria ou interdição por forças estrangeiras; assistência nas calamidades; e ações de diplomacia e de deterência

capacidades de projeção de poder de suas Forças Armadas e de sua Marinha, além de Taiwan e das disputas regionais. As capacidades marítimas estendidas permitirão que a China atue na manutenção da paz internacional, na assistência humanitária em caso de desastres e na proteção das rotas marítimas (UNITED STATES, 2014, p. 22).

O relatório sugere que, como protótipo

experimental, o *Liaoning* contribuirá para o desenvolvimento da capacidade inicial de operação de um NAe capaz de atuar como núcleo de um “grupo de ataque”, cuja constituição incluirá navios de escolta e de apoio logístico. Os sucessores deste navio, equipados com catapultas e dotados de maior autonomia (possivelmente com propulsão nuclear), serão capazes de operar com aeronaves de alarme aéreo antecipado (AEW), guerra eletrônica e guerra antissubmarina, ampliando a capacidade de atuação dos grupos de ataque

na salvaguarda dos interesses da China, em áreas situadas além de sua periferia marítima (UNITED STATES, 2014, p. 36-37; ERICKSON, 2014).

Segundo o relatório do Pentágono, a Marinha chinesa tem buscado estender o alcance geográfico de suas operações para além do Pacífico Ocidental, rumo aos “mares distantes” da China. As missões da Marinha nessas áreas – nas quais os NAe desempenharão papel de relevo – podem incluir: proteção das linhas de comunicação marítima (LCM) contra terrorismo, pirataria ou interdição por forças estrangeiras; assistência humanitária e socorro nas calamidades; e ações de diplomacia naval e de deterrência regional. Também está incluído o adestramento para impedir que potências extrarregionais (como os EUA) interfiram com operações em áreas próximas à costa chinesa, em conflitos sobre Taiwan ou envolvendo disputas de soberania nos mares do Leste e do Sul da

China. A Marinha chinesa tende, assim, a se tornar um poder regional mais forte, capaz de projetar poder na região Ásia-Pacífico estendida (UNITED STATES, 2014, p. 37).

O relatório acima é referenciado por Erickson (2014), que também cita um relatório do Office of Naval Intelligence (ONI), de janeiro de 2014, afirmando que o desenvolvimento de NAe é central para a Marinha chinesa. Tais navios serviriam como deterrente contra países que criam problemas no mar, no contexto do “pivô” dos EUA para a região Ásia-Pacífico e das

disputas crescentes nos mares do Sul e do Leste da China. Erickson cita, ainda, declarações ostensivas de diversas autoridades militares e civis da China, assim como de especialistas chineses, destacando a relevância do papel dos NAe. Segundo tais declarações, os NAe chineses poderão ser usados para “exportar segurança”, apoiar regimes amigos e angariar apoio internacional. A incorporação de NAe faz parte do processo de transformação da tradicional estratégia de “defesa ativa” da Marinha chinesa para uma estratégia de guerra de manobra, na qual a integração dos meios e a informação são de importância fundamental (ERICKSON, 2014).

CONCLUSÃO

Quais as possibilidades de emprego dos NAe chineses na região Ásia-Pacífico, dentro de uma abordagem estratégica antiacesso? Uma estratégia desse tipo visa impedir o ingresso de uma força atacante superior numa área contestada, ou – se isso

não for possível – limitar sua liberdade de atuação dentro da área. É parte da “grande estratégia” de um Estado que receie ser atacado ou pressionado militarmente por um oponente mais poderoso, devendo incorporar aspectos políticos, diplomáticos e econômicos, além de militares. Pode atingir seu objetivo evitando a batalha ou até mesmo a guerra.

São elementos fundamentais, que podem indicar a conveniência de uma estratégia antiacesso: percepção da superioridade do adversário; primado da geo-

A China propugna o emprego diversificado de suas Forças Armadas para obtenção da vitória em guerras locais informatizadas. Além da questão de Taiwan, há também as diversas disputas de soberania nos mares do Leste e do Sul da China

grafia; prevalência do domínio marítimo; importância crítica da informação, da inteligência e da dissimulação; e impacto dos eventos extrínsecos. Constituem fatores complementares: ataque a bases regionais do adversário, “preempção”, inovação tecnológica e “sinergia interdomínios”. O exame destes elementos e fatores pode auxiliar na análise das possibilidades de emprego dos NAE chineses, em tempo de paz ou numa possível campanha, caso a deterrência não possa evitar um conflito.

A percepção de superioridade aplica-se aos EUA, mas não a outros países na região Ásia-Pacífico. A geografia da região, com suas duas “cadeias de ilhas”, favorece uma abordagem antiacesso e evidencia a prevalência do domínio marítimo. A informação, a inteligência e a dissimulação são de importância crítica para a obtenção de vantagem sobre o adversário. A possibilidade de empregar “grupos de ataque” nucleados em NAE para influenciar eventos extrínsecos a uma região disputada é promissora. No início de uma campanha, ataques preemptivos contra bases do adversário, situadas na região ou em seu entorno, podem fazer uso de aeronaves embarcadas em NAE ou baseadas em terra, além de submarinos e navios de superfície armados com mísseis de cruzeiro. Tais operações valorizam a inovação tecnológica e a sinergia entre as ações nos diferentes domínios.

A China propugna o emprego diversificado de suas Forças Armadas para obtenção da vitória em guerras locais informatizadas. Além da questão de Taiwan, há também as diversas disputas de soberania nos mares do Leste e do Sul da China. Por volta de 2020, a China poderá dispor de um Poder Naval capaz de atuar nos “mares distantes”, além da “segunda cadeia de ilhas”, cujos componentes incluirão vários NAE com as respectivas dotações de aeronaves, além de unidades de superfície de diferentes

tipos e submarinos com propulsão nuclear e convencional.

A China é fortemente dependente de seu comércio exterior, assim como da importação de energia (petróleo e gás) e matérias-primas por via marítima. Esse tráfego estratégico vital geralmente passa pelos estreitos de Málaca, Lombok e Sunda, assim como pelo Mar do Sul da China. Devido à distância em relação às bases aéreas situadas no território continental da China e às limitações dos aeródromos construídos em “ilhas artificiais”, o hipotético estabelecimento de uma Adiz chinesa no Mar do Sul da China – semelhante à já existente sobre o Mar do Leste da China – talvez exigisse, para sua manutenção, o emprego de aeronaves baseadas em “ilhas flutuantes” artificiais (os futuros NAE chineses).

Um NAE é um óbvio símbolo de prestígio, e os “grupos de batalha” constituem elementos fundamentais da presença norte-americana na região Ásia-Pacífico. Em períodos normais de paz ou durante as crises, os NAE chineses – ainda que de porte mais modesto – poderão ser empregados de diversas maneiras. Uma possibilidade será visar ao sistema de alianças dos EUA na região, criando incerteza entre os aliados e parceiros da superpotência. Outra será atuar na proteção das áreas de patrulha dos submarinos nucleares estratégicos chineses, segundo o conceito de “bastião estendido”. As possibilidades de emprego incluem proteção das rotas marítimas estratégicas, assistência humanitária, diplomacia naval e deterrência regional. Os futuros NAE chineses também poderão ser usados para apoiar regimes amigos e para angariar apoio internacional em favor da China.

Na Estratégia Naval chinesa, os submarinos desempenham papel fundamental, como elemento de deterrência nuclear ou como instrumento de projeção de poder

convencional (com mísseis de cruzeiro) e de negação do uso do mar. No entanto, a incorporação de NAe e de outros meios navais de superfície capazes de atuar nos “mares distantes” é parte do processo de evolução da Marinha chinesa e de transição de sua estratégia de “defesa ativa” para uma estratégia de manobra, na qual a integração dos meios e a informação terão importância fundamental.

Numa estratégia de tipo antiacesso, visando impedir intervenções na região Ásia-Pacífico por potência externa que conte com ampla superioridade, todos os meios deverão ser empregados – inclusive para reduzir sua vulnerabilidade – num esforço defensivo coordenado, constituindo uma “rede antiacesso”. Contra adversários regionais de capacidade equi-

valente ou inferior, porém, o Poder Naval chinês poderá ser empregado de acordo com as concepções clássicas da Estratégia Naval. Neste caso, a experiência anterior de outras Marinhas – principalmente a britânica e a francesa – talvez possa servir como modelo para a Marinha da China.

Os documentos e os autores examinados convergem quanto às possibilidades de emprego dos NAe chineses, com suas respectivas dotações de aeronaves, nos “mares distantes” da China, para influenciar alianças e outros fatores extrínsecos ou realizar ataques preemptivos a bases do adversário, no âmbito de uma estratégia antiacesso, bem

como para promover os interesses nacionais chineses, proteger as rotas marítimas estratégicas, atuar na deterrência regional ou projetar poder contra adversários regionais. Não é significativa a probabilidade de ocorrer um embate entre forças de NAe na região Ásia-Pacífico. Ainda assim, a ascensão da China como potência marítima possuidora de um Poder Naval diversificado, capaz de atuar em “águas azuis”, se apresenta como uma perspectiva concreta,

resultante de decisão política superior e apoiada na disponibilidade de recursos orçamentários e tecnologia. A Marinha chinesa tem um longo caminho a percorrer nessa direção, mas os primeiros passos já foram dados e o ritmo do processo vem sendo mantido.

**A ascensão da China
como potência marítima
possuidora de um Poder
Naval diversificado, capaz
de atuar em “águas azuis”,
se apresenta como uma
perspectiva concreta,
resultante de decisão
política superior e apoiada
na disponibilidade de
recursos orçamentários e
tecnologia**

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS>; China; Marinha da China; Estratégia naval da China; Política da China;

BIBLIOGRAFIA

- BOEING F/A-18E/F Super Hornet – *Wikipedia, the free encyclopedia*. Disponível em <http://en.wikipedia.org/wiki/Boeing_F/A-18E/F_Super_Hornet>. Acesso em 21 fev. 2015.
- CHAN, Minnie. Mission impossible; How one man bought China its first aircraft carrier. *South China Morning Post*, 18 Jan. 2015. Disponibilizado em <<http://www.scmp.com/print/news/China/article/1681710/sea-trials-how-one-man-bought-china-its-aircraft-carrier>>. Acesso em 23 jan. 2015.
- CHINA. Xinhuanet.Com. *China Defense White Paper 2013: The Diversified Employment of China's Armed Forces*. Documento disponível em <http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-04/16/c_132312681_2.htm>. Acesso em 27 mar. 2014.
- ERICKSON, Andrew J.; WILSON, Andrew R. “China's Aircraft Carrier Dilemma”. In: *China's Future Nuclear Submarine Force*. Annapolis: Naval Institute Press/China Maritime Studies Institute, 2007, p. 229-269.
- ERICKSON, Andrew J. “China's Development of Carrier Strike”. *IHS Jane's Navy International*, London, v. 119, n. 6, p. 24-31, July/August 2014.
- FRIEDMAN, Norman. *Carrier Air Power*. New York: Rutledge, 1981.
- LI, Nan. “The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From ‘Near Coast’ and ‘Near Seas’ to ‘Far Seas’.” In: *China International Strategy Review 2012*. Beijing: Foreign Languages Press, 2012, p. 109-140.
- LIAONING – The Propulsion Problem. *Global Security*, 25 July 2013. Disponível em: <<http://www.globalsecurity.org/military/world/china/liaoning-engine.htm>>. Acesso em 29 nov. 2014.
- MANVELL, Jr., J. Talbot. “Better Big and B(u)y the dozen”. *USNI Proceedings*, Annapolis, v. 132 n. 1, p. 22-25, January 2006.
- McGRATH, Brian; CROSEY, Seth. “The Real Reason China Wants Aircraft Carriers”. *The Real Clear Defense*, 15 April 2014. Artigo disponibilizado em: <http://www.realcleardefense.com/articles/2014/04/16/the_real_reason_China_wants_aircraft_carriers>. Acesso em 27 abr. 2014.
- PESCE, Eduardo Italo. “Navios-aeródromo: tendências atuais”. *Segurança & Defesa*, Rio de Janeiro, v. 30, n. 113, p. 36-50, [jan./mar.] 2014.
- RUBEL, Robert C. A Theory of Naval Air Power. *Naval War College Review*, Newport, v. 67, n. 3, p. 63-80, summer 2014. Edição digital completa disponibilizada em: <<http://www.usnwc.edu/getattachment/ad629041-432c-4579-aa05-8f8934da9c73/A-Theory-of-Naval-Airpower.aspx>>. Acesso em 20 jun. 2014.
- TANGREDI, Sam J. *Anti-Access Warfare: Countering A2/AD Strategies*. Annapolis: Naval Institute Press, 2013.
- UNITED STATES OF AMERICA. Department of Defense. *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2014*. Washington, 24 April 2014. Documento disponível em: <http://www.defense.gov/pubs/2014_DoD_China_Report.pdf>. Acesso em 22 nov. 2014.
- _____. *U.S. Navy Fact Sheet: F/A-18 Hornet strike fighter*. Disponível em <<http://www.navy.mil/navydata/>>. Acesso em 21 fev. 2015.
- WERTHEIM, Eric (Ed.). *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World*, 16th Ed. – Their Ships, Aircraft, and Systems. Annapolis: Naval Institute Press, 2013.
- YEO, Mike. Chinese Carrier Fighter Now in Serial Production – *USNI News*, 10 Nov. 2014. Disponível em <<http://news.usni.org/2014/11/10/chinese-carrier-fighter-now-serial-production>>. Acesso em 11 nov. 2014.



Laurindo Pitta

O navio que continua a todo vapor

Mais de cem anos em atividade e participação na Primeira Guerra Mundial marcam a trajetória deste navio.

Construído em 1910, e após um longo período de prestação de serviços à Marinha do Brasil, o Rebocador *Laurindo Pitta* segue sua história realizando passeios pela Baía de Guanabara.

A bordo, os passageiros podem visitar a exposição "A participação da Marinha na Primeira Guerra Mundial" e desfrutar de um agradável passeio guiado que mostra pontos turísticos e históricos durante o trajeto pela Baía de Guanabara.

O passeio tem duração de 1h20 e disponibiliza 90 lugares.

Saídas de quinta a domingo do Museu Naval, nos horários 13h15 e 15h15

A bilheteria abre às 11h

Rua Dom Manuel, 15 - Praça XV - Rio de Janeiro

Agendamentos para grupos: agendamento@dphdm.mar.mil.br

Informações e agendamentos: (21) 2532-5992 / 2233-9165

www.dphdm.mar.mil.br

ORIGENS DOS MERGULHADORES DE COMBATE DA MARINHA DO BRASIL*

RODNEY ALFREDO PINTO LISBOA**
Professor

SUMÁRIO

A busca pela *expertise* estrangeira
Os precursores do MEC no Brasil
O desafio de difundir e viabilizar a filosofia do MEC junto à MB
Estabelecendo as bases formadoras de uma identidade compatível com a realidade nacional
A conquista gradativa de espaço e reconhecimento
Considerações finais

A BUSCA PELA *EXPERTISE* ESTRANGEIRA

Após a conclusão da Segunda Guerra Mundial¹ (1939-1945), definida por ocasião do lançamento das bombas atômicas sobre as cidades japonesas de

Hiroshima e Nagasaki por bombardeiros norte-americanos em agosto de 1945, o mundo, recém-introduzido à era nuclear, mergulhou em um período de tensão que opunha o capitalismo e o comunismo como dois modelos político-ideológicos antagônicos.

* Título apresentado pelo autor: *Arautos de Poseidon: Antologia das origens dos mergulhadores de combate da Marinha do Brasil.*

** Mergulhador de combate honorário, docente da Fundação de Ensino e Pesquisa de Itajubá (Fepi), discente do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval (EGN) e sócio correspondente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB). Colaborador costumeiro da *RMB*.

¹ Guerra global envolvendo duas alianças militares opostas. As principais potências do Eixo eram a Alemanha nazista, a Itália e o Japão. Por sua vez, os Aliados eram formados, basicamente, pelo Reino Unido, pelos Estados Unidos da América (EUA) e pela então União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). A guerra terminou com a vitória dos Aliados em 1945, alterando significativamente o alinhamento político e a estrutura social mundial. Enquanto a ONU era estabelecida para estimular a cooperação global e evitar futuros conflitos, a URSS e os EUA emergiam como superpotências rivais, preparando o terreno para a Guerra Fria.

Os fatos relacionados à Guerra Fria² (1945-1991) registram que, cada um por sua vertente, tanto os EUA (capitalista) quanto a URSS (socialista) saíram do conflito mundial como duas superpotências que rivalizavam e intimidavam o adversário em virtude de seu armamento nuclear. O confronto entre estadunidenses e soviéticos levou à composição de alianças político-militares diametralmente opostas – Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)³ e Pacto de Varsóvia⁴ – que reuniam em torno das duas superpotências as nações sob seu círculo de influência.⁵

Por ocasião da Segunda Guerra Mundial, Brasil e EUA estreitaram relações assinando um tratado de cooperação político-militar permitindo, entre outros fatores, que os norte-americanos utilizassem bases navais no litoral brasileiro – Natal, Recife e Salvador – com o objetivo de prover a defesa do Atlântico Sul e oferecer auxílio

aéreo para as tropas aliadas que combatiam no Norte da África, na Europa e no Extremo Oriente⁶. O alinhamento entre as duas nações projetou o Brasil como o mais importante aliado ibero-americano dos EUA, rendendo ao País a concessão de um fundo financeiro (*Lend-Lease*) para que as Forças Armadas brasileiras adquirissem armas e equipamentos de origem norte-americana.⁷

A aliança entre Brasil e EUA sujeitou o Poder Naval brasileiro à influência tática e doutrinária da estratégia marítima norte-americana, criando um vínculo que se estendeu ao longo da Guerra Fria.⁸ O Mergulho de Combate (MEC) foi introduzido na Marinha do Brasil (MB) a partir desse vínculo, quando, em 1964, quatro marinheiros brasileiros (Antonio Eduardo Souza Trindade, Carlos Eduardo do Amaral Serra, José Cavalcante Braga da Silva e Alberi Lazzari Sobrinho) graduaram-se na Classe-31 do curso básico de formação das recém-criadas equipes Seal.⁹

2 Período histórico de disputas políticas, econômicas e estratégicas entre os EUA e a URSS, marcado por uma série de conflitos indiretos travados por nações que se defrontaram influenciadas pelos interesses que opunham as duas superpotências.

3 Acrônimo utilizado em referência à aliança militar intergovernamental assinada em 4 de abril de 1949 que constitui um sistema de defesa coletiva no qual os seus Estados membros concordam com a defesa mútua em resposta a um ataque por qualquer entidade externa. Os países membros da Otan são: Bélgica, Canadá, Dinamarca, EUA, França, Islândia, Itália, Luxemburgo, Noruega, Holanda, Portugal e Reino Unido (países fundadores). Alemanha Ocidental, Espanha, Grécia e Turquia aliam-se posteriormente.

4 Aliança militar formada em 14 de maio de 1955 pelos países socialistas do Leste Europeu e pela URSS. O tratado correspondente foi firmado na capital da Polônia (Varsóvia) e estabeleceu o alinhamento dos países-membros com Moscou, estabelecendo um compromisso de ajuda mútua em caso de agressões militares. Os países que fizeram parte desse pacto foram: Albânia, Alemanha Oriental, Bulgária, Tchecoslováquia, Hungria, Polônia, Romênia e URSS. As mudanças no cenário geopolítico da Europa Oriental no final da década de 1980, com a queda dos governos socialistas, o fim do Muro de Berlim, o fim da Guerra Fria e a crise na URSS, levaram à extinção do Pacto em 31 de março de 1991, o que representou também o fim da Guerra Fria.

5 TAVARES, Heloísa Feres de Faria (Ed.) “Um Panorama da Guerra desde 1945”. *Guerra na Paz*. v. 1. Rio de Janeiro: Rio Gráfica, 1984, pp. 6-7.

6 Constitui uma das regiões da Ásia, também conhecida como Ásia Oriental, composta por China, Taiwan, Coreia do Norte, Coreia do Sul, Japão, extremo leste da Rússia e países do sudeste asiático (Brunei, Camboja, Filipinas, Indonésia, Laos, Malásia, Myanmar, Singapura, Tailândia, Timor-Leste e Vietnã).

7 ALVES, Vagner Camilo. “Ilusão Desfeita: a ‘aliança especial’ Brasil-Estados Unidos e o poder naval brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial”. *Revista Brasileira de Política Internacional*. Instituto Brasileiro de Relações Internacionais (IBRI), Brasília, v. 48, n. 1, Jan/Jun, 2005, p. 159.

8 *Idem*, p. 172.

9 SERRA, Carlos Eduardo do Amaral. “E assim tudo começou...” *Grumec: Mergulhadores de Combate*. Nova Friburgo, Revista comemorativa dos 40 anos, MP Projetos Gráficos, 2011, p. 16. Acrônimo da língua inglesa empregado para designar a unidade de elite da Marinha norte-americana. A sigla também é empregada em referência à natureza universal das vias de operações da unidade a partir do mar, do ar e da terra. Ver nota 38.

Neste ponto, abrimos um parêntese para explicar sobre o conhecimento acumulado pelas equipes Seal em anos de vivência empírica. Embora tais unidades tivessem apenas dois anos de existência em 1964, sendo instituídas em 1962, elas contavam com a experiência de marinheiros recrutados das Equipes de Demolição Submarina (*Underwater Demolition Teams* [UDTs]) que somaram participações em duas guerras de grande vulto (Segunda Guerra Mundial e Guerra da Coreia¹⁰ [1950-1953]), realizando operações de desobstrução de praia e sabotagem contra alvos inimigos em regiões próximas da costa.¹¹

Quando ponderamos sobre a formação dos primeiros Mergulhadores de Combate (MECs) brasileiros, é importante fazer uma digressão para esclarecer alguns aspectos relacionados ao Curso de Reposição da Equipe de Demolição Submarina (*Underwater Demolition Team/Replacement* [UDT/R]) ministrado pela Marinha dos EUA durante a década de 1960. Em meados do século XX, o curso apresentava-se estruturado em três fases distintas (Condicionamento Básico [*Basic Conditioning*], Mergulho [*Diving*] e Guerra Terrestre [*Land Warfare*]) e buscava qualificar os marinheiros voluntários (oficiais e praças) na condução de operações de natureza singular características da modalidade denominada, conforme terminologia norte-americana, de Guerra Especial Naval (*Naval Special Warfare* [NAVSPECWAR]).¹²

OS PRECURSORES DO MEC NO BRASIL

No final de 1963, um grupo composto por 12 marinheiros brasileiros foi conduzido à cidade de Norfolk (estado norte-americano da Virgínia) com o objetivo de iniciar o UDT/R ministrado pela Escola Naval Anfíbia (U.S. Naval Amphibious School), localizada na Base Naval Anfíbia de Little Creek (U.S. Naval Amphibious Base). O referido curso, iniciado em janeiro de 1964 e desenvolvido com o objetivo de testar os limites das capacidades físicas e psicológicas dos alunos, era tão exigente que ao final da quinta semana da fase de Condicionamento Básico (conhecida como Semana do Inferno [*Hell Week*], em virtude da extrema provação a que os candidatos eram submetidos) apenas quatro dos 12 brasileiros ingressantes não foram levados a desistir, permanecendo engajados para submeterem-se às próximas semanas do curso.¹³ Devido ao excelente desempenho demonstrado ao longo do curso, os brasileiros, até então tratados de forma pejorativa, passaram a ser tratados como “*the brazilian four*” (os quatro brasileiros).¹⁴

Iniciada em abril, a segunda fase do programa de formação foi dedicada às instruções das técnicas de mergulho. Nessa etapa do UDT/R, os requisitos quanto ao aprimoramento das capacidades biopsicológicas eram ainda mais

10 Conflito que opôs a Coreia do Sul e seus aliados (EUA e Reino Unido) à Coreia do Norte (apoiada pela China e pela URSS). O resultado inconclusivo da guerra contribuiu para que o território permanecesse dividido entre a República da Coreia (Coreia do Sul) e a República Popular Democrática da Coreia (Coreia do Norte).

11 Este curso de formação de MECs é o antecessor do atual Curso Básico de Demolição Submarina (*Basic Underwater Demolition/Seal* [BUD/S]), que encontra-se estruturado em três fases singulares (Condicionamento Básico [*Basic Conditioning*], Mergulho [*Diving*] e Guerra Terrestre [*Land Warfare*]) e é destinado a formar novas gerações de MECs da Marinha norte-americana.

12 ROAT, John Carl. *Class-29: the making of U.S. Navy Seals*. New York: Ballantine Books, 2000, pp. 207-208.

13 SERRA, *op. cit.*, pp. 15-16.

14 MACHADO, Carlos Alberto Leite. *et al.* “Escola de Operações Especiais”. *Ciama – 50 Anos*. Niterói, Revista comemorativa dos 50 anos, 2013, p. 77.



Fotografia 1 – O Capitão-Tenente Trindade, o Primeiro-Tenente Serra e os Terceiro-Sargentos Alberi e Braga foram os únicos remanescentes do grupo de marinheiros brasileiros a se formar no UDT/R Class-31 de 1964. (Fonte: Acervo do GRUMEC.)

exigentes, enfatizando a metodologia de ensino para o emprego dos dispositivos de respiração (Scuba) de circuito aberto (ar comprimido) e fechado (*Rebreather* [100% de oxigênio]). Outras habilidades relacionadas à atividade MEC também eram contempladas, como a identificação de correntes marítimas, navegação oceânica, variações fisiológicas sofridas pelo corpo humano quando submerso, procedimentos de infiltração/exfiltração submarina e métodos de sabotagem.¹⁵

A terceira e última fase da formação básica considerava os procedimentos de combate em terra. As exigências inerentes à preparação física e ao equilíbrio emocional eram ainda mais intensas, sendo enfatizadas as capacidades relacionadas à navegação terrestre, táticas de pequenas unidades, técnicas de rapel, manuseio de armas de fogo e explosivos.¹⁶ Nas quatro semanas finais da terceira fase, os alunos remanescentes participaram de atividades nas montanhas

próximas de Fort Pickett (Virgínia) e, posteriormente, na Base Naval de Roosevelt Roads (ilha caribenha de Porto Rico), onde empregavam os conhecimentos adquiridos realizando o reconhecimento de praias e a demolição de obstáculos terrestres e submarinos.¹⁷

Concluídas as três fases do UDT/R, os quatro brasileiros remanescentes, assim como todos os seus colegas de turma, somente obtiveram o certificado de Mergulho e Demolição Submarina Classe 31 (*Underwater Demolition Diver Class-31*) mediante aprovação nas avaliações teóricas exigidas como requisito final para a qualificação no referido programa. Para ter a exata noção do feito realizado pelo Capitão-Tenente Trindade, pelo Primeiro-Tenente Serra e pelos Terceiros-Sargentos Braga e Alberi, é pertinente destacar que, dos 66 marinheiros estadunidenses que iniciaram o curso ministrado em 1964, apenas 20 conseguiram concluí-lo.¹⁸

15 ROAT, *op. cit.*, pp. 207-208.

16 *Idem*, p. 208.

17 SERRA, *op. cit.*, p.16.

18 *Idem*, p.16.

O DESAFIO DE DIFUNDIR E VIABILIZAR A FILOSOFIA DO MEC JUNTO À MB

Retornando ao Brasil em julho de 1964, os quatro egressos da Classe-31 do UDT/R começaram a trabalhar no intuito de disseminar os conhecimentos adquiridos no exterior na tentativa de promover e introduzir o MEC como uma alternativa viável para a MB.¹⁹

Sobre os percalços enfrentados quanto à difusão do MEC no Brasil, também é digno de nota o fato de que a sociedade brasileira como um todo, tradicionalmente, não se mostra sensível à necessidade premente de investimentos nesse setor. Particularmente no caso da Marinha, essa situação se agrava devido à falta de consciência da opinião pública sobre a relevância dos assuntos relacionados ao mar, e conseqüentemente, à defesa marítima das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).²⁰

Na tentativa de tentar compreender os obstáculos enfrentados para promover o MEC no Brasil durante a década de 1960, destacamos um cenário de grandes dificuldades por ocasião do alto investimento requerido, uma vez que o país enfrentava um período de grave crise político-econômica, que, entre outros agravantes, comprometia o orçamento anual da MB.²¹

Durante este período conturbado da história brasileira, os MECs formados nos EUA passaram a atuar internamente em operações de apoio aos exercícios de desembarque de tropas em suporte às Embarcações de Desembarque de Veículos e Pessoal (EDVP)

e Embarcações de Desembarque de Viatura e Material (EDVM). Sobre essa particularidade, é essencial destacar que, no final dos anos 1960, as tarefas de reconhecimento hidrográfico de praia eram procedimentos que caracterizavam a atividade MEC. Assim, seguindo uma tendência mundial implementada pela Marinha norte-americana durante a Segunda Guerra Mundial, a MB passou a empregar seus MECs em manobras militares de desembarque anfíbio. Nos exercícios dessa natureza promovidos em território nacional, destaca-se a constituição da denominada Unidade de Demolição Tática (UDT), organismo ativado ocasionalmente em situações que requeriam operações de reconhecimento hidrográfico e demolição de obstáculos. Para desempenhar as tarefas em questão, a UDT era composta por mergulhadores e escafandristas operando sob o comando (Serra ou Trindade) e a supervisão (Braga ou Alberi) dos MECs precursores da atividade no País. Nesse período, é digna de destaque a sequência de manobras dessa ordem conduzida internamente nas sucessivas Operações Dragão²², enquanto no exterior a UDT brasileira atuou nas Operações Unidas,²³ reunindo diferentes Marinhas nacionais em simulações visando ao adestramento das Forças Anfíbias (FAnf).²⁴

Paralelamente à tarefa de auxiliar em operações de desembarque promovidas pela Esquadra, os quatro MECs brasileiros passaram a atuar como instrutores da Escola de Submersíveis (EscS), antecessora do Centro de Instrução e Adestramento de Submarinos e Mergulho (Ciasm) e do Centro de

19 *Idem*, p.16.

20 CAMINHA, João Carlos. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980, p. 297.

21 CYSNE, Rubens Penha. "A economia brasileira no Período Militar". *Revista de Estudos Econômicos*. IPE/USP, São Paulo, v. 23, n. 2, Mai/Ago 1993, pp. 185-226.

22 Adestramento realizado com o propósito de elevar o grau de prontidão em Operações Anfíbias das unidades da Esquadra e do Corpo de Fuzileiros Navais.

23 Treinamento conjunto realizado desde 1959 entre as Marinhas amigas da América (Força Naval Multinacional) a fim de aprimorar a capacidade de resposta coletiva diante das ameaças à segurança regional.

24 SERRA, *op. cit.*, p.16.

Instrução e Adestramento Almirante Átilla Monteiro Aché (Ciama), treinando mergulhadores convencionais a executar métodos de reconhecimento hidrográfico de praia.

No início da década de 1970, diante das novas conjunturas impostas pela guerra irregular, manifestadas gradativa e esporadicamente em vários conflitos assimétricos travados nas primeiras duas décadas da Guerra Fria, a MB, por intermédio da Ordem do Dia nº 0012/1970, emitida em 3 de abril de 1970 pelo então comandante da Força de Submarinos (ForS²⁵), Capitão de Mar e Guerra Fernando Carvalho Chagas, tomou a iniciativa de criar a Divisão de Mergulhadores de Combate de modo a adequar-se às variantes da guerra não convencional.²⁶

Subordinada à ForS e localizada nas dependências da Base Almirante Castro e Silva (BACS), a Divisão de Mergulhadores de Combate iniciou suas atividades em uma época na qual o Brasil gozava de relativa estabilidade econômica (Milagre Econômico Brasileiro²⁷), enquanto enfrentava o período mais rígido do regime militar. Neste

ponto, é conveniente ponderar a respeito do papel desempenhado pela ForS junto à MB.

ESTABELECENDO AS BASES FORMADORAS DE UMA IDENTIDADE COMPATÍVEL COM A REALIDADE NACIONAL

Ainda nos primeiros anos da década de 1970, enquanto se deparavam com a difícil tarefa de elaborar uma doutrina operacional focada na atuação dos MECs em Operações Anfíbias (OpAnf) e no ataque submerso a embarcações, a recém-criada Divisão de Mergulhadores de Combate foi encarregada de realizar o levantamento hidrográfico expedito da costa brasileira, a fim de identificar possíveis áreas aptas a comportar um eventual desembarque anfíbio.²⁸

Com o intuito de diversificar a atividade MEC no País, a MB decidiu enviar um grupo de marinheiros à Europa. Apesar da possibilidade de encaminhar o grupo para programas de adestramento ministrados na Itália e no Reino Unido, a Administração Naval optou pelo Curso de Nadadores de Combate (*Cours*

25 Conforme estrutura organizacional da Armada, historicamente a ForS é a organização militar subordinada diretamente ao Comando em Chefe da Esquadra (Comemch), que tem a responsabilidade de administrar os assuntos relacionados às ações envolvendo submarinos e mergulho, onde no passado estavam incluídas as Operações Especiais conduzidas pela Divisão de Mergulhadores de Combate, mesma condição em que se encontra o Grumec atualmente. Nos dias de hoje, a ForS é constituída por um Comando (ComForS), pela Base Almirante Castro e Silva (BACS), pelo Ciama, pelo Centro Hiperbárico, pelo Grumec, por quatro submarinos classe *Tupi* (*Tupi*, *Tamoio*, *Timbira* e *Tapajó*), por um submarino classe *Tikuna* (*Tikuna*), pelo Navio de Socorro Submarino *Felinto Perry*, além do Navio de Apoio Costeiro *Almirante Hess*.

26 BRASIL. Ministério da Marinha. Ordem do Dia do Comando da Força de Submarinos nº 0012/1970, de 3 de abril de 1970. Criação da Divisão de Mergulhadores de Combate. Rio de Janeiro, 1970.

27 Período de expansão econômica nacional ocorrido entre 1969 e 1973 durante os governos dos Presidentes Artur da Costa e Silva (1967-1969) e Emílio Garrastazu Médici (1969-1974). Conhecido como “Milagre Econômico Brasileiro”, esse período caracteriza-se pelos empréstimos feitos pelo País junto à comunidade internacional, que à época possuía abundância de recursos financeiros disponíveis. A exportação de produtos brasileiros também ajudou a trazer divisas para o País, em função da competitividade provocada pelo baixo valor da moeda brasileira vigente (cruzeiro). Sob o pretexto de transformar o Brasil em uma grande potência, o montante angariado pelo governo era investido principalmente nos setores de indústria e infraestrutura. Entretanto, com o passar do tempo e o desaquecimento da economia mundial, o crescimento acelerado e dependente do capital estrangeiro fez a dívida externa brasileira aumentar consideravelmente na segunda metade da década de 1970, a ponto de se tornar o maior problema econômico do País durante a década seguinte.

28 BRITTO, Theotônio Chagas Toscano de. “As dificuldades iniciais e primeiros caminhos percorridos”. *Grumec: Mergulhadores de Combate*. Nova Friburgo, Revista comemorativa dos 40 anos, 2011, p. 18.

de Nageur de Combat [CNC]) promovido pela Marinha da França (*Marine Nationale*). Dessa forma, em dezembro de 1972, o Capitão-Tenente Theotônio Chagas Toscano de Britto, o Primeiro-Tenente Carlos Eduardo do Amaral Serra, o Primeiro-Sargento José Cavalcante Braga da Silva, o Segundo-Sargento Ozino Brasilino da Silva e o Terceiro-Sargento Severino Fernandes Filho desembarcaram na cidade francesa de Saint-Mandrier (região de Toulon) com o objetivo de participar do CNC no início do ano seguinte.

Iniciado o curso, ainda durante a Escola de Mergulho Autônomo (*École de Plongeur de Bord* [EPB]), estágio que antecede o CNC, os marinheiros brasileiros, atendendo à solicitação do comandante do curso, se deslocaram para o município de Pau (região sudoeste da França), onde passaram a integrar a Classe 69 da Escola de Paraquedismo das Tropas Aerotransportadas (*École des Troupes Aeroportées* [Etap]) do Armée de Terre (Exército francês), uma vez que a qualificação como paraquedista era requisito obrigatório para a realização de saltos no mar a serem realizados na etapa final do CNC. Convém esclarecer aqui que nenhum dos marinheiros brasileiros que se candidataram ao CNC era qualificado como paraquedista na ocasião do curso, fato que justifica a sujeição ao Etap precedendo ao CNC.²⁹ No decorrer do curso, os brasileiros executaram um total de dez saltos, sendo seis (saltos diurnos e noturnos) na cidade de Pau e outros quatro (saltos na água) na Córsega, ilha do Mar Mediterrâneo administrada pela França.³⁰

Retornando a Saint-Mandrier, os marinheiros brasileiros foram reincorporados ao CNC a fim de iniciar a primeira das três fases (Aprendizagem das Técnicas Específicas de

Mergulho [*Apprentissage de Techniques de Plongée Spécifique*], que, com a Introdução às Técnicas de Assalto [*Acquisition des Techniques d'Ataque*] e o Treinamento de Demolição [*Formation a La Démolition*]), compunham o processo de formação de MECs franceses. Após 27 semanas de treinamentos e avaliações que colocaram os conhecimentos adquiridos à prova, os candidatos remanescentes (incluindo os cinco brasileiros) foram devidamente agraciados com seus respectivos brevês.³¹ É oportuno acrescentar que, historicamente, a submissão ao CNC constitui pré-requisito indispensável para aqueles que pleiteiam um lugar junto ao Commando d'Action Sous-Marine Hubert, um dos Comandos Navais (*Commandos Marine*) que atuam como Forças de Operações Especiais (FOPEsp) da Marine Nationale.³¹



Fotografia 2 – Imagem icônica da atividade MEC. Dupla mergulhada transportando minas magnéticas de casco (dispostas às costas) em posição de ataque a navio levado a cabo em 1973 como parte do CNC. Atividades dessa natureza eram realizadas utilizando o dispositivo de circuito fechado Oxygers e plataforma de navegação submarina. (Fonte: Acervo pessoal do Capitão de Fragata [Ref^B] Theotônio Chagas Toscano de Britto)

29 SERRA, *op. cit.*, pp.16-17.

30 BRITTO, Theotônio Chagas Toscano de. “O paraquedismo e a Força de Submarinos”. *O Periscópio*. Niterói, ano XL III, n. 59, 2005 p. 36.

31 KIEL, David. “Grumec: guardians of the blue Amazon”. *Special Operations Report*. Congers, New York, v. 10, 2007, p. 32.

Num.	Patente	Nome	Ano – Curso
MEC 01	Capitão-Tenente	Antônio Eduardo Souza Trindade	1964 – UDT
MEC 02	Primeiro-Tenente	Carlos Eduardo do Amaral Serra	1964 – UDT 1973 – CNC
MEC 03	Primeiro-Sargento	José Cavalcante Braga da Silva	1964 – UDT 1973 – CNC
MEC 04	Terceiro-Sargento	Alberi Lazzari Sobrinho	1964 – UDT 1973 – EOD
MEC 05	Capitão-Tenente	Theotônio Chagas Toscano de Britto	1973 – CNC
MEC 06	Segundo-Sargento	Ozino Brasilino da Silva	1973 – CNC
MEC 07	Terceiro-Sargento	Severino Fernandes Filho	1973 – CNC
MEC 08	Capitão-Tenente	Oswaldo Ferreira do Prado Franco	1974 – UDT

Relação de oficiais e praças destacados como precursores do Mergulho de Combate no Brasil.

(Fonte: Adaptado de ARENTZ, 2011a, p. 13)

Aproveitando sua estada no continente europeu após concluírem o CNC, os MECs brasileiros auxiliaram a Comissão Naval Brasileira na Europa³² (CNBE) provendo suporte técnico necessário para o processo de aquisição de equipamentos utilizados nas atividades de mergulho. Esses equipamentos, imprescindíveis para a implementação do MEC no País, seriam disponibilizados para o Ciasm, estabelecimento de ensino da MB renomeado em 22 de maio de 1978 como Ciama.³³

Após retornarem ao Brasil, os MECs que haviam se qualificado na França juntaram-se a outros dois companheiros que regressavam dos EUA, Capitão-Tenente Oswaldo Ferreira do Prado Franco (que frequentara o curso de formação de MECs [UDT/BUD/S]) e Terceiro-Sargento Alberi Lazzari Sobrinho, que havia participado do curso de Desativação de Material Bélico Explosivo (*Explosive Ordinance Disposal* [EOD]),

colocando as habilidades recém-adquiridas a serviço da Esquadra.

No curso de 1973, os MECs incumbiram-se da criação do Curso Especial de Mergulhadores de Combate para Praças (C-ESP-MEC) e Oficiais (C-ESP-MEC/OF), desenvolvendo um programa de formação que mesclava o melhor das filosofias norte-americana (focada



Fotografia 3: Composição de primeira turma de MECs formada pelo Ciasm, em 1974. (Fonte: Acervo pessoal do Capitão de Fragata [Ref³] Theotônio Chagas Toscano de Britto)

32 Comissão criada para atender às necessidades geradas pela obtenção e construção na Europa de meios operativos e suprimentos utilizados pela MB. A partir da data de sua criação (29 de outubro de 1971), a CNBE busca adquirir, junto a fornecedores europeus, uma série de equipamentos cujas especificações sejam compatíveis com o nível de prontidão do material em questão.

33 SERRA, *op. cit.*, pp.17-18.

principalmente nos procedimentos de guerra ribeirinha) e francesa (que enfatizava as ações de mergulho) às necessidades da MB.³⁴ A elaboração de uma doutrina nacional MEC possibilitou a criação do primeiro Curso Especial de Mergulhadores de Combate (C-ESP-MEC e C-ESP-MEC/OF), ministrado pelo Ciasm em 1974, tendo o Capitão-Tenente Theotônio Chagas Toscano de Britto como oficial encarregado.³⁵

A CONQUISTA GRADATIVA DE ESPAÇO E RECONHECIMENTO

A partir da segunda metade da década de 1970, o Brasil se via às voltas com uma crescente crise econômica, resultado do aumento da dívida externa em virtude dos empréstimos realizados durante o “Milagre Econômico Brasileiro”, bem como pelo considerável aumento nos preços dos barris de petróleo, resultado do embargo feito pelos países árabes aos aliados de Israel por ocasião da Guerra Árabe-Israelense. Politicamente, o governo brasileiro do então Presidente Ernesto Geisel (1974-1979) iniciava um lento e gradual processo de abertura político-ideológica,

marcado por uma série de avanços e recuos com vistas a uma democracia conservadora.³⁶

Neste período específico da história brasileira, coube à Divisão de Mergulhadores de Combate a tarefa de exercitar e aprimorar sua doutrina operacional, atuando com o objetivo de atender à crescente demanda de solicitações oriundas da Esquadra e dos Distritos Navais³⁷ (DN), mesmo limitada pelas restrições que lhe eram impostas pela grave crise econômica que comprometia o desenvolvimento nacional. Em 1975, por ocasião da Operação Veritas VIII, levada a cabo na região de Roosevelt Roads (Estação Naval da Marinha dos EUA situada na cidade de Ceiba, em Porto Rico), a Divisão de Mergulhadores de Combate teve destacado desempenho participando de exercícios militares em conjunto com os Seal da Equipe 2.³⁸

Também na segunda metade década de 1970, a comunidade MEC conquistou o direito de se qualificar como paraquedista nas escolas militares nacionais voltadas para esse fim. Após enfrentarem a resistência inicial por parte dos Fuzileiros Navais (FN), que julgavam ser desnecessária tal qualificação para quadros operacionais que



Figura 1: Instituído em 1974, o brevê dos MECs apresenta a figura de dois tubarões representando a dupla de MECs (condição mínima para a execução dos procedimentos de mergulho), que realizam suas tarefas com a voracidade característica do supremo predador dos mares (Fonte: Acervo do Grumec)

34 BRITTO, *op. cit.*, 2005, p. 36.

35 PINHEIRO, Álvaro de Souza. Apresentação. In: DUNNIGAN, James F. *Ações de Comandos: operações especiais, comandos e o futuro da arte da guerra norte-americana*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2008, p. 39.

36 FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. 10. ed. São Paulo: Edusp, 2002, pp. 489-490.

37 Organizações militares que têm como propósito contribuir para o cumprimento das tarefas de responsabilidade da MB, considerando suas respectivas áreas jurisdicionais, que são: 1º Distrito Naval (DN) (Rio de Janeiro-RJ), 2º DN (Salvador-BA), 3º DN (Natal-RN), 4º DN (Belém-PA), 5º DN (Rio Grande-RS), 6º DN (Ladário-MS), 7º DN (Brasília-DF), 8º DN (São Paulo-SP) e 9º DN (Manaus-AM).

38 SERRA, *op. cit.*, p. 18.

atuam essencialmente na água, os Capitães-Tenente Toscano e Prado fizeram sua requalificação como paraquedistas e, em 1977, ambos participaram do Curso de Salto Livre junto com os FN. No final dessa década, o Grumec, como toda a MB, conquistou um importante espaço junto aos cursos de aperfeiçoamento ministrados pelo Exército Brasileiro (EB), mediante a admissão do Cabo Gerson Mendes (MEC nº 40) no Curso de Básico de Paraquedismo promovido pela Brigada de Infantaria Paraquedista (BdaInfPqdt). Após uma sucessão de saltos realizados em 1979 no Campo dos Afonsos (Rio de Janeiro-RJ), o Cabo Mendes acabou se tornando o primeiro representante da Armada a frequentar um curso de paraquedismo fomentado pelo EB.³⁹

A década de 1980 sinaliza um período de intensas mudanças nos cenários políticos nacional e internacional. Sobre esse período em particular, o Brasil caminhava

efetivamente rumo ao regime de governo democrático, que ocorreria efetivamente com a eleição do Presidente Tancredo Neves⁴⁰, em 1985, por via indireta (Colégio Eleitoral).⁴¹ Sobre os conflitos ocorridos em âmbito mundial ao longo da Guerra Fria, o embate entre EUA e URSS ingressa nos anos 1980 em uma condição tal que o arsenal bélico norte-americano e o soviético praticamente se equiparavam em termos de capacidade destrutiva.⁴² A oposição entre os blocos capitalista e socialista instigou a onda de terrorismo internacional, iniciada no final da década de 1960 e início da década de 1970 com uma série de atentados (sequestro de aeronaves e ataques à bomba) orquestrados por grupos terroristas de origem palestina contra alvos israelenses

fora do Oriente Médio.⁴³ Nos anos 1970 e 1980, o terrorismo se manifestou de forma variável e significativa em diferentes formas de enfrentamento, a se destacar as ações separatistas da Organização



Figura 2: Criado em 1974, o emblema não oficial alusivo à atividade MEC contribuiu para solidificar os laços de identidade e união estabelecidos entre os membros da Divisão de Mergulhadores de Combate. (Fonte: Acervo do Grumec)

39 BRITTO, *op. cit.*, 2005, pp. 36-37.

40 Tancredo Neves faleceu antes de sua posse, tendo o vice-presidente eleito José Sarney (1985-1990) herdado o posto de chefe de Governo.

41 PILAGALLO, Oscar. *A História do Brasil no Século 20 (1980-2000)*. 2. ed. Folha Explica, São Paulo: Publi-folha, 2009, pp. 28-29.

42 TAVARES, Heloísa Feres de Faria (Ed.) "Equilíbrio do terror". *Guerra na Paz*, v. 5. Rio de Janeiro: Rio Gráfica, 1984, p. 1161.

43 VISACRO, Alessandro. *Guerra Irregular: terrorismo, guerrilha e movimentos de resistência ao longo da história*. São Paulo: Editora Contexto, 2009, p. 280.

pela Libertação da Palestina (OLP⁴⁴), do Exército Republicano Irlandês (IRA⁴⁵), e da Organização Pátria Basca e Liberdade (ETA⁴⁶).

Os efeitos da conjuntura mundial da década de 1980 sobre a Divisão de Mergulhadores de Combate da MB representaram o desafio de desenvolver uma doutrina que fosse adequada para enfrentar as ações terroristas, que, eventualmente, poderiam colocar a soberania dos Estados em situação de risco. Em resposta a essa nova categoria de ameaça, os MECs brasileiros foram encarregados de instituir procedimentos contra ações de elementos adversos em ambiente marítimo, contribuindo com a fiscalização e a segurança das águas jurisdicionais brasileiras, bem como apoiando a proteção de embarcações e plataformas de exploração de gás e petróleo. Foi a partir da elaboração dessa nova doutrina operacional que

Em maio de 1982, nas proximidades das Ilhas Tijucas a unidade foi precursora entre as Forças Singulares do Brasil na execução do primeiro salto diurno com pouso na água. Em 15 dias após o salto conjunto, os MECs inovariam uma vez mais introduzindo o salto noturno

surgiram os conceitos que dariam origem ao Grupo Especial de Retomada e Resgate dos Mergulhadores de Combate (Gerr/MEC), unidade especializada em operações antissequestro e contraterrorista realizadas em ambiente marítimo, e aos Destacamentos de Abordagem, que operam em apoio aos Grupos de Visita e Inspeção/Guarnição de Presa (GVI/GP⁴⁷) presentes em cada um dos navios da MB.⁴⁸

Para atender pronta e eficientemente às solicitações da Esquadra, no início da década de 1980 os MECs buscavam constantemente por inovações técnicas que melhor qualificasse sua doutrina de emprego. Estudando novos procedimentos de infiltração, a unidade realizou-os por para-

quedas, técnica até então exclusiva do EB.

Especificamente no dia 5 de maio de 1982, nas proximidades das Ilhas Tijucas (Rio de Janeiro-RJ), a unidade foi precursora entre as Forças Singulares do Brasil

44 Organização política e paramilitar fundada na cidade de Jerusalém em 1964, considerada pela Liga Árabe (composição que agrega as nações de origem árabe que adotam a religião islâmica) como legítima representante do povo palestino. No decorrer da década de 1970, a OLP, que lutava pela independência do Mandato Britânico (comissão de administração dos territórios integrantes do Império Otomano após a Primeira Guerra Mundial), adotou a luta armada contra Israel como artifício para impor sua soberania sobre a Palestina (região do Oriente Médio localizada entre a costa oriental do Mar Mediterrâneo e as fronteiras ocidentais do Iraque e da Arábia Saudita).

45 Grupo paramilitar católico de origem irlandesa que, entre 1956 e 2005, empreendeu luta armada com o objetivo de separar a Irlanda do Norte do Reino Unido para reanexá-la à República da Irlanda.

46 Grupo separatista oriundo do País Basco – entre o nordeste da Espanha e o sudoeste da França – que, a partir de 1959, luta por sua independência em relação a esses dois países.

47 Unidade responsável por conduzir toda a verificação dos documentos de registro da embarcação abordada junto à Organização Marítima Internacional (IMO). O GVI/GP é considerado como uma unidade secundária, formada por pessoal que presta serviço regular a bordo de um navio militar. Para compor essa unidade, os componentes deixam suas atividades primárias temporariamente para assumir suas funções no GVI/GP.

48 ARENTZ, Carlos Eduardo Horta. “Combate à pirataria marítima e ao terrorismo: um novo campo de atuação para as operações especiais navais?”, *Revista do Clube Naval*. Rio de Janeiro, ano 119, n. 357, Jan/Fev/Mar, 2011b, pp. 34-35.

na execução do primeiro salto diurno com pouso na água. É interessante observar que o Para-Sar⁴⁹ prestou relevante contribuição para esse procedimento ao fornecer o equipamento utilizado para a execução do salto. Alguns dias após efetuarem esta façanha, mediante solicitação da BdaInfPqdt, os MECs promoveram o segundo salto em superfície líquida. Esse salto, por sua vez, foi executado em conjunto com militares do Exército na Lagoa de Araruama (São Pedro da Aldeia-RJ). Em um intervalo de aproximadamente 15 dias após o salto conjunto, os MECs inovariam uma vez mais introduzindo o salto noturno com pouso na água, também na Lagoa de Araruama. Em setembro do mesmo ano, como procedimento de partida para uma das Operações Unitas, quadros operacionais da Divisão de Mergulhadores de Combate executaram o primeiro salto na água objetivando encontro oceânico com uma embarcação submarina. Saltando de uma aeronave de asa fixa a aproximadamente 20 milhas (32.800 km) da costa do município fluminense de Cabo Frio, os MECs foram recolhidos pelo Submarino *Goiás* (S-15).⁵⁰

Em julho de 1983, devido às fortes chuvas que, desde o mês anterior, castigavam o estado de Santa Catarina, a Divisão de Mergulhadores de Combate foi mobilizada a fim de cooperar com as atividades de Defesa Civil organizadas pelas três esferas de governo. Na ocasião da enchente que elevou o volume de água do leito do Rio Itajaí-Açu em mais

de 15 metros, atingindo a população de 135 municípios catarinenses, a tarefa dos MECs concentrou-se, principalmente, na operação de resgate das vítimas daquele que é considerado como um dos maiores desastres naturais daquele estado, acarretando um total de 49 mortes e 198 mil desabrigados, além de provocar o completo isolamento da região do Vale do Itajaí por mais de um mês.

Sobre o gradativo reconhecimento da Divisão de Mergulhadores de Combate por outros setores da MB, devemos destacar a participação da unidade em inúmeras operações realizadas pela Armada. Sendo solicitada a atuar de forma cada vez mais contundente nas ações em que se engajava, a unidade, com a projeção alcançada, foi convertida, em 1983, no Grupo de Mergulhadores de Combate. A partir de então, os MECs, como componente subordinado do



Fotografia 4 – Em maio de 1982, a uma distância de 20 milhas (32,8 km) de Cabo Frio-RJ, os MECs conduziram o primeiro salto com pouso em superfície líquida visando ao encontro oceânico com uma embarcação submarina (Submarino *Goiás*).
(Fonte: Acervo pessoal do Capitão de Fragata [Ref⁵⁰] Theotônio Chagas Toscano de Britto)

49 Acrônimo usado em referência ao Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento (EAS) da Força Aérea Brasileira (FAB), baseado na Base Aérea de Campo Grande-MS. O termo Para-Sar é formado pela junção do termo “Para” (alusivo às tropas paraquedistas) com a sigla inglesa “SAR” (Search and Rescue [Busca e Salvamento]).
50 BRITTO, *op. cit.*, 2005, p. 37.

ComForS, passaram a participar de todas as Operações Anfíbias promovidas pela Esquadra, entre as quais destacam-se: apoio ao lançamento de torpedos e mísseis, exercícios de ataques a embarcações, operações ribeirinhas na Amazônia e no Pantanal mato-grossense e exercícios de retomada de navios e plataformas de petróleo com resgate de reféns.⁵¹

No decorrer do mês de junho de 1984, na Lagoa de Araruama, os operadores MEC inovaram uma vez mais, promovendo um salto noturno na água a partir de uma aeronave de asa rotativa.⁵²

Também nos anos 1980 foram efetuados lançamentos de MECs em imersão por “guaritada⁵³” a partir de embarcações submarinas. Sobre esse procedimento, é interessante notar que as ações de retomada e resgate de plataformas de petróleo e gás natural foram introduzidas

no portfólio da unidade na primeira metade da década de 1980, em virtude de procedimentos análogos conduzidos à noite por MECs a partir de submarinos em posição “mergulhada” na região da Plataforma de Campos-RJ.

Em meados da década de 1980, a atividade MEC brasileira incorporou mais um importante elemento à sua simbologia. Por sugestão do Capitão de Mar e Guerra (Ref⁵⁴) Paulo Bruno Lorena de Araújo,

**Em 1987, os MECs
introduziram um novo
procedimento de infiltração
ao promoverem o primeiro
lançamento de Embarcação
de Desembarque
Pneumática (EDPN) por via
aérea com pouso na água**

comandante da Divisão de Mergulhadores de Combate entre 1975 e 1978, a expressão latina *fortuna audaces sequitur* (a sorte acompanha os audazes) foi adotada como lema dos MECs, de modo a traduzir o espírito da atividade no Brasil.

Em 1987, os MECs introduziram um novo procedimento de infiltração ao promoverem o primeiro lançamento de Embarcação de Desembarque Pneumática (EDPN) por via aérea com pouso na água. Levada a cabo em conjunto com o Para-Sar, a Operação Peixe Voador previa o lançamento do bote a partir

de uma aeronave Búfalo C-115 com pouso na Baía da Ilha Grande-RJ. A exfiltração, por sua vez, seria realizada por via marítima mediante encontro da EDPN com uma embarcação submarina.⁵⁴

Destacamos que as inovações doutrinárias desenvolvidas pelos MECs no decorrer de

sua história somente foram possíveis pelo amálgama de saberes empíricos somados a conhecimentos adquiridos em intercâmbios com unidades congêneres internacionais, entre as quais destacamos: Grupamento de Mergulhadores Táticos da Argentina (APBT); Comando de Mergulhadores Táticos do Chile (BT); Unidade Especial de Mergulhadores de Combate da Espanha (UEBC) e Seal dos EUA.

51 ARENTZ, Carlos Eduardo Horta. “Histórico do Grumec”. *Grumec: Mergulhadores de Combate*. Nova Friburgo, Revista comemorativa dos 40 anos, 2011a, p. 11-12.

52 BRITTO, *op. cit.*, 2005, p. 37.

53 Termo empregado em referência ao desembarque de MECs a partir da técnica de infiltração/exfiltração internacionalmente conhecida pela sigla LI/LO, realizada pelos submarinos norte-americanos classe *Guppy* (*Greater Underwater Propulsion Power*), adquiridos pela MB a partir de 1973. Essas embarcações possuíam um compartimento denominado “guarita de salvamento”, que permitia a saída operacional de quatro MECs – a “guaritada” propriamente dita.

54 BRITTO, *op. cit.*, 2011, pp. 18-19.

O Grupo de Mergulhadores de Combate, assim como toda a sociedade castrense, iniciou os anos 1990 regido por novas leis, que, desde a promulgação da Constituição Federal de 1988, passaram a nortear o dever constitucional das Forças Armadas brasileiras.

O ano de 1996 tem grande representatividade na história do Grumec por consequência da criação do Curso Expedito de Desativação de Artefatos Explosivos (C-EXP-DAE⁵⁵). Ministrado nas dependências do Ciama, o curso tinha o objetivo de instruir os mergulhadores da MB a procurar, identificar, desativar e destruir artefatos explosivos convencionais e não convencionais.⁵⁶

Representando um divisor de águas na história dos MECs, o ano de 1997 marca a gênese do Grumec como Organização Militar (OM). Por meio da Portaria nº 371, emitida em 12 de dezembro pelo então ministro de Estado da Marinha, Almirante de Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira, foi criado o Grupamento de Mergulhadores de Combate.⁵⁷ Contudo, a nova OM seria ativada efeti-

vamente apenas em 10 de março de 1998, sendo estruturada em três equipes básicas de Operações Especiais (Alfa, Bravo e Charlie), além de um grupo de operações de contraterrorismo (Gerr/MEC).⁵⁸

Atendendo a orientações ministeriais emitidas em 1996, o Ciama daria início ao primeiro Curso de Aperfeiçoamento de Mergulhadores de Combate para Oficiais (Cameco). Criado a partir do Curso Especial de Mergulhadores de Combate para Oficiais (C-ESP-MEC/OF), o Cameco foi oficialmente instituído em 2 de fevereiro de 1998 e, necessariamente, teve que sofrer adaptações para se adequar às demandas que não constavam no currículo anterior, incluindo disciplinas entre as quais destacam-se: Microinformática, Princípios de Liderança e Gestão de Qualidade Total.⁵⁹



Figura 3: Elaborado em 1998, o brasão oficial do Grumec simboliza tanto as qualidades marinheiras de intrepidez e astúcia (representadas pela figura do tubarão) quanto os meios navais e aéreos nos quais os MECs estão aptos a operar. (Fonte: Acervo do Grumec)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo cobre um espaço temporal de 40 anos (1964-2000), período no qual a

55 Embora a atividade DAE tenha sido esporadicamente considerada pela MB desde 1973, em virtude do curso realizado pelo Terceiro-Sargento Alberi nos EUA, ela somente ganharia impulso efetivo no último ano da década de 1990, após engajamento de MECs na tarefa de neutralizar artefatos comprometidos em virtude da explosão ocorrida nos paióis do Centro de Munição da Marinha, localizado na Baía de Guanabara (Ilha do Boqueirão-RJ). Em 2007, o C-EXP-DAE ganha um incremento, tendo sua classificação alterada da categoria de “expedito” para “especial” (C-ESP-DAE).

56 MACHADO, *op. cit.*, p.91.

57 BRASIL. Ministério da Marinha. Portaria Ministerial nº 371, de 12 de dezembro de 1997. Criação do Grupamento de Mergulhadores de Combate. Brasília, 1997.

58 ARENTZ, *op. cit.*, 2011a, p. 12.

59 TRINTA, Sylvio César Ferreira. “Cameco: uma realidade”. *O Periscópio*. Niterói, ano XXXVI, n. 52, 1998, p. 77-78.

atividade MEC brasileira foi introduzida e conduzida de modo a conquistar uma expertise ímpar que a MB não pode se dar ao luxo de ignorar ou da qual não pode prescindir.

Adaptando-se à conjuntura nacional e internacional, que, no curso das décadas, sofreriam profundas transformações, o MEC foi ampliando seu comprometimento operacional, uma vez que a MB precisava dispor de uma tropa especializada para combater ameaças recém-introduzidas no cenário mundial (terrorismo, narcotráfico,

pirataria e guerras de insurgência, entre outros).

Atravessando períodos distintos de adversidade político-econômica que afetaram diferentes esferas da sociedade brasileira, o MEC superou a falta de consciência e engajamento social no que se refere aos assuntos pertinentes à Defesa para apresentar (diante da sua realidade) uma folha de serviço que alavancou a unidade em questão a uma posição destacada no que concerne à projeção do Poder Naval brasileiro.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ATIVIDADES MARINHEIRAS>; Mergulho;

BIBLIOGRAFIA

- ALVES, Vágner Camilo. “Ilusão Desfeita: a ‘aliança especial’ Brasil-Estados Unidos e o poder naval brasileiro durante e após a Segunda Guerra Mundial”. *Revista Brasileira de Política Internacional*. Instituto Brasileiro de Relações Internacionais (IBRI), Brasília, v. 48, n. 1, Jan/Jun, 2005.
- ARENTZ, Carlos Eduardo Horta. “Histórico do Grumec”. *Grumec: Mergulhadores de Combate*. Nova Friburgo, Revista comemorativa dos 40 anos, p. 11-12, 2011a.
- _____. “Combate à pirataria marítima e ao terrorismo: um novo campo de atuação para as operações especiais navais?” *Revista do Clube Naval*. Rio de Janeiro, ano 119, n. 357, p. 30-37, Jan/Fev/Mar, 2011b.
- BRASIL. Ministério da Marinha. Ordem do Dia do Comando da Força de Submarinos nº 0012/1970, de 3 de abril de 1970. *Criação da Divisão de Mergulhadores de Combate*. Rio de Janeiro, 1970.
- _____. Portaria Ministerial nº 371, de 12 de dezembro de 1997. Criação do Grupamento de Mergulhadores de Combate. Brasília, 1997.
- BRITTO, Theotônio Chagas Toscano de. “As dificuldades iniciais e primeiros caminhos percorridos”. *Grumec: Mergulhadores de Combate*. Nova Friburgo, Revista comemorativa dos 40 anos, p. 18-19, 2011.
- _____. “O Paraquedismo e a Força de Submarinos”. *O Periscópio*. Niterói, ano XL III, n. 59, p. 36-37, 2005.
- CAMINHA, João Carlos. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.
- CYSNE, Rubens Penha. “A economia brasileira no Período Militar”. *Revista de Estudos Econômicos*. IPE/USP, São Paulo, v. 23, n. 2, p. 185-226, Mai/Ago 1993.
- FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. 10. ed. São Paulo: Edusp, 2002.

- KIEL, David. "Grumec: guardians of the blue Amazon". *Special Operations Report*. Congers, New York, v. 10, p. 30-45, 2007.
- MACHADO, Carlos Alberto Leite. *et al.* "Escola de Operações Especiais". *Ciama – 50 Anos*. Niterói, Revista comemorativa dos 50 anos, 2013.
- PILAGALLO, Oscar. *A História do Brasil no século 20 (1980-2000)*. 2. ed. Folha Explica, São Paulo: Publifolha, 2009.
- _____. *A História do Brasil no século 20 (1960-1980)*. Folha Explica, São Paulo: Publifolha, 2004.
- PINHEIRO, Álvaro de Souza. Apresentação. In: DUNNIGAN, James F. *Ações de Comandos: operações especiais, comandos e o futuro da arte da guerra norte-americana*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército.
- ROAT, John Carl. *Class-29: the making of U.S. Navy Seals*. New York: Ballantine Books, 2000.
- SERRA, Carlos Eduardo do Amaral. "E assim tudo começou..." *Grumec: Mergulhadores de Combate*. Nova Friburgo, Revista comemorativa dos 40 anos, p. 15-18, 2011.
- TAVARES, Heloisa Feres de Faria (Ed.) "Um Panorama da Guerra desde 1945". *Guerra na Paz*. v. 1. Rio de Janeiro: Rio Gráfica, p. 6-24, 1984.
- _____. "Equilíbrio do terror". *Guerra na Paz*. v. 5. Rio de Janeiro: Rio Gráfica, p. 1161-1167, 1984.
- TRINTA, Sylvio César Ferreira. "Cameco: uma realidade". *O Periscópio*. Niterói, ano XXXVI, n. 52, p. 77-78, 1998.
- VISACRO, Alessandro. *Guerra Irregular: terrorismo, guerrilha e movimentos de resistência ao longo da história*. São Paulo: Editora Contexto, 2009.

A CRIAÇÃO DO ESTABELECIMENTO NAVAL DO ITAPURA E COLÔNIA MILITAR (1858)

A potencialidade brasileira em possuir poder marítimo de maior envergadura é inegável. Cabe à Marinha defender as riquezas em nossos mares e rios navegáveis

JÉSSICA DE FREITAS E GONZAGA DA SILVA*
Historiadora

SUMÁRIO

Introdução
Império do Brasil x República do Paraguai: Disputas por fronteiras e livre navegação
Atuação do Ministério da Marinha de José Antônio Saraiva
O Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar
Considerações Finais

INTRODUÇÃO

A potencialidade brasileira em possuir poder marítimo de maior envergadura é inegável. Cabe à Marinha do Brasil (MB) defender as riquezas em nossos mares e rios navegáveis, a partir do desenvolvimento do poder naval. Nessa empreitada, a instituição desempenha, inclusive, função social, fornecendo subsídios para manutenção

da cidadania, por meio da propagação de conhecimentos para compreender a importância estratégica do mar e das linhas de comunicação fluviais. Na relação presente-passado, pesquisar a história naval do País é pertinente para preservação do patrimônio e da memória nacional.

No interior do Estado de São Paulo, na área limítrofe com o Mato Grosso do Sul,¹ está localizado o município de Itapura².

* Mestranda em Estudos Marítimos pela Escola de Guerra Naval (EGN). Bacharel em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) e integrante de projetos de pesquisa no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB).

1 O município de Itapura é limítrofe a Três Lagoas e a Selvíria (MS).

2 De acordo com o senso do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010, o município é ocupado por cerca de 4.700 moradores e desenvolve sua economia por meio das seguintes atividades: extração vegetal, silvicultura, agricultura e pecuária.

Qual sua relação com a MB? Encontraremos as respostas no fundo do Rio Paraná, onde se esconde a velha usina Itapura submersa devido à construção da Hidrelétrica Sousa Dias (Jupiá) em 1968. Um dos resquícios é o Palácio D. Pedro II³, antiga residência do diretor. Sua construção foi baseada na arquitetura militar europeia do Oitocentos, decorada com papéis franceses ao custo de 300:000\$000 (trezentos contos de réis)⁴.

Retrocedendo algumas páginas dessa história, iremos nos reportar ao contexto político vivenciado pelo Império do Brasil em meados de 1850, quando as relações bilaterais com a República do Paraguai estavam alarmadas e, como consequência, a integridade da província do Mato Grosso fora ameaçada. O objetivo do artigo é analisar a criação do Estabelecimento Naval do Itapura pelo Ministério da Marinha, em 1858.

IMPÉRIO DO BRASIL X REPÚBLICA DO PARAGUAI: DISPUTAS POR FRONTEIRAS E LIVRE NAVEGAÇÃO

O Paraguai tornou-se interesse geopolítico para o Império do Brasil a partir de 1840. A política externa brasileira desenvolvida pelo ministro dos Negócios Estrangeiros, Paulino José Soares de Sousa, futuro Visconde do Uruguai, em 1843 e consoli-

dada após 1849 buscou o reconhecimento das soberanias paraguaia e uruguaia como meio de contenção dos planos do General Juan Manuel de Rosas, Governador de Buenos Aires que almejava a reconstrução do antigo Vice-Reinado do Prata.

Nesse momento, a política platina adotada pela diplomacia brasileira foi caracterizada por intervenções, inclusive militar. O fortalecimento da Confederação Argentina representava uma ameaça político-ideológica, uma vez que a República era um sistema político considerado ameaçador à Monarquia. Além disso, a nacionalização dos rios da bacia do Paraná impediria a comunicação e a segurança da fronteira ocidental do Império.

Desde 1844, com o envio da missão diplomática chefiada por José Antônio Pimenta Bueno, o Governo Imperial buscou assinar o Tratado de Amizade, Comércio, Limites e Navegação com o Paraguai. Consistia em questões estratégicas para a integridade do território brasileiro além da tentativa de obter um aliado contra Rosas, definir os limites e obter a livre navegação.

A instrução concedida por Paulino Soares foi negociar os princípios de livre navegação estabelecidos no Congresso de Viena⁵ (1814-1815), que determinavam o direito à navegação aos países ribeirinhos. Nesses termos, os navios brasileiros e paraguaios gozariam do mesmo direito ao

3 Segundo o arquiteto Nilson Ghirardello (Universidade Estadual Paulista – Unesp), o palácio estava situado na área mais elevada da colônia. Uma construção “em dois pisos, duplo chalé, com varanda frontal no pavimento inferior. Ostentava na fachada sete portas no piso inferior e sete janelas no superior, com bandeiras em arco abatido e balcões com gradis metálicos”. GHIRARDELO, Nilson. “Estabelecimento Naval e Colônia Militar do Itapura: Ápice do pensamento urbanístico-militar do Império brasileiro”. In: *IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. São Paulo: 2006, pp. 12-13.

4 O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico (Condephaat) aprovou a restauração do Palácio D. Pedro II no valor de R\$ 3 milhões. Além da restauração, o projeto prevê sua transformação em museu e a construção de uma biblioteca acoplada. No entanto, como o município não possui os recursos suficientes para o financiamento, as obras estão dependendo da mobilização dos governos estadual e federal. Disponível em: *Diário da Região*. “Itapura (SP) – Reforma de forte vira jogo de empurra entre Prefeitura e Estado.” Disponível em: <<http://defender.org.br/tag/itapura?print=print-page>>, acesso em 20 de abril de 2014.

5 Reunião entre os governantes e diplomatas europeus, na qual discutiram o futuro político do continente ao final das guerras napoleônicas.



Região da Colônia de Itapura na foz do Rio Tietê, afluente do Rio Paraná (em tracejado)

trânsito que seria vetado aos Estados que não possuísem territórios nas margens⁶.

A navegação fluvial dos rios Paraguai e Paraná era estratégica. Eram as principais linhas de comunicação das províncias do Mato Grosso e de Goiás e do interior de São Paulo com a Corte e o Oceano Atlântico. O caminho terrestre pelos sertões era mais dispendioso e inseguro. A principal rota era descer até o Rio da Prata e subir os rios Paraná e Paraguai, ultrapassando Assunção até

chegar a Cuiabá. De acordo com o Ministro dos Negócios Estrangeiros:

A navegação fluvial dos rios Paraguai e Paraná era estratégica. Eram as principais linhas de comunicação das províncias do Mato Grosso e de Goiás e do interior de São Paulo com a Corte e o Oceano Atlântico

A distância que separa a província do Mato Grosso do litoral do Império, sertão considerável, exige tempo, abundância de capitais, aumento da população, construção de estradas e canais pelos quais seus produtos e comércio possam transpor imensas distâncias que fora preciso adiar a esperança do engrandecimento desse território

tão rico, se a natureza lhe não oferecesse nos tributários do Paraguai e nestes meios

⁶ Instruções de Paulino S. de Sousa a J. Pimenta Bueno para missão diplomática no Paraguai. IHGB VU 04, 40.

de comunicação mais fáceis e menos dispendiosos e até pelo Paraná e Rio da Prata uma saída para o Atlântico⁷.

A indefinição das delimitações territoriais era herança deixada do passado colonial. Após as independências do Brasil e do Paraguai, os limites não foram imediatamente definidos; pelo contrário, a disputa por terras na fronteira foi uma das questões que acirrou os conflitos entre os Estados. Para demarcação dos limites, o Governo Imperial defendia sua soberania sobre os territórios compreendidos entre o Rio Branco e o Rio Apa, alegando a ocupação por brasileiros, enquanto o Paraguai recorria ao Tratado de Santo Ildefonso (1777) para justificar seu direito sobre o território do Rio Branco⁸.

As relações diplomáticas durante a década de 50 foram marcadas pelo acirramento das tensões. Com o declínio do General Rosas⁹, o perigo eminente de anexação do Paraguai por Buenos Aires foi desconsiderado, e a política de Carlos López tornou-se mais ofensiva contra os interesses brasileiros ao defender que a livre navegação só seria concedida após a resolução dos limites. Apesar das negociações promovi-

das pelas missões diplomáticas¹⁰ enviadas a Assunção, o Imperador D. Pedro II não retificava os tratados de limites, uma vez que não atendiam ao interesse do Brasil, enquanto López embargasse a passagem dos navios brasileiros. Em 1856, o Governo paraguaio assinou o tratado de livre navegação, apesar de manter suspensas as discussões sobre definição jurídica das áreas litigiosas; entretanto, os paraguaios promoviam medidas para dificultar a passagem dos navios, por meio de inspeção, inclusive, nas fortificações militares¹¹.

Diante dos obstáculos enfrentados pela diplomacia, o futuro Visconde do Uruguai declarava no Conselho de Estado, em 1857:

Em 1857, tem toda a aplicação o princípio de que na paz cumpre preparar a guerra
Visconde do Uruguai

“No caso presente, tem toda a aplicação o princípio de que na paz cumpre preparar a guerra”¹². O Império do Brasil considerava utilizar a guerra como recurso contra o Paraguai, como verificamos no relatório ministerial:

Fixando-se cada uma das partes em pretensões incompatíveis com as da outra e deliberadas ambas a não recuar, é impossível chegar a um acordo, e por isso durante séculos nunca o pôde haver.

7 *Apud. Idem*, pp. 1-2.

8 DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: Nova História da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 32.

9 As tropas do General Rosas foram derrotadas em 1852, na Batalha de Monte Caseros, por meio da aliança político-militar constituída pelo Império do Brasil, pelas províncias argentinas de Entre-Rios e Corrientes e pelo Governo da Praça de Montevideú.

10 Após a saída de José Pimenta Bueno até 1856, o Paraguai recebeu diversas missões diplomáticas brasileiras, das quais destacamos: Pedro de Alcântara Bellegarde (1849), Felipe José Pereira Leal (1853), Pedro Ferreira de Oliveira (1855) e José Maria do Amaral (1856). O Brasil recebeu os representantes paraguaios Manuel Moreira de Castro (1853) e José Berge (1856).

11 FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2009, v. 1, p. 97.

12 DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: Nova História da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 33.

Somente a guerra poderia não desatar, mas cortar essas dificuldades¹³.

Apenas com a chegada de José Maria da Silva Paranhos, futuro Visconde do Rio Branco, em 1858, a Assunção, Carlos López assinou o Tratado de Livre Navegação, aprovando cláusulas no que tange à apresentação de documentos e à tarifação, mediante ameaça de guerra pelo Brasil. No entanto, o trânsito brasileiro não estava assegurado. A província do Mato Grosso permanecia isolada, com sua integridade e segurança ameaçadas, o que poderia implicar a perda da unidade do Império do Brasil.

O Ministério da Marinha, diante desse contexto político, buscou medidas a fim de preparar o País militarmente para um conflito armado contra o Paraguai e defender e integrar a província do Mato Grosso ao resto do País, sobretudo em caso de guerra.

ATUAÇÃO DO MINISTÉRIO DA MARINHA DE JOSÉ ANTÔNIO SARAIVA

Durante a década de 50, os programas navais projetavam a modernização da Armada Imperial não só para empregá-la no oceano, mas também para transformá-la em Marinha fluvial atuante no extremo oeste brasileiro. Enquanto a diplomacia tratava das negociações políticas, o Ministério da Marinha, antes da gestão de Antônio Sarai-

va, já atentava-se à defesa das vias fluviais nas áreas estratégicas para a segurança do Império, como explica o relatório do então Ministro José Maria da Silva Paranhos em 1854:

A política e segurança das fronteiras do Império, pelo lado da província do Mato Grosso, exige a conservação das flotilhas nos rios Cuiabá e Alto Paraguai: flotilhas compostas por embarcações ligeiras que tenham ao mesmo tempo a necessária capacidade para montar boa artilharia, alojar guarnições e transportar tropas¹⁴.

Ao analisarmos os programas desenvolvidos pelo Ministro José Antônio Saraiva (1823-1895), inclusive em seus discursos à Câmara dos Deputados¹⁵ entre 1857 e 1858, verificamos alguns objetivos: encomenda de embarcações de pequeno calado para navegação na Bacia do Paraná¹⁶, remanejamento da força naval, investimento nas organizações militares¹⁷ e projeto estratégico de integração da província do Mato Grosso.

A defesa da fronteira ocidental não seria eficaz apenas com ocupação militar. A comunicação do centro político do País com a província por meio de rotas nacionais corroborava para a segurança e a integridade do território, pois reduziria a dependência das vias estrangeiras e as ameaças de bloqueio pelos paraguaios. A integração proposta pelo Ministro Saraiva

13 CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. Relatório do Ministério dos Negócios Exteriores, 1852, p. 10.

14 CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. Relatório do Ministério da Marinha, 1854, p. 14.

15 CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Discursos Parlamentares: José Antônio Saraiva*. Brasília: Câmara dos Deputados, 1978.

16 Segundo o Almirante Armando Vidigal, em 1858 chegaram aos portos brasileiros as canhoneiras francesas mista e a hélice *Beberibe* e *Parnaíba* e as inglesas *Araguaí*, *Iguatemi*, *Itajaí*, *Ivaí*, *Mearim* e *Tietê*. VIDIGAL, Armando. *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985, p. 26.

17 Em 1857, foi promulgado o Decreto nº 1.981, criando a Companhia de Imperiais Marinheiros na província do Mato Grosso. No ano seguinte, José Antônio Saraiva criou a Estação Naval do Mato Grosso, com o objetivo de defender a província e promover o comércio com o Paraguai. Ver: CÂMARA DOS DEPUTADOS. Decreto Imperial nº 1981.

à Câmara dos Deputados foi baseada na aplicação das antigas rotas das moções de São Paulo para Cuiabá e a criação de um estabelecimento naval e colônia militar:

A necessidade que ultimamente sentimos de estreitar as relações do centro e do litoral do Império com a província do Mato Grosso, e particularmente com o Baixo Paraguai, sugeriu ao Governo Imperial a lembrança de criar à margem do Tietê, e, na sua confluência com o Paraná, um pequeno estabelecimento naval, que tivesse por fim aproveitar as 80 léguas de navegação livre de que se dispõe entre as Cachoeiras das Sete Quedas e da

Urubupungá e facilitar por essa forma as remessas de gente e material que se encaminhasse para a fronteira ocidental. E, finalmente, não é fora de propósito recordar que uma pequena esquadilha no Alto Paraná, assegurando aos particulares uma proteção que hoje não encontram no deserto, levará para a margem daquele grande rio gente e capitais, e os habilitará para as explorações minuciosas e úteis que carecemos de empreender naqueles lugares¹⁸.

O ESTABELECIMENTO NAVAL DO ITAPURA E COLÔNIA MILITAR

Para realização do projeto, o Ministério da Marinha incumbiu o Primeiro-Tenente

Antônio Mariano de Azevedo (1827-1884) de explorar o Rio Tietê a fim de analisar as medidas e despesas indispensáveis para introdução da navegação a vapor no Alto Paraná; reconhecer o local estratégico para sediar o estabelecimento naval e relatar as condições de navegação na região.

O oficial foi escolhido devido à sua formação em engenharia na Europa e nos Estados Unidos, especializando-se em estudo de portos, construção de navios, canais e estradas. Já havia tido também experiência em expedições, inclusive na Ilha das Cobras¹⁹. Seu primeiro biógrafo, Liberato Bittencourt, atribui-lhe ideias abolicionistas e republicanas²⁰. Ao assumir a

missão, o militar defendeu o projeto de Antônio Saraiva: “Não é só de grande importância estratégica, no caso de sermos forçados a uma guerra pela impertinência de algum vizinho. É também manifestação da iniciativa do governo, que tem que regar o coração do Mato Grosso e espelhar em seu território frutos da nossa patriótica união²¹.”

Resultado da pesquisa realizada durante a viagem foi o *Relatório sobre os exames de que fui incumbido no interior da província de São Paulo*²², publicado em 1858 por ordem do Imperador D. Pedro II. A obra é uma fonte histórica que transcende os aspectos técnicos de um relatório pelas descrições de vegetação, geologia, clima e condições físicas e de navegabilidade do

A defesa da fronteira ocidental não seria eficaz apenas com ocupação militar

18 CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. Relatório do Ministério da Marinha, 1857, p. 6.

19 Ao retornar de Itapura, foi diretor da Biblioteca da Marinha em 1872. Foi membro efetivo do Conselho Naval e Comandante da Flotilha do Amazonas (1876). Foi condecorado com a Ordem da Rosa e de São Bento de Assis.

20 BITTENCOURT, Liberato. *Mariano de Azevedo: ensaio psicologico*. Rio de Janeiro, 1909.

21 AZEVEDO, Antônio Mariano de. *Relatório sobre os exames de que fui incumbido no interior da província de São Paulo*. Rio de Janeiro: Typ. De Peixoto, 1858, p. 23.

22 A obra obteve repercussão que foi responsável pela eleição de Antônio Mariano como sócio correspondente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

Rio Tietê e seus afluentes, e ganha destaque pelas análises políticas e geoestratégicas, devido às críticas à falta de estrutura e à ausência de medidas governamentais de fomento ao conhecimento, à ocupação e ao desenvolvimento comercial das regiões ribeirinhas. Antônio Mariano informa sobre a presença de comerciantes argentinos na região e a intensiva relação comercial dela com a província do Mato Grosso, o que enfraqueceria a segurança, concorrendo contra o próprio comércio nacional:

Comparem-se a barateza, a segurança e nenhum receio de navegação fluvial, entre-se mesmo cálculo com o empenho com que os vizinhos de Buenos Aires procuram relacionar-se com Mato Grosso. Quem não presente que essas relações afetarão ideias e interesses da província brasileira²³?

Considerando o comércio argentino e a presença paraguaia como elementos ameaçadores à região, o plano estratégico para construção do estabelecimento naval foi ampliado ao sugerir adoção do sistema de colônias agrícolas e militares a fim de desenvolver o comércio, o povoamento e a civilização do interior, complementando a organização militar que sobreviveria

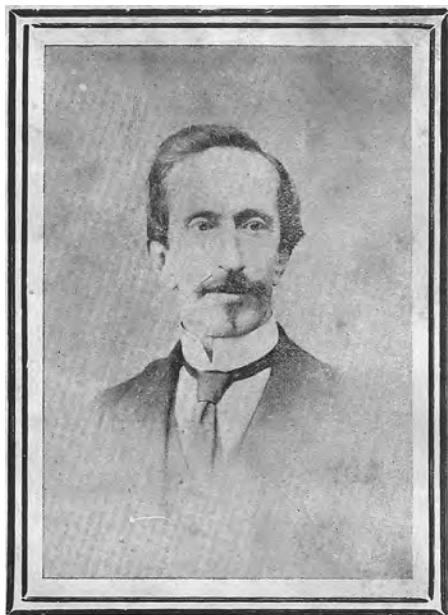
graças à construção naval. De acordo com o primeiro-tenente:

Lançando os olhos sobre o mapa do Brasil, vê-se que se o Paraguai é uma via traçada pela natureza para o desenvolvimento da civilização de Mato Grosso, o Alto Paraná é aquela por onde se infiltrará tudo quanto pode concorrer para abasileirá-

la. Ao encontro da regeneração econômica, marchará das margens do Paraná a regeneração política abraçando-se no centro da província, derramarão por aquele solo o poder de criar núcleos de população nas margens do Tietê, Paranapanema, Ivinheima, Iguatemi, preparar tudo para atrair imigração europeia ou nacional. Ao Estabelecimento do Itapura devem seguir-se outros núcleos de população (...) traçando limites mais circunscritos à província do Mato Grosso, e fará cintilar mais uma estre-

la no pavilhão do Império²⁴.

Em 26 de junho de 1858, o Ministro do Império Marquês de Olinda assinava o Decreto nº 2.200, que estabelecia a criação do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar sob direção do Ministério da Marinha – única colônia militar pertencente à Marinha do Brasil, ao invés do Ministério da Guerra –, com o comando



Primeiro-Tenente Antônio Mariano de Azevedo
(1827-1884)

²³ *Idem*, p. 20.

²⁴ *Ibidem*, pp. 21-23.

concedido ao Primeiro-Tenente Antônio Mariano de Azevedo²⁵.

A localização do sítio da colônia era estratégica, na margem esquerda do Rio Tietê, no salto do Itapura, próximo ao Rio Paraná, onde era navegável desde Urubupungá até a Cachoeira das Sete Quedas da Guaíra. Possuía também terras férteis para agricultura, sobretudo na margem esquerda de Avanhandava. Nas margens do Tietê, eram abundantes as madeiras para construção naval de pequenas embarcações – perobas, aroeiras, angicos e sucupiras. A organização urbana foi desenvolvida – pelo menos no projeto – para atender a vantagens oferecidas pela navegação fluvial: auxiliar na defesa da região e no escoamento dos produtos. Além disso, a urbanização aproveitava tais condições favoráveis – facilitar a organização social²⁶ e executar suas funções.

O Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar foi criado com aspectos multifacetados, corroborando para a atuação da Marinha do Brasil além do âmbito

militar. A colonização tinha caráter econômico, visando ao desenvolvimento da agricultura. Em primeiro lugar, deveria promover o cultivo dos artigos necessários para subsistência da população. O Ministério da Marinha estudava, inclusive, as potencialidades em expandir a agricultura com o aumento da mão de obra, tornando a região um polo comercial com a Baía

do Prata. Além disso, desempenhava uma função sociocultural, por meio da representatividade do Estado brasileiro nos sertões inóspitos, promovendo a civilização dos habitantes do interior – considerados selvagens – e integrando brancos, escravos, africanos livres²⁷, colonos e indígenas.

A justificativa para sua criação corrobora sua função estratégica-

militar. O Estabelecimento Naval permitiria a comunicação do litoral do Império com o Mato Grosso para o correio e logística de armamentos, mantimentos e tropas, em caso de guerra contra o Paraguai. Além disso, atuaria como porto para manutenção da flotilha da Baía do Paraná, promovendo

O Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar foi criado com aspectos multifacetados, corroborando para a atuação da Marinha além do âmbito militar. A justificativa para sua criação corrobora sua função estratégica-militar

25 O processo de organização foi promovido por meio de financiamento do Ministério da Marinha e da província de São Paulo para compra de mantimentos, alimentos e máquinas e contratação de mão de obra. Os subsídios foram enviados por meio de monções organizadas em 1859 que saíram de Piracicaba, inclusive com o vapor inglês *Tamandatahy* desmontado.

26 A organização social era hierárquica, composta pelos militares e colonos divididos em quatro classes. Os cargos de diretor, vice-diretor, ajudante de ordens e o escrivão deveriam ser ocupados por oficiais da Armada. Os colonos dividiam-se em “praças de preto” (1ª classe), militares afrodescendentes retirados das Forças Armadas; e trabalhadores contratados (2ª classe), colonos contratados (3ª classe) e marinheiros retirados de guarnições (4ª classe). Os colonos tinham direito à terra, variando de 10 mil a 40 mil braças quadradas, de acordo com a classe. Ver: COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, 1858, pp. 279-380.

27 Durante sua atuação como diretor, Antônio Mariano concedia alforria aos escravos que constituíram família e desejavam fixar-se em Itapura, com aprovação do Imperador D. Pedro II. Em 1862, criou a Companhia dos Trabalhadores Livres, com o objetivo de obter melhores soldos, alforrias e o direito à propriedade de terra aos colonos.

a defesa da região e garantindo a segurança dos viajantes. Nesse aspecto, caracterizava as primeiras instruções para execução desse projeto: “a navegação a vapor no Alto Paraná, Ivinheima e Brilhante e a abertura de uma estrada que ponha esta colônia em comunicação com Avanhandava, isto é, com a capital, portanto com a Corte²⁸”.

As obras começaram em 1859, sob coordenação do empresário João Gonçalves Peixoto. A construção da estrada de Avanhandava era estratégica, pois obedecia ao plano de integrar Itapura às demais cidades paulistas próximas ao litoral. A comunicação era dependente da navegação fluvial do Rio Tietê, que detinha percursos considerados inavegáveis, sobretudo entre o salto do Itapura e o salto de Avanhandava.

A viagem a bordo do Vapor *Tamandahy* pelo Alto Paraná atrasou por quatro anos, devido às limitações climáticas, financeiras e estruturais enfrentadas pela direção. Apenas em 1863, sob o comando do Primeiro-Tenente Augusto Neto de Mendonça, o vapor navegou pelo Alto Paraná, chegando ao porto de Santa Rosalinda após 32 dias de viagem:

Excessivo e geral foi o contentamento na ocasião em que o Vapor *Tamandahy*, impávido, deixou cair a

sua âncora no porto de Santa Rosalinda. Bem justas e fundadas razões tinha por certo de assim se mostrarem contentes pelo orgulho de ver chegar ao lugar destinado o primeiro navio movido a vapor, que, a despeito de sua impropriedade, por não ter as condições precisas para tal navegação, venceu contudo todas as dificuldades em sua viagem, sulcando as águas do Alto Paraná, Ivinheima e Brilhante com feliz êxito, cumprindo assim os desejos do Governo Imperial e de todos os brasileiros, que, amantes do seu país, se interessam pela prosperidade da remota província do Mato Grosso. Assim ficarão os incrédulos certos de que é exequível a navegação a vapor pelo Alto Paraná até o porto de Santa Rosalinda, e até mesmo fácil, empregando-se navios a vapor²⁹.



Palácio Pedro II – sede da colônia e residência do comandante

28 Relatório de Antônio Mariano de Azevedo a Jesuíno Marcondes de Oliveira Sá, ministro do Estado de Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em 30 de janeiro de 1865. IHGB, Coleção Documentos Navais, DL 1202, 155.

29 Relatório de Antônio Mariano de Azevedo, em 1º de maio de 1867. IHGB, Coleção Documentos Navais, DL 1213, 121.

A conclusão da viagem revelava que o projeto estratégico defensivo criado a partir do Estabelecimento Naval do Itapura era exequível. As cidades geoestratégicas mato-grossenses poderiam utilizar como meio de comunicação com a Corte as rotas nacionais, contribuindo com novos métodos para segurança do território, como descreveu o diretor Antônio Mariano:

1^a – possibilidade de comunicar a Corte com a fronteira do Império na Serra de Maracaju sem transitar por território estrangeiro. 2^a – A certeza de ter a comunicação mais rápida e ao mesmo tempo mais segura e mais estratégica das que, pelo interior do País, se projetem para dita fronteira, porque: 1^o – A província do Paraná não tem os recursos de São Paulo; 2^o – De Antonina à colônia de Jatahy, porto de embarque para o Paranapanema, há 85 léguas, as 45 últimas das quais são de sertão bruto e de terrenos imprestáveis para rodagem, ao passo que de Santos a Piracicaba, porto de embarque para o Tietê, há 33 léguas de boas e frequentadas estradas; 3^o – A comunicação iniciada pelo vapor entre a fronteira de Maracaju e o Itapura significa um dos pensamentos políticos internos mais presentes e patrióticos que a posteridade reconhecerá nos governos do atual Reinado. O porquê, que relação tem isso com a integridade do Império são causas que o Governo Imperial e notáveis estadistas perfeitamente apreciam, apesar de que tenha escapado à reflexão de muitos brasileiros ilustrados³⁰.

O discurso procura justificar a importância da Armada Imperial em promover a navegação do Alto Paraná como plano

estratégico para defesa da fronteira ocidental do Império, a partir do apoio político concedido pelo Governo brasileiro. No entanto, termina criticando o atraso em promover tais medidas para assegurar o território nacional. Apesar do aparente investimento promovido pelas instâncias políticas, a direção sofreu diversas limitações, que destacamos: a falta de mão de obra especializada; o volume de perdas humanas decorrentes da fome e das epidemias de malária; dificuldade em obter comunicação com a Corte; promover a ordem pública, ocorrendo diversos crimes na colônia; e a falta de investimento financeiro do Tesouro Imperial e do Governo paulista, implicando o atraso dos vencimentos e da construção da infraestrutura – mas esta, ainda assim, foi erguida de forma modesta, a custo da força e do suor de militares e escravos.

Criado devido à potencialidade de declaração de guerra do Brasil contra o Paraguai, em 1864, em meio à emergência, o Estabelecimento Naval foi utilizado apenas como rota de comunicação do correio, uma vez que não detinha o aparato estrutural necessário para atuar no conflito. A partir de 1868, com os contornos tomados pelo conflito e a vitória dos aliados anunciada no horizonte, o Governo Imperial optou por fechá-lo, ignorando seu caráter estratégico para a segurança do País e todo o esforço empregado em sua construção.

Foi o fim da ameaça paraguaia. Cem anos depois, em 1968, devido à demanda energética, foi criada a Usina Hidrelétrica Souza Dias. Esses fatores trazem à tona reflexões sobre os motivos pelos quais, após 157 anos, as ruínas de Itapura foram submersas para além das águas do Rio Paraná, no tempo e na história do País.

30 *Idem*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A segunda metade do século XIX marcou o processo de consolidação dos Estados nacionais na Bacia do Prata. No caso específico do Império do Brasil e da República do Paraguai, a disputa pela demarcação de limites e a livre navegação do Rio Paraguai acirraram as relações diplomáticas. O caráter geopolítico desempenhado pela província do Mato Grosso para integridade e segurança do território brasileiro implicou a ameaça do Governo brasileiro em declarar guerra contra os paraguaios a fim de garantir sua principal rota de comunicação com a região e a soberania sobre o território fronteiriço.

Recorrer à guerra implicava preparar o País para o conflito, sobretudo na fronteira ocidental, cabendo à Marinha do Brasil buscar modernizar sua esquadra com aquisição de embarcações fluviais e estabelecer um projeto estratégico para defesa da província

do Mato Grosso, a partir da integração com a Corte por rotas nacionais.

A criação do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar fora inserido nesse projeto para integrar a província do Mato Grosso, a partir do interior de São Paulo, como também ocupar, defender e desenvolver economicamente os sertões próximos à Bacia do Paraná, neutralizando as influências paraguaia e argentina na região.

Entre 1859 a 1870, a Armada Imperial, representada, sobretudo, pelo Capitão-Tenente Antônio Mariano de Azevedo, desempenhou na região não só sua função militar baseada na defesa do território, mas também política, econômica e sociocultural, uma vez

que foi ela a responsável por dirigir a Colônia Militar. Apesar das limitações financeiras, sanitárias, estruturais e humanitárias, a direção conseguiu cumprir sua missão, uma vez que promoveu a navegação a vapor pelo Alto Paraná, estabelecendo uma nova rota de comunicação com a província do Mato Grosso.

A criação do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar foi para integrar a província do Mato Grosso, ocupar, defender e desenvolver economicamente os sertões próximos à Bacia do Paraná

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História da Marinha do Brasil; Rio Paraná; Rio Tietê; Azevedo, Antônio Mariano;

BIBLIOGRAFIA

- BITTENCOURT, Liberato. Mariano de Azevedo: ensaio psychologico. Rio de Janeiro, 1909.
- GHIRARDELO, Nilson. Estabelecimento Naval e Colônia Militar do Itapura: Ápice do pensamento urbanístico-militar do Império Brasileiro. In: IX seminário de história da cidade e do urbanismo. São Paulo: 2006.
- DORATIOTO, Francisco. Maldita Guerra: Nova História da Guerra do Paraguai. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- RIBEIRO, Pedro Freire. A missão Pimenta Bueno (1843-1847). Brasília: Ministério das Relações Exteriores – Seção de Publicações, 1965.
- SILVA, Jéssica de Freitas e Gonzaga da. Em Defesa das Fronteiras Imperiais: A criação do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar. Rio de Janeiro: UERJ, 2014 (monografia).
- _____. Maria Aparecida. Itapura – Estabelecimento Naval e Colônia Militar (1858-1870). São Paulo: USP, 1972 (Tese de Doutorado).
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1985.

FONTES HISTÓRICAS

- AZEVEDO, Antônio Mariano de. Relatório do Primeiro Tenente d'Armada Antônio Mariano de Azevedo sobre os exames de que foi incumbido no interior da província de São Paulo. Rio de Janeiro: Typ. De Peixoto, 1858.
- CÂMARA DOS DEPUTADOS. Coleção de Leis do Império 1858.
- _____. Discursos Parlamentares: José Antônio Saraiva. Brasília: Câmara dos Deputados, 1978.
- Instruções de Paulino Soares de Souza a José Pimenta Bueno para a missão diplomática na República do Paraguai. IHGB, VU 04, 40.
- Relatório de Antônio Mariano de Azevedo, Diretor do Estabelecimento Naval do Itapura, a Jesuíno Marcondes de Oliveira Sá, Ministro do Estado de Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 30 de Janeiro de 1865. IHGB, Docs Navais, DL1202,155.
- Relatório de Antônio Mariano de Azevedo, Diretor do Estabelecimento Naval do Itapura1 de Maio de 1867. IHGB, Docs Navais, DL1213,121.
- Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros apresentados à Assembleia-Geral Legislativa, em 1852. CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. Disponível em: <http://brazil.crl.edu>
- Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros apresentados à Assembleia-Geral Legislativa, em 1857. CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. Disponível em: <http://brazil.crl.edu>

PROJEÇÃO ANFÍBIA*

A Marinha do Brasil será uma Força moderna [...]
(Visão de Futuro da Marinha do Brasil (BRASIL, 2008))

RENATO RANGEL FERREIRA**
Capitão de Mar e Guerra (FN)

SUMÁRIO

Introdução
Evolução das Operações Anfíbias
Desenvolvimento Doutrinário
Projeção Anfíbia: protegendo a Amazônia Azul
Conclusão

INTRODUÇÃO

Projeção Anfíbia é modernidade. A trajetória da evolução do Poder Naval passa, obrigatoriamente, pela incorporação das possibilidades representadas por este contemporâneo tipo de Operação Anfíbia (OpAnf).

Para poder introduzir esse novo tema, o artigo irá, inicialmente, olhar para o passado, em busca das razões que levaram à ocorrência dessa evolução das OpAnf, que visa atender demandas contemporâneas da sociedade e das nações. Em seguida,

voltar-se-á para o presente e o futuro, apresentando o desenvolvimento doutrinário que levou os estrategistas navais a realçarem sua importância, baseados no leque de opções de emprego que as Projeções Anfíbias representam, além de servirem como um multiplicador para todo Poder Naval. Por fim, neste contexto, destacará a importância do papel que este vetor representa para a consolidação da presença da Marinha do Brasil (MB) no Atlântico Sul e, conseqüentemente, para a proteção da Amazônia Azul.

* Artigo publicado originalmente na revista *Âncoras e Fuzis* nº 45, 2014.

** Imediato do Comando do Desenvolvimento Doutrinário do Corpo de Fuzileiros Navais.

EVOLUÇÃO DAS OPERAÇÕES ANFÍBIAS

As Operações de Desembarque remontam a milênios. O fato, tornado claro por Julian Corbett, de que “os homens vivem sobre a terra e não sobre o mar” e que é em terra que grandes questões são resolvidas tem, ao longo da história, estabelecido esta perene conexão entre a guerra no mar e em terra, que, muitas vezes, materializa-se com o desembarque de forças para combater no litoral (CORBETT, 2004).

Apesar dessa longa existência, foi na primeira metade do século XX que as Operações de Desembarque sofreram sua mais marcante transformação. Esse desenvolvimento doutrinário ocorreu com o propósito de atender a uma demanda estratégica, visualizada ainda na década de 1920, que estabelecia que, no contexto de uma guerra no Pacífico, as Forças Navais norte-americanas teriam de apoiar sua campanha na sucessiva conquista de ilhas oceânicas para o estabelecimento de bases navais avançadas.

Partindo dessa premissa, o United States Marine Corps (USMC) desenvolveu a doutrina, concebeu meios adequados e organizou e adestrou suas forças para a execução da então recém-denominada Operação Anfíbia. Esse processo evolutivo, que atingiu seu ápice nas próprias águas do Oceano Pacífico, durante a Segunda Guerra Mundial, consagrou a OpAnf como uma eficiente opção de emprego do Poder Naval contra litoral fortemente defendido.

Durante a Guerra Fria, a ameaça representada pela escalada das capacidades militares vigentes confirmou a importância desse tipo de operação de guerra naval, particularmente de seu tipo mais cinético – o Assalto Anfíbio.

O término da Guerra Fria, no entanto, refreou a corrida armamentista e fez desvanecer as grandes ameaças. A possibilidade iminente de uma guerra mundial foi sendo substituída pela realidade da ocorrência de inúmeras crises de menor envergadura. Essas crises passaram a representar uma nova ameaça à segurança e à estabilidade das relações internacionais, não tanto pelas suas intensidades, mas por sua crescente frequência.

O término da Guerra Fria refreou a corrida armamentista e fez desvanecer as grandes ameaças. O conceito de OpAnf teve que ser flexibilizado surgindo a Projeção Anfíbia

Não tardou para que as principais nações percebessem a necessidade de alterar o foco do emprego de parcela considerável de seus poderes navais. Do combate “no mar”, contra uma esquadra inimiga que não mais se apresentava como ameaça concreta, as Marinhas desses países passaram a privilegiar

o combate “a partir do mar”, projetando-se sobre o litoral para lidar com a realidade das crises.

Para tanto, tiveram de flexibilizar o próprio conceito de OpAnf. Este deixava de ser apenas uma ferramenta de combate, para forçar a entrada do Poder Naval em litorais claramente hostis, para ser também uma opção menos bélica, apta a levar soluções às crises que se desenvolviam em ambientes apenas potencialmente hostis, ou mesmo permissivos, projetando uma força que se apresentava não mais para combater, e sim para colaborar ou mediar conflitos.

Foi nesse contexto que surgiu a Projeção Anfíbia: filha legítima da nova ordem mundial instalada.

DESENVOLVIMENTO DOUTRINÁRIO

Os quadros 1 e 2 demonstram o desenvolvimento doutrinário operado por importantes Forças Armadas do mundo para acomodar esta mudança no perfil operacional das OpAnf.

O Quadro 1 apresenta a evolução da própria definição de OpAnf, comparando sua evolução no exterior e na MB. A definição inicial, que data de 1951, visualizava o emprego do Poder Naval apenas contra litorais com oposição inimiga. Esta definição atendeu às demandas operacionais das Marinhas até o início dos anos 1990. A partir de então, a definição foi flexibilizada para abranger também a possibilidade de desembarque em ambientes potencialmente hostis, na definição de 1992. Desde 2001, passou-se a considerar o desembarque em litorais permissivos e – como a diferenciação da situação militar do litoral (se hostil, potencialmente hostil ou permissivo) deixou de ter importância, uma vez que as OpAnf passaram a ocorrer nos três ambientes – a definição contemporânea, nos Estados Unidos da América (EUA), na Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) e na Austrália, deixou de fazer menção a este fato. Com relação à MB, a definição evoluiu apenas uma vez, em 1997, para abranger somente os litorais potencialmente hostis. A definição de 2014 não incluiu os litorais permissivos.

O Quadro 2 aponta a evolução da denominação conferida ao quinto tipo de OpAnf. Desde a Segunda Guerra Mundial até 1989, a doutrina previa a ocorrência de apenas quatro tipos de OpAnf: assalto, incursão, retirada e demonstração. Em 1989, a doutrina norte-

-americana passou a citar as OpAnf ditas não tradicionais, que abrangiam os conflitos de baixa intensidade, respostas militares antecipadas e outras operações relacionadas. Em 2001, é citado pela primeira vez um quinto tipo, ainda sem nome próprio, referido apenas como “outras” OpAnf. A edição de 2009 do manual JP3-02: *Anfhibious Operations* buscou corrigir o lapso, denominando este tipo de “Apoio Anfíbio a outras OpAnf”. Ainda em 2009, no contexto do chamado “Renascimento Anfíbio”, o artigo de referência “Operações Anfíbias no século XXI” apresentou um nome abrangente, que buscava apontar todo o espectro de ações abrangidas: “engajamento anfíbio e mitigação de crises” (ESTADOS UNIDOS, 2009b). No ano de 2014, a MB passou a considerar o quinto tipo de OpAnf, denominando-a de Projeção Anfíbia, e os americanos criaram uma nova denominação para ela: Apoio de Força Anfíbia para Resposta a Crises e a Outras Operações.

A coleção de citações apresentada nos quadros, apesar de abranger documentos doutrinários de outros países, tem um foco maior nas evoluções apontadas pela doutrina do USMC. A razão para tanto é simples: foram esses fuzileiros navais que, na primeira metade do século passado, conceberam todo o corpo doutrinário, ainda hoje vigente, para as OpAnf. Doutrina esta presente não apenas na MB, mas também nas principais Marinhas ocidentais. Acrescente-se que, além de terem concebido a teoria, eles testaram sua prática e validaram sua eficiência aplicando-a inúmeras vezes em combate. Agora, são esses mesmos fuzileiros navais que operam a flexibilização de seu conceito.

Essa mudança teve início em 1992, com a publicação do documento conceitual denominado: “... *From the Sea*” (“... A Partir do Mar”). Nele, a Marinha norte-americana preparava-se para o século XXI. A Guerra Fria estava terminando, o que justificava esse novo direcionamento estratégico, que

QUADRO 1 – DEFINIÇÃO DE OPERAÇÃO ANFÍBIA

ANO	OUTROS PAÍSES	BRASIL
1951	Uma expedição no exterior envolvendo um desembarque contra a oposição inimiga (ESTADOS UNIDOS, 1951).	–
1979	–	A OpAnf refere-se normalmente ao ataque lançado do mar, por Força Naval e Força de Desembarque, sobre litoral inimigo defendido (BRASIL, 1979).
1989	OpAnf é um ataque lançado a partir do mar por Forças Navais e Anfíbias, embarcadas em navios ou embarcações envolvendo o desembarque em litoral hostil (ESTADOS UNIDOS, 1989).	–
1992	OpAnf é um ataque lançado a partir do mar por Forças Navais e Anfíbias, embarcadas em navios ou embarcações envolvendo o desembarque em litoral hostil ou potencialmente hostil (ESTADOS UNIDOS, 1992).	–
1997	–	A OpAnf refere-se, normalmente, a um ataque lançado do mar por uma Força-Tarefa Anfíbia, sobre litoral hostil ou potencialmente hostil (BRASIL, 1997).
2001	OpAnf é uma operação militar lançada a partir do mar por uma Força Anfíbia, embarcada em navios ou embarcações com o principal propósito de introduzir uma Força de Desembarque em terra para cumprir uma missão determinada (ESTADOS UNIDOS, 2001).	–
2004	–	A OpAnf é uma operação militar lançada do mar, normalmente por uma Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf), sobre litoral hostil ou potencialmente hostil (BRASIL, 2004).
2009	OpAnf é uma operação militar lançada a partir do mar por uma Força Anfíbia, embarcada em navios ou embarcações com o principal propósito de introduzir uma Força de Desembarque em terra para cumprir uma missão determinada (ESTADOS UNIDOS, 2009a).	–
2009	OpAnf é uma operação militar lançada a partir do mar por uma Força Naval e Força de Desembarque embarcadas em navios, embarcações de desembarque ou aeronaves de asa rotativa, com o principal propósito de projetar taticamente a Força de Desembarque (ForDbq) em terra, em um ambiente que pode variar de permissivo a hostil (AUSTRÁLIA, 2009).	–
2010	Uma operação militar lançada a partir do mar por uma Força Naval e Força de Desembarque embarcadas em navios ou embarcações, com o principal propósito de projetar taticamente a ForDbq em terra, em um ambiente que pode variar de permissivo a hostil (ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, 2010).	–
2014	OpAnf é uma operação militar lançada a partir do mar por uma Força Anfíbia para conduzir Operações de Força de Desembarque em litorais (ESTADOS UNIDOS, 2014).	A OpAnf é uma operação naval lançada do mar, por uma Força-Tarefa Anfíbia (ForTarAnf), sobre região litorânea hostil ou potencialmente hostil, com o efeito desejado de introduzir uma ForDbq em terra para cumprir missões designadas (BRASIL, 2014a).

Fonte: o autor (2014)

QUADRO 2 – TIPOS DE OPERAÇÃO ANFÍBIA

ANO	OUTROS PAÍSES	BRASIL
1979	–	Tipos de OpAnf: desembarque, incursão e retirada (BRASIL, 1979).
1989 1992	As OpAnf tradicionais são: assalto, demonstração, incursão e retirada. As OpAnf não tradicionais são: conflitos de baixa intensidade, resposta militar antecipada, [...], operações relacionadas (ESTADOS UNIDOS, 1989).	–
1997	–	Esta operação comporta quatro modalidades: o assalto anfíbio; a incursão anfíbia; a demonstração anfíbia; e a retirada anfíbia (BRASIL, 1997).
2001	Tipos de OpAnf: assalto, retirada, demonstração, incursão e outras operações anfíbias em ambientes permissivos, incerto ou hostis (ESTADOS UNIDOS, 2001).	–
2004	–	Esta operação comporta quatro modalidades: o assalto anfíbio; a incursão anfíbia; a demonstração anfíbia; e a retirada anfíbia (BRASIL, 2004).
2009	As OpAnf ocorrem em todo o espectro das Operações Militares e são categorizadas em 5 tipos: assalto, retirada, demonstração, incursão e apoio anfíbio a outras operações (ESTADOS UNIDOS, 2009a).	–
2009	São os seguintes tipos de OpAnf, em ordem de probabilidade de ocorrência: Engajamento Anfíbio e Resposta a Crises; incursão; assalto; retirada; e demonstração (ESTADOS UNIDOS, 2009b).	–
2014	Os cinco tipos de Operação Anfíbia são: Incursão Anfíbia; Demonstração Anfíbia; Assalto Anfíbio; Retirada Anfíbia; e Apoio de Força Anfíbia para resposta a crises e outras operações (ESTADOS UNIDOS, 2014).	Esta operação comporta geralmente as modalidades: assalto anfíbio, incursão anfíbia, demonstração anfíbia, retirada anfíbia e projeção anfíbia (BRASIL, 2014a).

Fonte: o autor (2014)

mutava o foco das operações navais do alto-mar para os litorais, onde as crises seriam combatidas (ESTADOS UNIDOS, 1992).

Em 1996, um novo documento – *Operational Maneuver From the Sea* (Manobra Operacional a Partir do Mar) – detalhava como as Forças Anfíbias deveriam usar o mar como espaço de manobra para realizar OpAnf, que poderia variar desde uma ajuda humanitária até o combate violento contra uma nova superpotência (ESTADOS UNIDOS, 1996).

Após os atentados terroristas de 11 de setembro, o USMC envolveu-se profundamente com Operações Terrestres, sem caráter naval,

no Iraque e Afeganistão. Próximo ao final da primeira década deste século, esse emprego como um “Segundo Exército” alertou seus estrategistas para a necessidade de voltar às suas raízes e recuperar o seu caráter naval perdido.

É nesse contexto que, em 2009, é lançado o documento “Operações Anfíbias no Século XXI”, que busca estimular o chamado “Renascimento Anfíbio” do USMC. Nele, destaca-se a aplicabilidade das Forças Anfíbias para missões em todo o amplo Espectro das Operações Militares (EOM), que se estendem desde o engajamento, a cooperação, a segurança e as atividades

de dissuasão até as respostas a crises e limitadas operações de contingência e, se necessário, as principais operações e campanhas (ESTADOS UNIDOS, 2009).

Nos últimos anos, o *Marine Corps Warfighting Laboratory*, por meio do experimento *Expeditionary Warrior* (EW), um jogo de guerra anual, formula e testa conceitos que subsidiam o desenvolvimento doutrinário do USMC. O foco das edições de 2011-12 foi o chamado Renascimento Anfíbio. Assim, o propósito dessas EW foi o de explorar o conceito de Entrada Forçada para sobrepujar os desafios das estratégias de defesa de costa embasadas no conceito de “Antiacesso e Negação de Área” (A2/AD – em sua sigla em inglês) (ESTADOS UNIDOS, 2014).

As edições da EW 2013-2015 estão examinando a visão de futuro das Operações Marítimas, com emprego de força para agir rápido e preparar a escalada da resposta a ameaças ou crises

dentro de todo o EOM. São esses experimentos que geram os objetivos de adestramento para os grandes exercícios anfíbios que o USMC tem realizado nesta década.

Um exemplo desses exercícios é a *Bold Alligator* (BA), uma OpAnf de grande envergadura, envolvendo meios navais e de fuzileiros navais dos EUA e de outros países, que realiza, simultaneamente e a partir do mar, uma série de ações que abrangem todo o EOM e que não possuem uma frente linear definida. Em 2014, a BA está explorando os seguintes temas: engajamento anfíbio (operação que busca estreitar laços, compartilhar informações e ampliar a confiança mútua entre as Forças Armadas de países de interesse); operação de reforço de embaixada; quatro

Incursoes Anfíbias independentes (sendo uma delas de longo alcance, com alvo a 220 milhas da costa); duas Operações de Ajuda Humanitária; duas Operações de Apoio Militar à Saída (*Military Assisted Departure* – um tipo de Operação de Evacuação de Não Combatentes de pequena envergadura); e conquista de uma Zona de Desembarque.

Um fato curioso é que essa mesma flexibilização, aqui apontada nos EW, BA e documentos doutrinários, está abrangendo outras Forças Armadas, como o próprio Exército Brasileiro (EB). Em sua recente *Doutrina Militar Terrestre* (BRASIL, 2014b), introduziu-se o conceito de “Ope-

Uma operação pode ser iniciada como uma atividade benigna, passar a uma atividade de emprego limitado da força e terminar como uma Operação de Guerra Naval

rações no Amplo Espectro”, que visa “obter e manter resultados decisivos nas operações, mediante a combinação de Operações Ofensivas, Defensivas, de Pacificação e de Apoio a Órgãos Governamentais, simultânea ou sucessivamente, prevenindo ameaças, gerenciando crises e solucionando conflitos

armados, em situações de Guerra e de Não Guerra” (ver Figura 1) (BRASIL, 2014b).

Uma característica marcante da Projeção Anfíbia, assim como de todas as operações que ocorrem em todo o EOM, é que ela pode transitar entre os extremos do espectro. Assim, uma operação pode ser iniciada como uma atividade benigna, passar a uma atividade de emprego limitado da força e terminar como uma Operação de Guerra Naval.

Essa mesma característica foi percebida por Eric Grove, um importante estrategista naval britânico, que em 1990 representou as funções do Poder Naval relacionadas ao uso do mar em um diagrama (ver Figura 2), contendo um triângulo e três círculos. Os lados do triângulo

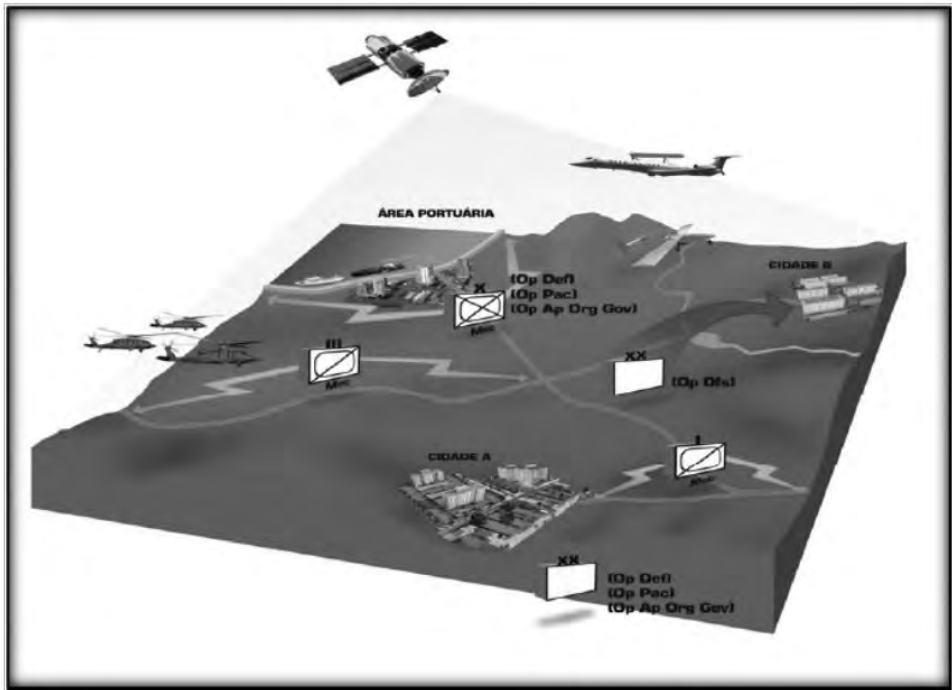


Figura 1: Operações no Amplo Espectro
Fonte: BRASIL (2014b)

e cada círculo representavam um grupo de atividades: na base do triângulo, a função militar do Poder Naval relaciona-se com o círculo da confrontação leste-oeste; o lado da esquerda representa a função diplomática e os interesses nacionais; e o outro lado, a função constabular* e as atividades de imposição da lei e da ordem. Por fim, Grove ensina:

Algumas vezes um evento naval em particular encontra-se em apenas um círculo; outras vezes, na interseção de dois, ou até dos três, círculos. A localização precisa de qualquer ponto é mais uma questão de interpretação do que uma clara e precisa definição, mas o diagrama com os três círculos é interessante pelas suas implicações para o futuro [...]. (GROVE, 1990).

Essa possibilidade de operações de natureza distinta ocorrerem simultaneamente

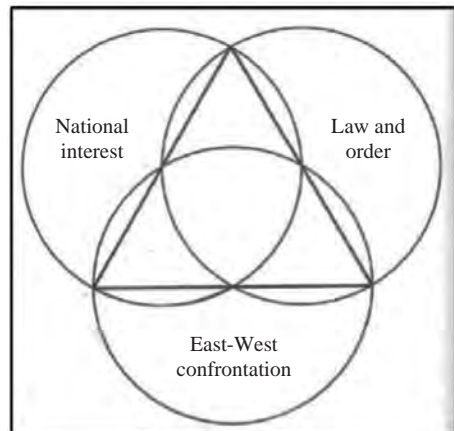


Figura 2: Triângulo do uso do mar de Eric Grove
Fonte: GROVE (1990)

* N.A.: A função constabular deve ser aqui compreendida como o emprego das Forças Armadas em funções policiais (BRASIL, 2007).

está prevista no conceito de “Operações no Amplo Espectro” do EB e na Doutrina Marítima Britânica:

Na prática, a maioria das operações realizadas por Forças Navais incorpora aspectos de cada uma dessas funções [combate, segurança marítima e engajamento internacional]. Elas são intimamente inter-relacionadas e podem ser realizadas simultânea ou consecutivamente, com pouca ou nenhuma mudança física na estrutura da força. A diferença entre segurança marítima e operações de combate, por exemplo, pode, ocasionalmente, ser extremamente difícil de distinguir. Mas este é justamente um dos mais valiosos recursos das Forças Navais; elas oferecem opções para os tomadores de decisão para escalar ou desescalar crises simplesmente alterando sua postura. (REINO UNIDO, 2011).

Finalizando esta abordagem doutrinária do tema, cita-se o

estrategista naval britânico Geoffrey Till (2009), renomado pensador que aponta a direção geral do futuro das Marinhas:

Haverá um foco contínuo no litoral. [...] Apesar da percepção comum, a maioria das atividades navais tem ocorrido no litoral. Isto é provável que continue a ocorrer, ou até mesmo aumentar, pelo menos por enquanto. Parte da razão para isso é que muitos dos problemas do mundo se manifestam nas regiões litorâneas onde o acesso e apoio do mar está disponível. [...] As características clássicas do Poder Naval (mobilidade, garantia de acesso, alcance, flexibilidade, controlabilidade) continuarão a ser adequadas para a re-

alização de diversificadas e politizadas operações no litoral. [...]

É provável que a variedade e diversidade de tarefas navais aumentem. [...] as forças marítimas estão enfrentando um conjunto de situações novas, muito mais politizadas, complexas e confusas, nas quais elas podem ser chamadas a oferecer quase tudo, desde bombas até bebês. [...] As Marinhas, portanto, precisam se diversificar, para incluir em seu repertório uma faixa adicional de funções constabulares e de estabilização que exigem novas atitudes e novos conjuntos de habilidades. [...]

As Marinhas que se envolvem em operações expedicionárias geralmente o fazem na expectativa de que elas contribuirão para a estabilidade internacional, e suas atividades são normalmente di-

rigidas contra governos ou contra outras forças que parecem ameaçar essa estabilidade. No entanto, desastres físicos e humanitários, tais como ciclones, ter-

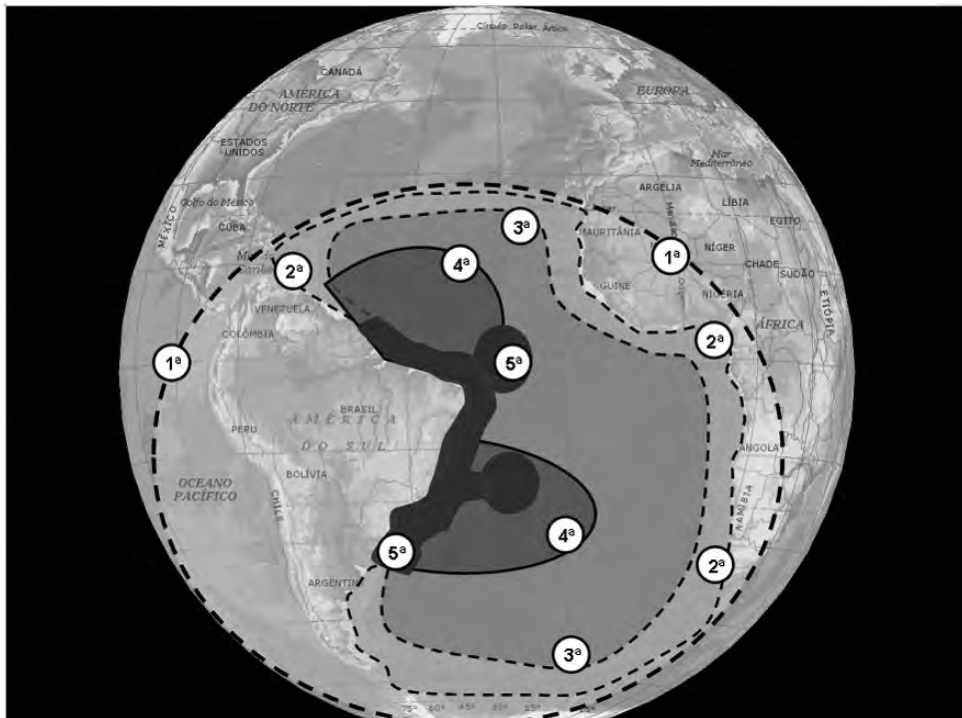
remotos e guerras civis, podem também ameaçar a boa ordem. As operações humanitárias para restaurar a boa ordem a partir do mar, impedindo ou aliviando o desconforto, tornaram-se muito comuns. Essas operações [no litoral] incluem: a) ataques baseados no mar contra as forças da desordem – operações contra pirataria ou centros de tráficos de escravos passaram a ser uma atividade naval comum; b) operações de ajuda humanitária na sequência de catástrofes naturais; c) operações de evacuação de não combatentes; e d) missões humanitárias proativas em que as forças navais chegam a lugares carentes antes de um desastre, esperando, com isso, aliviar suas potenciais consequências. [...]

A defesa da Amazônia Azul é o grande desafio da Marinha do Brasil

PROJEÇÃO ANFÍBIA: PROTEGENDO A AMAZÔNIA AZUL

A defesa da Amazônia Azul é o grande desafio da Marinha do Brasil.

Como esta defesa poderá ser conduzida? Certamente ela não ocorrerá de dentro da própria Amazônia Azul. Sua defesa deve iniciar o mais distante possível. As principais Marinhas do mundo protegem



- 1ª Camada – Diplomacia Naval (construção de parcerias, Mostrar Bandeira), Projeção de Poder sobre Terra (Ajuda Humanitária, Operações de Paz) e Segurança Marítima (Combate às Novas Ameaças, como a pirataria e narcotráfico)
- 2ª Camada – Consciência Situacional Marítima
- 3ª Camada – Negação do Uso do Mar (emprego de submarinos) e Projeção de Poder sobre Terra (negação do uso de ilhas oceânicas)
- 4ª Camada – Controle de Área Marítima e Projeção de Poder Sobre Terra (“controle de ilhas oceânicas e de áreas terrestres que controlam áreas de trânsito ou onde estão localizadas as bases inimigas”). Esta camada protege as duas áreas do litoral que continuarão a merecer atenção especial, do ponto de vista da necessidade de controlar o acesso marítimo ao Brasil: a faixa que vai de Santos a Vitória e a área em torno da foz do Rio Amazonas
- 5ª Camada – Controle de Área Marítima e Segurança Marítima

Figura 3: Esboço de um sistema de defesa em camadas do litoral brasileiro

Fonte: FERREIRA (2014)

seus litorais com um arranjo de sistemas de armas disposto em camadas sucessivas e complementares entre si, de acordo com o conceito de A2/AD. A camada mais externa e, portanto, a de maior alcance é a da Diplomacia Naval (ver Figura 3) (MONTEIRO, 2010; FERREIRA, 2014).

De acordo com a DBM, entende-se por Diplomacia Naval a capacidade de “influenciar a opinião pública e as elites dirigentes do país-alvo, reforçar laços de amizade, garantir acordos e alianças e demonstrar intenções em áreas de interesse, contribuindo para a adoção de ações favoráveis e dissuadindo as desfavoráveis”. Em relação às formas de emprego do Poder Naval nesta atividade, sobressaem-se, entre outras: operações executadas em razão de compromissos internacionais; cooperação na formação de Marinhas amigas; Operações Humanitárias; Ações Cívico-Sociais e Operações de Evacuação de Não Combatentes (BRASIL, 2014).

Nessa camada, o Poder Naval precisa atuar no litoral de países de interesse, contribuindo para a boa ordem no mar e a partir do mar. Cabe o registro de que a costa atlântica da África apresenta características singulares: existência de estados com estruturas político-econômicas débeis, contingente demográfico elevado, coexistência de conflitos étnico-culturais latentes, propensão ao rápido alastramento de pandemias devido às condições sanitárias, densidade populacional, Forças Armadas com pouca capacidade de proteção externa, ameaças terroristas e pirataria, entre outras (FERREIRA, 2010).

Conforme descrito em A Próxima Singradura, edição extra de *O Anfíbio*, a:

[...] segurança da Amazônia Azul decorrerá da propagação da influência do Poder Naval brasileiro pelo Atlântico Sul, suas adjacências e ilhas oceânicas.

A presença crível do Poder Naval deverá ser percebida não apenas no mar, mas também nos litorais de nosso entorno estratégico. Nessa presença, uma força que avance sobre terra a partir de bordo, seja para combater, seja para oferecer apoio humanitário, será uma ferramenta imprescindível no balanço de poder da futura esfera de influência da Marinha do Brasil. (MONTEIRO, 2010)

É neste contexto que se insere a Projeção Anfíbia.

A nova edição da DBM (2014a) inseriu essa importante atualização doutrinária. Ela flexibilizou, em certa medida, o conceito de OpAnf, incorporando a ideia, já mundialmente consagrada há décadas, de que a “projeção de tropa anfíbia em terra é o que caracteriza a operação anfíbia contemporânea, não importando o grau de hostilidade do ambiente nem o tipo de missão a ser cumprida”.

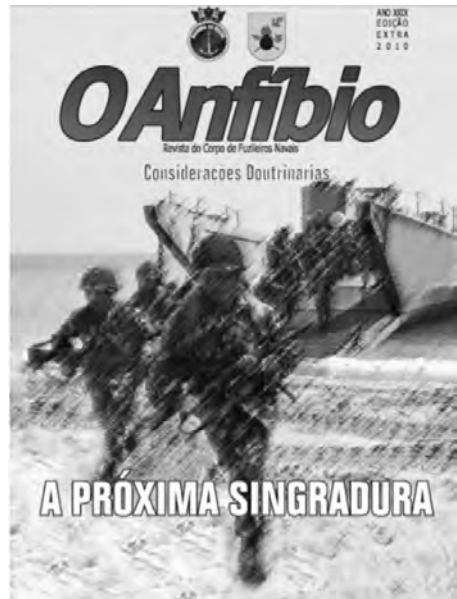


Figura 4: Capa da revista *O Anfíbio*, edição extra
 Fonte: *O Anfíbio* (2010)

Esse novo conceito de emprego de força vai ao encontro das principais demandas operacionais apontadas tanto por outros países quanto pela doutrina do EB e por estrategistas navais com embasadas visões de futuro. Assim, a Projeção Anfíbia agrega ao Poder Naval brasileiro uma multiplicidade de capacidades necessárias ao fortalecimento da presença da MB no Atlântico Sul. Entre essas capacidades destacam-se a prevenção de conflitos e a distensão de crises de diversas naturezas.

Cabe o registro de que a otimização do emprego do Conjugado Anfíbio passa pela obtenção de Navios de Propósitos Múltiplos (NPM), capazes de realizar diversificadas tarefas no mar e a partir do mar, como as operações de ajuda humanitária, as de evacuação de não combatentes, as ações de defesa civil, além de servirem como Navios de Comando e Controle ou Navios de Recolhimento e Tratamento de Baixas. Ademais, é exatamente essa capacidade de realizar Projeções Anfíbias que tem feito importantes Marinhas do mundo incorporarem este tipo de navio a suas esquadras.

Dessa forma, ao dar corpo à camada mais externa do sistema defensivo do litoral brasileiro, o Conjugado Anfíbio, com capacidade de realizar Projeções Anfíbias no entorno estratégico nacional, deverá se consolidar como um importante instrumento para a defesa da Amazônia Azul.

CONCLUSÃO

A Projeção Anfíbia, ao flexibilizar o conceito de OpAnf, incorporou moder-

nidade às capacidades do Poder Naval, coadunando-o às demandas contemporâneas do mundo pós-Guerra Fria e pós-11 de setembro e à própria Visão de Futuro da MB. O espaço de batalha moderno, seja no mar, seja em terra, tende a ser não linear. As forças que atuarão nele têm de estar aptas a operar em todo o EOM.

O breve histórico das OpAnf apresentado buscou demonstrar que sua evolução foi fruto da busca pelo equilíbrio entre demandas estratégicas dinâmicas e capacidades operacionais. Foi assim no período entre guerras, quando se formulou a base para os Assaltos Anfíbios às ilhas do Pacífico. Foi assim também no pós-Guerra Fria, quando a resposta às crises demandou uma forma de OpAnf menos bélica e mais politizada.

O acompanhamento do desenvolvimento doutrinário procurou destacar que essa evolução foi paulatinamente enquadrada no corpo doutrinário de importantes países. Realçou-se também que a Projeção Anfíbia está alinhada tanto com a colocação, pelo EB, do conceito de “Operações no Amplo Espectro” no centro de sua doutrina quanto com a perspectiva de futuro de importantes pensadores navais.

Por fim, o artigo apresentou a importante ligação entre o ganho representado por este desenvolvimento doutrinário e a modernização do Poder Naval sendo, nos moldes apresentados, imprescindível para a defesa dos interesses nacionais na imensa Amazônia Azul.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Corpo de Fuzileiros Navais; Operação anfíbia; Estratégia;

REFERÊNCIAS

- AUSTRÁLIA. Department of Defence. ADDP 3.2: Amphibious Operations. Edition 2. Austrália, 2009.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Publicação MD35-G-01: Glossário das Forças Armadas. Brasília, D.F., 2007.
- BRASIL. Comando da Marinha. EMA-300: Plano Estratégico da Marinha (PEM), Brasília, D.F., 2008.
- _____. EMA-305: Doutrina básica da Marinha. Brasília, DF, v. I, 2014a.
- BRASIL. Estado-Maior da Armada. Publicação EMA-305: Doutrina básica da Marinha. Brasília, D.F., 2004.
- BRASIL. Estado-Maior do Exército. Publicação EB20-MF-10.102. Doutrina Militar Terrestre. Brasília, DF, 2014b.
- BRASIL. Ministério da Marinha. Doutrina básica da Marinha. Brasília, D.F., 1979.
- _____. Brasília, D.F., 1981.
- _____. Brasília, D.F., 1983.
- _____. Brasília, D.F., 1997.
- CORBETT, Julian Stafford. *Principles of maritime strategy*. Mineola: Dover Publications, 2004.
- ESTADOS UNIDOS. Department of the Navy. *From the sea: preparing the naval service for the 21st century*. Washington, D.C., 1992.
- _____. Forward ... From the sea. Washington, D.C., 1994a.
- ESTADOS UNIDOS. Department of Defense. JP 1-02: Dictionary of Military and Associated Terms. Washington, D.C., 1994b.
- _____. Washington, D.C., 2010.
- _____. JP 3-02: Joint Doctrine for Amphibious Operations. Washington, D.C., 1992.
- _____. Washington, D.C., 2001.
- _____. Washington, D.C., 2009a.
- _____. JP 3-02.1: Joint Doctrine for Landing Force Operations. Washington, D.C., 1989.
- ESTADOS UNIDOS. Marine Corps. Amphibious Manual 1: Training. Washington, D.C., 1951.
- ESTADOS UNIDOS. Marine Corps. Amphibious Operations in the 21st Century. Washington, D.C., 2009b.
- _____. Expeditionary Warrior 2014: Final Report. Washington, D.C., 2014.
- FERREIRA, Renato Rangel. "Amazônia Azul: espaço de batalha para os combatentes anfíbios". *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, ano XXIV, nº 23, p. 95-104, 2004.
- _____. "A Amazônia Azul e o Atlântico Sul e Tropical". *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, p. 127-139, abr./jun. 2010.
- _____. "Operações Anfíbias no século XXI: tarefas básicas do Poder Naval para a proteção da Amazônia Azul". *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, jan./jun. 2014.
- GROVE, Eric. *The future of sea power*. Annapolis: Naval Institute Press, 1990.
- MONTEIRO, Alvaro Augusto Dias. "A próxima singradura". *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, ano XXIX, p. 9-65, out. 2010a. Edição extra.
- ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE. AAP-6: NATO Glossary of Terms and Definitions: english and french. [S.l.], 2010.
- REINO UNIDO. Ministry of Defence. The Development, Concepts and Doctrine Centre Joint doctrine publication 0-10: British maritime doctrine. 3. ed. Londres: TSO, 2011.
- TILL, Geoffrey. *Seapower: a guide for the Twenty-First Century*. 2. ed. Londres: Frank Cass Publishers, 2009.

RELAÇÕES DO BRASIL COM A REPÚBLICA POPULAR DA CHINA*

CESAR AUGUSTO LAMBERT DE AZEVEDO**
Capitão de Mar e Guerra (Ref³)

SUMÁRIO

Introdução
O programa estratégico do Presidente Xi Jinping e os desafios postos
As relações Brasil-RPC
Considerações finais

INTRODUÇÃO

A República Popular da China (RPC) vem ocupando o noticiário brasileiro de forma crescente. As transações comerciais bilaterais constituem a superfície visível das relações sino-brasileiras, mas há outros temas presentes. São relações de dois Estados com conhecimento mútuo

assimétrico: percebe-se que os chineses conhecem o Brasil e o seu povo melhor do que conhecemos a RPC e os chineses. O nosso conhecimento sobre os nossos parceiros orientais parece ser ralo. Essa assimetria pode ajudar a explicar o desbalanceamento qualitativo nas relações de trocas, como será ilustrado no texto. É como se fosse uma demonstração de um

*Adaptação de parte do texto distribuído para os alunos do curso de Relações Internacionais das Faculdades de Campinas (FaCamp), por ocasião do painel “A China vista pelo Brasil”, em abril de 2015.

** Ex-Adido de Defesa do Brasil na República Popular da China e na República da Coreia. Especialista em Política Internacional pela Fundação Getúlio Vargas. Doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval. Doutor em Ciência Política pela Universidade de São Paulo.

N.R.: Três figuras deste artigo estão reproduzidas, em cores, nas capas (3ª e 4ª) da revista para melhor visualização.

velho mito: o Brasil é um país de vocação agrícola. De outro ponto de vista, ser um dos maiores produtores de bens primários do mundo, especialmente alimentos, pode ensejar uma dependência de outras nações às exportações brasileiras.

Contudo, sabe-se que as relações de troca não devem se ater ao comércio. Com efeito, o Brasil vem firmando com a RPC algumas parcerias em Ciência e Tecnologia (C&T) oportunas para o nosso país. Assim é que experimentamos a construção de satélites de sensoriamento remoto por meio do programa China Brazil Earth Remote Satellites (CBERS), há pesquisa conjunta de enzimas para utilização em fabricação do etanol de segunda geração, há intercâmbio de alunos de pós-graduação em universidades dos dois países e o Brasil e a RPC fazem parte do grupo conhecido pelo acrônimo Brics¹. Trata-se de um desenho de cooperação nos campos da política e da economia. Na economia, propõe-se o desenvolvimento de instituições que possam atender às partes como instrumento complementar – e, na concepção, substituto – a alguns mecanismos constituídos ao fim da Segunda Guerra Mundial.

Mercê do pragmatismo característico das gerações de governantes da RPC, o país cresceu, em média, 9,7% entre 1978 e 2014 e, nesse período, elevou o Produto Interno Bruto (PIB) per capita de US\$ 385 para US\$ 7.604, com a retirada de aproximadamente 500 milhões de pessoas da pobreza². A economia tem proporcionado

a uma elite econômica desfrutar de padrões de consumo impensáveis à época de Mao Tsé-Tung. E os demais segmentos socioeconômicos também têm melhorado o poder aquisitivo. A primeira derivada é a melhor alimentação, seja em quantidade ou na variação da dieta. Esses fatos pressionam o governo central a prover produtos alimentícios para uma população de 1.367.820.000 de habitantes³, referente a 2014. É certo que a RPC é o maior produtor de cereais do mundo, com 550 milhões de toneladas em 2013⁴, quase cinco vezes a produção brasileira. Mas, dado que o percentual de terras agricultáveis é em torno de 10% dos 9.600.000,5 quilômetros quadrados⁵, exploradas por séculos, a produtividade é perseguida com tecnologia e escolhas dos tipos de culturas intensivas em mão de obra. E a RPC precisa importar alimentos para complementar a demanda interna.

Com a industrialização crescente nas últimas três décadas e meia, a produção de petróleo e gás tornou-se decisiva, em substituição ao carvão mineral abundante no país. A substituição é acelerada, por força da maior flexibilidade do emprego do óleo e do gás em relação ao carvão e por serem menos poluentes. Contudo a demanda supera a oferta, razão pela qual a RPC importa energia de regiões diferentes do planeta. E o setor industrial no seguimento de material de defesa procura dar conta das necessidades do Exército Popular de Libertação (EPL). Este, com as suas variantes naval – Marinha do EPL – e aérea

1 De acordo com o Ministério das Relações Exteriores do Brasil, o acrônimo foi criado em 2001 por Jim O'Neill, economista inglês do banco Goldman Sachs, para designar países emergentes, que são: Brasil, Rússia, Índia e China. A África do Sul foi incorporada em 2009, por proposta da RPC.

2 Dados obtidos dos Professores (PhD) Lawrence J. Lau *et al.*, da Universidade Chinesa de Hong Kong e da Universidade de Stanford.

3 Dado obtido do Escritório Nacional de Estatísticas da RPC.

4 De acordo com dados obtidos de relatório da Organização para Cooperação Econômica e Desenvolvimento – Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (OECD-FAO).

5 De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

– Força Aérea do EPL –, constitui a garantia da política externa elaborada por Pequim. Isto é, a RPC procura desenvolver as suas Forças Armadas de modo que estejam em condições de garantir os interesses do país no campo externo.

O programa do atual Presidente chinês Xi Jinping enfrenta desafios, pois as pressões por alimentos são constantes na trajetória da longa história chinesa; modernamente, soma-se o da busca de energia. Para mitigar esses dois desafios, o presidente chinês identifica os objetivos nacionais estratégicos e, para obtê-los, propõe a sua grande estratégia. No que diz respeito ao Brasil, serão analisadas as relações sino-brasileiras a partir de uma breve retrospectiva iniciada com o estabelecimento das relações diplomáticas nos anos 70 do século passado. Será identificada a assimetria qualitativa das trocas comerciais entre os dois países, fonte de preocupação da iniciativa privada industrial brasileira e de parte do nosso setor acadêmico. Tal assimetria mostra apenas uma dimensão da complexidade das relações sino-brasileiras. Após, são apresentadas as considerações finais.

O PROGRAMA ESTRATÉGICO DO PRESIDENTE XI JINPING E OS DESAFIOS POSTOS

O atual presidente da RPC compõe a quinta geração de líderes⁶. Dos sete componentes do Comitê Permanente do Politburo – o mais alto nível de decisão – do Partido Comunista chinês (PCCh), apenas um não tem título acadêmico de doutorado. Todos eles tiveram experiências políticas e admi-

nistrativas nos cargos pelos quais foram responsáveis em províncias do interior chinês. Tais fatos sugerem que essa liderança possui sofisticada formação acadêmica e experiência administrativa. Xi Jinping é graduado em Engenharia Química pela Universidade de Tsinghua e obteve o grau de doutor em Ciências Sociais pelo Instituto de Ciências Humanas e Sociais da mesma universidade. O seu programa de governo faz parte de um projeto de Estado ambicioso e ousado. O conteúdo desse projeto pode ser examinado em detalhes no livro *Xi Jinping: a governança da China*⁷. O livro é constituído de vários discursos do Presidente, muitos deles conceituais. Os conceitos e argumentos aparecem de forma concatenada e apontam para objetivos estratégicos dentro de um recorte temporal a se encerrar em 2049, quando se deverá comemorar o aniversário de cem anos da RPC.

Historicamente, os objetivos estratégicos chineses são de acordo com Swaine e Tellis (2000, p. x): preservação da ordem interna e do bem-estar do povo nas diferentes formas de antagonismos, defesa contra ameaças externas ao território e à soberania nacionais e obtenção e manutenção da influência geopolítica da China. O projeto de Estado lançado por Xi Jinping compõe-se de dois pilares: Cinturão Econômico da Rota da Seda e Nova Rota da Seda Marítima no Século XXI⁸. Esses são os dois objetivos nacionais estratégicos a serem alcançados até 2049. Para que sejam obtidos, Xi Jinping sugere uma grande estratégia que encampe as seguintes ações amplas:

1 – Fortalecimento da Organização para a Cooperação de Xangai (OCX), composta

6 As gerações são: 1ª com Mao Tsé-Tung, 2ª com Deng Xiaoping, 3ª com Jiang Zemin, 4ª com Hu Jintao e 5ª com Xi Jinping.

7 Agradeço aos professores Rafael Gonçalves de Lima e José Medeiros da Silva, que, generosamente, fizeram chegar às minhas mãos um exemplar do livro. Eles compuseram a equipe da China Radio International (CRI) de tradução para a Língua Portuguesa.

8 Ver o artigo de Michael Billington com o título “The Maritime Silk Road – 1405-2013”. US Focus.

por Cazaquistão, Quirguistão, RPC, Rússia, Tadjiquistão e Uzbequistão, de modo a reforçar os laços de confiança mútua. Permite-se, assim, haver sintonia no combate ao tráfico de drogas e de armas (inibindo movimento separatista na província chinesa de Xinjiang), além de se garantir a segurança dos dutos de transporte de energia que passam pelos países da Ásia Central para a RPC (*op. cit.*, p. 348).

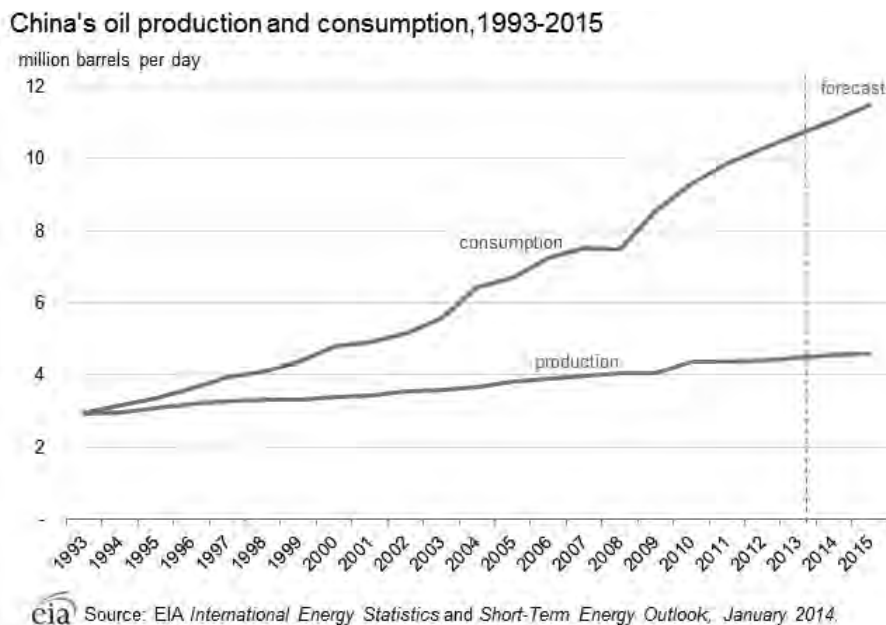
2 – Fortalecimento dos laços bilaterais com a Association of Southeast Asian Nations (Asean)⁹, organização de integração regional na qual quase todos os Estados têm águas jurisdicionais no Mar do Sul da China.

3 – Criação de duas instituições bancárias: Novo Banco de Desenvolvimento, juntamente com Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul (Brics); e Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura.

Essas grandes ações são complexas e envolvem incontáveis componentes para que a

grande estratégia chinesa possa ser atendida. Devem ser também compreendidas como uma contribuição de longo prazo para reduzir duas vulnerabilidades que preocupam o governo de Pequim: a alimentar e a energética. A segurança alimentar chinesa é conseguida por meio da produção doméstica e da necessária importação para alimentar a sua superlativa população de quase 1,4 bilhão de indivíduos, sem contar as populações de Hong Kong e de Macau. Já se comentou que a RPC é o maior produtor de cereais do planeta. Mas observe-se que contempla o cultivo dos cereais intensivo em mão de obra, como algodão, arroz, frutas e legumes. A importação fica para culturas intensivas em terra, como soja, oleaginosas, sorgo, trigo e milho, que têm produção doméstica limitada, complementada pelas importações normalmente originárias da Argentina, do Brasil e dos Estados Unidos da América (EUA).

Figura 1: produção e consumo de petróleo da RPC entre 1990 e 2013



9 A Asean é uma zona de livre comércio com vocação para mercado comum. Ela é composta dos seguintes Estados: Brunei, Camboja, Cingapura, Filipinas, Indonésia, Laos, Malásia, Mianmar, Tailândia e Vietnã.

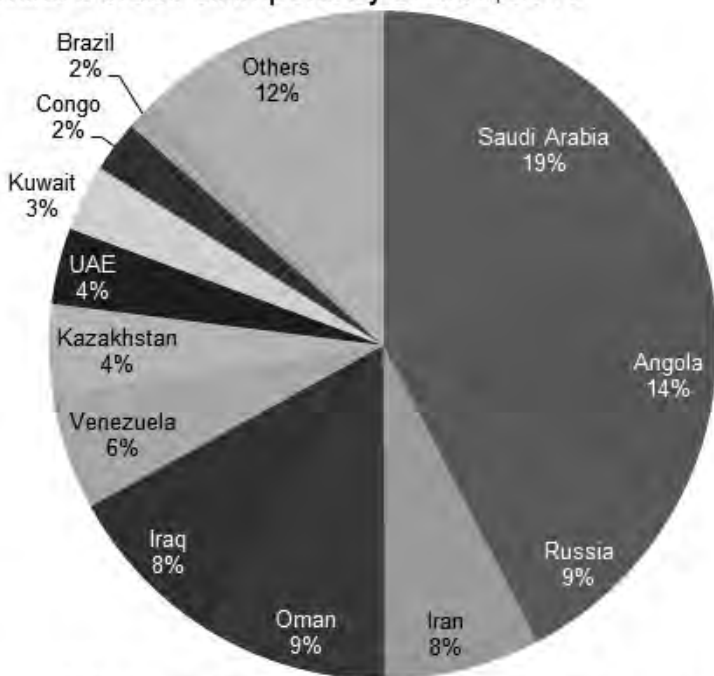
Quanto à questão energética, a produção chinesa é complementada por importações. A diferença entre a produção e o consumo é mostrada na figura 1. Nota-se que o *deficit* é crescente, exigindo do governo de Pequim desdobrar-se na busca por parceiros que forneçam petróleo para a RPC. Como se sabe, há concentração de áreas produtoras de petróleo – uma delas é o Oriente Médio; outra é a região central da Ásia, que abrange Estados que compunham a então União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). As demais estão em regiões mais distantes da RPC, como Angola, Brasil e Venezuela. A busca por parceiros em diferentes regiões parece prudente, para evitar concentração de fornecedores em uma só região do mundo. Por outro lado, exige dos chineses uma hábil diplomacia, aliada a robusto planejamento logístico para transportar petróleo e gás a distâncias diferentes.

Para atender a essa demanda maior do que a sua produção doméstica, a RPC busca importar petróleo de variadas fontes, como se pode ver na figura 2.

O esforço chinês para importar petróleo dos vários produtores decorre das diferentes distâncias que o produto tem que percorrer. Como foi afirmado no parágrafo anterior, a figura 2 apresenta regiões de importação chinesa de petróleo em três grandes blocos: Golfo Pérsico (Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Irã, Iraque, Kuwait e Omã), Ásia Central (Cazaquistão e outros países do entorno do Mar Cáspio) e Atlântico Sul (Angola, Brasil, Congo e Venezuela). O óleo originário do Golfo Pérsico e dos países do Atlântico Sul é transportado por modal marítimo nas Linhas de Comunicação Marítimas (LCM). O petróleo originário dos países da Ásia Central e da Rússia

Figura 2: Importação de petróleo pela RPC, por fonte, correspondente ao ano de 2013

China's crude oil imports by source, 2013



Source: FACTS Global Energy, Global Trade Information Services.

é transportado por meio de dutos. Aqui devemos ressaltar a instabilidade política de alguns países da Ásia Central, como o Afeganistão e o Paquistão, os quais são cortados por alguns dutos. Muitos oleodutos são acompanhados por gasodutos.

A figura 3 mostra os principais troncos de dutos de óleo e de gás (ver terceira capa). A figura 4 permite que se verifique a conexão dos dutos advindos da Ásia Central com os dutos domésticos chineses ampliados (ver terceira capa).

Há dutos de petróleo e gás que ligam a Rússia e a região nordeste da RPC – a Manchúria – de modo a criar alternativa importante para o fornecimento de energia. A figura 4 apresenta esse tronco. Os dutos que proporcionam o fornecimento de óleo e gás da Ásia Central à RPC e os dutos que ligam a Rússia à RPC compõem as linhas terrestres. A dependência desses dutos terrestres ajuda a explicar o empenho da RPC na OCX e no fortalecimento das relações com os Estados da Ásia Central. Um entrosamento entre as autoridades chinesas e as daqueles países contribui positivamente para a segurança energética da RPC e a própria segurança dos dutos. É plausível que o esforço chinês para investir nos países da região busque o efeito de melhorar a infraestrutura local e manter a presença chinesa em todos aqueles Estados. Justifica-se, pois, a iniciativa de Xi Jinping de criar o Cinturão Econômico da Rota da Seda.

Examinemos as iniciativas para a obtenção do outro objetivo nacional estratégico: a Nova Rota da Seda Marítima do Século XXI. Acentuamos que a RPC padece de duas vulnerabilidades capitais – a alimentar e a energética. Os navios que transportam os produtos percorrem LCM de diferentes extensões. Há que se ter um planejamento eficiente para atender ao elevado número de navios permanentemente em viagens. As principais LCM percorridas pelos navios

aparecem na figura 5 (ver segunda capa). Elas ensejam um trabalho no campo da segurança que determina a necessária cooperação militar naval entre a RPC e os demais parceiros. A figura 5 complementa as linhas de dutos terrestres não mostrados na figura 3 (ver segunda e terceira capas). Como se observa, tais dutos conectam fontes russas à Manchúria, região nordeste da RPC composta das províncias de Heilongjian, Jilin e Liaoning. Podemos notar que há projeto para construir dutos de óleo e gás a ligar o litoral de Mianmar (Burma) à cidade chinesa de Kunming, na província de Yunnan, de modo a evitar o trânsito pelo Estreito de Málaca.

Os dois objetivos nacionais estratégicos do programa do Presidente Xi Jinping não diferem dos históricos identificados por Swaine e Tellis. Ao longo da história chinesa, a recorrente pressão sobre os governantes para organizar a produção de alimentos para a população determina, hoje, a importação. Igualmente, a demanda da indústria por derivados de petróleo e gás para atender ao crescimento do PIB obriga Pequim a buscar esses produtos de fontes distantes, de modo a complementar a produção doméstica. Tais esforços replicam no campo da segurança, com a capacitação do EPL. A Marinha tem crescente responsabilidade na defesa das LCM de interesse chinês. E a criação de instituições que atendam à grande estratégia do programa do atual presidente contribui para a influência geopolítica chinesa.

AS RELAÇÕES BRASIL-RPC

Após o estabelecimento das relações diplomáticas entre o Brasil e a RPC, em 1974, durante o governo Ernesto Geisel, os dois Estados passaram a dialogar, ao longo dos anos, sobre um conjunto de temas cada vez mais amplo. Naquele ano, a nossa diplomacia adotou o pragmatismo responsável.

A expressão tinha por conceito operar no cenário externo de acordo com a realidade internacional vigente. E era responsável por se pautar na ética nas relações. O conceito alcançava, ainda, uma perspectiva ecumênica, sem discriminar nenhum Estado (OLIVEIRA, p. 149). Na ocasião do estabelecimento das relações, Mao Tsé-Tung ainda governava a RPC (ele faleceu em 1976). Precisamos atentar para o fato de que ainda se vivia sob a ordem internacional bipolar, com a Guerra Fria em andamento.

O conceito do pragmatismo responsável orientou a política externa do Brasil na busca por reconhecer a independência de várias nações africanas, inclusive aquelas colônias portuguesas. É certo que Portugal vivia a Revolução dos Cravos, com a derrubada do regime salazarista. Mas o reconhecimento daquelas nações, que tinham tido os líderes apoiados por regimes socialistas, representou uma guinada importante na nossa política externa. Pode-se inferir que essa política externa guarda relação com a chamada Política Externa Independente (PEI), inaugurada com o governo Jânio da Silva Quadros, em 1961, por inspiração de Francisco Clementino de San Tiago Dantas. Segundo Cervo e Bueno (2002, p. 310), a PEI:

partia de uma visão universal, embora sem descurar do regional; possuía um caráter pragmatista, pois buscava os interesses do País sem preconceitos ideológicos; e, para melhor consecução desses objetivos, adotava uma postura independente em face de outras nações que tinham relacionamento preferencial com o Brasil.

O Brasil e a RPC comungam alguns princípios comuns no setor de política

externa. Como nos lembra Cabral (2010, p. 195), o Brasil opera a sua diplomacia consoante os princípios da autodeterminação, igualdade entre Estados, independência, não intervenção e soberania nacional. E a RPC defende os “Cinco Princípios da Coexistência”, ou seja, coexistência pacífica, igualdade e benefícios recíprocos, não agressão, não intervenção nos assuntos internos e respeito à soberania e à integridade territorial. Há, portanto, semelhança nos princípios orientadores das políticas externas de ambos os Estados. A proximidade conceitual dos princípios que orientam as políticas externas dos dois Estados certamente aplaina os caminhos do diálogo diplomático. E os desdobramentos das relações nos diferentes domínios ficam, assim, facilitados.

Após a ascensão de Deng Xiaoping ao poder na RPC, em 1978, aquele país iniciou o seu avanço no campo da economia, com a instalação das Zonas Econômicas Especiais (ZEE),¹⁰ que se multiplicaram com o passar dos anos. A atração de governos e empresas estrangeiras mudou o panorama da economia chinesa. No arrasto da busca chinesa por relações plurais, o Brasil estabeleceu parcerias nos diferentes domínios. Destacamos dois: cooperação em ciência e tecnologia e comercial. No primeiro, de acordo com o Ministério das Relações Exteriores (MRE), os dois países firmaram, em 1982, o Acordo de Cooperação Científica e Tecnológica, nas áreas de agricultura, energia elétrica, espaço, microeletrônica e informática, normalização, transporte, pecuária, piscicultura, silvicultura e saúde. O mais destacado programa conjunto é o CBERS: os satélites desenvolvidos e construídos pelos dois países são lançados por

10 As primeiras ZEE surgiram em locais que propiciassem às empresas estrangeiras produzirem para exportação. Foi um mecanismo de introduzir tecnologias novas nesses redutos da RPC, ao mesmo tempo em que o governo de Pequim experimentava práticas capitalistas levadas por essas empresas privadas.

meio de veículo espacial chinês. Em 7 de dezembro de 2014, foi lançado o CBERS 4. Trata-se de satélite de sensoriamento remoto que transita em órbita não estacionária. Ele assemelha-se ao norte-americano Landsat e ao francês Spot.

Decorrente do acordo de 1982, têm havido outras parcerias de potencial êxito. Uma dessas pesquisas, atual, é a que se relaciona às enzimas necessárias para a produção do etanol de segunda geração. A parceria entre a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) e uma universidade chinesa procura obter as enzimas e patenteá-las, de modo a liberar o Brasil da sua importação. Como se sabe, no Brasil há somente uma planta de produção de etanol de segunda geração, localizada em Alagoas. Todas as demais plantas ainda em operação produzem o etanol de primeira geração. Ganhar-se-á em qualidade a ponto de poder-se empregar o novo etanol como combustível em maior extensão, até mesmo em aeronaves. Há outras pesquisas conjuntas dedicadas à agricultura. E há, ainda, o projeto para a criação do Laboratório Sino-Brasileiro para as Mudanças Climáticas.

Mas é necessário destacar outras ferramentas balizadoras das relações bilaterais Brasil-RPC, instituídas instrumentos ao longo do tempo. Em 2004, foi criado o Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC). Em 2006, foi criada a Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação (Cosban), por meio da qual os diferentes temas são coordenados. Em 2007, foi instituído o Diálogo Estratégico. Em 2008, foram criados a Agenda China para a área comercial e o Diálogo Financeiro Brasil-China. Recentemente, o Presidente da RPC, Xi Jinping, propôs a criação do Novo Banco de Desenvolvimento dos

Brics, iniciativa sincrônica com a Nova Rota da Seda Marítima do Século XXI.

No campo comercial, há uma troca de produtos de valor qualitativo assimétrico, porque as exportações brasileiras são basicamente de produtos primários e nosso país importa da RPC produtos manufaturados. Devemos, contudo, relativizar a importância do Brasil nas relações comerciais da RPC. Por exemplo, o Brasil foi o 17º destino das exportações chinesas no período de janeiro a setembro de 2014, correspondendo a cerca de US\$ 37 bilhões; o primeiro país da lista foram os EUA, para os quais a RPC exportou US\$ 286,56 bilhões¹¹. O Brasil é o sétimo na origem das importações da RPC no mesmo período, com aproximadamente US\$ 40 bilhões, sendo o primeiro a República da Coreia (Coreia do Sul), com US\$ 140,71 bilhões. A distância geográfica pode contribuir para a explicação da posição do Brasil. Os quadros 1 e 2 apresentam o comércio Brasil-RPC.

A assimetria qualitativa mencionada anteriormente pode ser identificada no exame dos quadros acima. O Brasil exporta para a RPC basicamente *commodities*, ou seja, produtos primários, e importa dos chineses produtos manufaturados. A assimetria deriva dos valores de relação de troca entre os produtos e da qualidade dos empregos gerados para a sua produção. Os produtos brasileiros exportados para a RPC geram empregos no setor rural, basicamente agricultura e pecuária, além do setor de mineração. É certo que a modernização de ambos os segmentos passou a exigir mão de obra qualificada para trabalhar com equipamentos sofisticados; as exigências ambientais reforçam o melhor preparo de quem trabalha no campo e na extração de minérios. Na agricultura, tem-se como exemplo a proibição da queima

¹¹ Dados obtidos da Divisão de Inteligência Comercial do Departamento de Promoção Comercial e Investimento do Ministério das Relações Exteriores.

Quadro 1: Principais produtos exportados para a RPC, em US\$ milhões fob

DESCRIÇÃO	2013 Valor	2013 part. % no total	2014 (jan./set.) valor	2014 part. % no total
Soja em grãos e sementes	17.148	37,3%	16.616	40,9%
Mínérios	16.394	35,6%	12.709	31,3%
Combustíveis	4.035	8,85%	3.474	8,6%
Pastas de madeira	1.582	3,4%	1.711	4,2%
Açúcar	1.433	3,1%	880	2,2%
Peles	643	1,45	826	2,05%
Ferro e aço	597	1,3%	530	1,3%
Carnes	446	1,0%	521	1,3%
Gorduras e óleos	625	1,45%	421	1,0%
Tabaco, sucedâneos	454	1,05%	334	0,8%

Fonte: MRE/DPR/DIC com base nos dados do MDIC/Secex

Quadro 2: Principais produtos importados da RPC, em US\$ milhões, fob

DESCRIÇÃO	2013 Valor	2013 part. % no total	2014 (jan./set.) valor	2014 part. % no total
Máquinas elétricas	10.869	29,15%	10.898	29%
Máquinas mecânicas	8.132	21,85%	7.151	19,1%
Produtos químicos orgânicos	2.184	5,9%	2.232	6,0%
Ferro e aço	978	2,6%	1.388	3,7%
Plásticos	1.006	2,7%	1.070	2,9%
Automóveis	1.034	2,8%	1.002	2,7%
Obras de ferro e aço	1.017	2,75%	978	2,6%
Vestuário exceto de malha	884	2,4%	935	2,5%
Filamentos sintéticos ou artificiais	745	2,05%	809	2,2%
Instrumentos de precisão	789	2,15%	780	2,1%

Fonte: MRE/DPR/DIC, com base nos dados do MDIC/Secex

nos canaviais que impõe a substituição do corte manual pelo mecânico, para a produção de açúcar, por exemplo. Mas o setor industrial enseja cadeias produtivas mais longas e de empregos de qualidade e maior remuneração.

No sentido inverso do transporte de produtos, o Brasil importa da RPC itens que concorrem com o nosso setor industrial. O custo dos itens chineses é, normalmente, menor do que os produzidos no País, mesmo computando-se as tarifas

praticadas pelas empresas transportadoras, muitas delas chinesas. Esta realidade impõe reflexão realista para que possamos tomar decisões consistentes a respeito do nosso setor secundário da economia. Temos alguns segmentos sofisticados, como a indústria aeronáutica, que agrega valor e exige mão de obra altamente qualificada; mas, pelo exame do quadro 1, esse item não aparece na pauta das nossas exportações para a RPC. É certo que a Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer) tem uma fábrica de aviões na RPC em parceria com a chinesa Aviation Industries of China II (Avic II). Mas a produção da planta é discreta. Mesmo porque o setor aeronáutico governamental da RPC fomenta concorrência entre as empresas locais, como a disputa entre a Avic II/Embraer e Avic I/Bombardier.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Recentemente, a visita do Primeiro-Ministro Li Keqiang ao Brasil, em maio de 2015, gerou notícias sobre assinaturas de acordos com o Brasil que enseja futura consecução de projetos. Foi firmado pela Presidenta Dilma Rousseff e pelo Primeiro-Ministro Li Keqiang um Plano de Ação Conjunta para o período entre 2015 e 2021¹². Os 35 acordos distribuem-se por áreas temáticas. São citados abaixo alguns mais relevantes para este autor:

a) no setor de transportes, memorando de entendimento com o propósito de viabilizar o Projeto Ferroviário Transcontinental

(a ligar os portos de Açú, no litoral fluminense, e Ilo, na costa peruana) e acordo-quadro de financiamento sobre a compra de 40 aeronaves da Embraer;

b) no setor de C&T, protocolo complementar sobre pesquisa e produção conjunta do China Brazil Earth Resources Satellites (CBERS);

c) no setor de energia, memorando de entendimento sobre cooperação na área de tecnologia nuclear;

d) no setor de infraestrutura, memorando de financiamento sobre projeto de compra de 24 navios de 400 toneladas para transporte de minério de ferro; e

e) no setor de meio ambiente, memorando de entendimento para parceria privada para elaboração de projeto que vise renovar e ampliar o Sistema de Proteção da Amazônia.

Outras notícias também recentes informam a construção da nova Estação Antártica Comandante Ferraz, pela empresa chinesa

China Educational Instrument & Equipment Corp (Ceiec)¹³; e a instalação de linhas de montagem e centros de manutenção de trens e embarcações chinesas no Rio de Janeiro¹⁴.

A recente visita do primeiro-ministro chinês Li Keqiang enseja oportunidades, sem dúvida. Devemos aproveitá-las em sintonia com os nossos interesses. A agenda do Plano de Ação Conjunta de 2015 a 2021 é ousada não só pela quantidade de acordos, mas também pela complexidade que eles conferem. Provavelmente, o mais complexo deles seja o Projeto Ferroviário Transcontinental: a realização implicará a

**É prudente identificar
nossos objetivos nacionais
estratégicos e adotarmos a
nossa Grande Estratégia.
Não o faríamos só porque
assim fazem os chineses**

12 Página do Planalto na internet, 19/5/2015.

13 De acordo com notícia veiculada pelo jornal *O Estado de São Paulo* de 21/5/2015, página A18.

14 Conforme notícia veiculada pelo jornal *O Estado de São Paulo* de 21/5/2015, página B9.

elaboração de sofisticado estudo de impacto ambiental e o consequente relatório de impacto no meio ambiente (EIA-Rima), deslocamento de populações nativas e obras de engenharia que exigirão investimento pesado, a transpor rios e cortar a Cordilheira dos Andes. De outro ponto de observação, tal projeto poderá concorrer com o do escoamento de grãos produzidos no arco norte de Mato Grosso para o Tapajós/Amazonas, o qual já está mais adiantado.

Por fim, verifica-se que os chineses escolheram o caminho a seguir para alcançar os seus objetivos nacionais estratégicos e adotaram, para tal, uma grande estratégia e a divulgaram. O prazo é longo, o ano de

2049. Demandará formidável planejamento para que a grande estratégia possa ser obedecida. E exigirá parcerias consistentes e confiáveis que contribuam com a grande estratégia chinesa. De nossa parte é prudente que consigamos identificar quais seriam os nossos objetivos nacionais estratégicos e, para estes, adotarmos a nossa grande estratégia. Não o faríamos só porque assim fazem os chineses. Mas para nossa real autonomia diante de um mundo no qual os atores pró-ativos orientam os debates, propõem caminhos a seguir, sugerem normas e arrastam os indecisos ou retardatários para decisões tomadas em função dos seus próprios interesses.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<RELAÇÕES INTERNACIONAIS>; Relação China-Brasil; Comércio exterior; Política internacional; Ciência e Tecnologia; Estratégia da China;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BILLINGTON, Michael. *The Maritime Silk Road – 1405 and 2013*. China – US Focus. Disponível em: <http://www.chinausfocus.com/finance-economy/the-maritime-silk-road-1405-and-2013/>. Acesso em: 27 mar. 2015.
- CABRAL, Severino. “As Relações Brasil-China e os Desafios do Século XXI”. In: PROCÓPIO, Argemiro (Org.). *O Século da China*. Curitiba: Juruá, 2010, p. 185-202. (Relações Internacionais).
- CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. “A Política Externa Independente do apogeu do populismo (1961-1964)”. In: *História da Política Exterior do Brasil*. Brasília: UnB, 2002, p. 309-350.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. China. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/paisesat/main_frameset.php. Acesso em: 10 jan. 2015.
- LAU, Lawrence J. et all. *The Economic Relationship between the Mainland and Hong Kong*. Hong Kong: Chinese University of Hong Kong; Stanford University, 2015. 77 slides, color. Disponível em: http://www.igef.cuhk/igef_media/people/lawrencelau/presentations/english. Acesso em: 10 abr. 2015.
- MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. Divisão de Atos Internacionais. Atos bilaterais. Disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dai/bchin111494.htm>. Acesso em: 10 nov. 2010.
- _____. VI Cúpula dos Brics. Disponível em: http://brics6.itamaraty.gov.br/pt_br/sobre-o-brics/informacao-sobre-o-brics. Acesso em: 12 nov. 2014.
- _____. Departamento de Promoção Comercial e Investimentos. Disponível em: <http://www.brasilexport.gov.br/sites/default/files/publicacoes/indicadoresEconomicos/INDChina.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2015.
- MONTEIRO, Tânia. “Chineses vão construir base polar do Brasil”. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 21 maio 2015. Metrôpole, p. A18.

- NATIONAL BUREAU OF STATISTICS OF CHINA. Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2014 National Economic and Social Development. Disponível em: http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/201502/t20150228_687439.html. Acesso em: 30 mar. 2015.
- PITA, Antonio; NEDER, Vinicius. "China quer produzir no Rio navios e vagões". *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 21 maio 2015. Economia, p. B9.
- PRINCIPAL parceiro comercial desde 2009, China amplia investimentos no Brasil. Portal Planalto, Brasília, 2015. Disponível em: <http://www2.planalto.gov.br/2015/05/principal-parceiro-comercial-desde-2009-china-amplia-investimentos-no-brasil>. Acesso em: 28 maio 2015.
- SWAINE, Michael D.; TELLIS, Ashley. "Summary". In: *Interpreting China's Grand Strategy: past, present, and future*. Washington: Rand, 2000, p. ix-xiv.
- UNITED NATIONS ORGANISATION. Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) and the Food Agricultural Organization (FAO). Highlights 2013-2022. Disponível em: [http://www.oecd.org/berlin/OECD-FAO%20Highlights_FINAL_with_covers%20\(3\).pdf](http://www.oecd.org/berlin/OECD-FAO%20Highlights_FINAL_with_covers%20(3).pdf). Acesso em: 10 maio 2014.
- UNITED STATES OF AMERICA. Energy International Agency. China's oil production and consumption 1993-2015. Disponível em: http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/China/images/oil_production_consumption.png. Acesso em: 30 mar. 2015.
- _____. Key oil and natural gas pipelines in China. Disponível em: <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=ch>. Acesso em: 11 jan. 2015.
- XI JINPING: a governança da China. Trad. China Radio International. Pequim: Editora de Línguas Estrangeiras Co. Ltd. 2014. Original chinês.

AS PRIMEIRAS ASPIRANTES NA ESCOLA NAVAL*

HERCULES GUIMARÃES HONORATO¹
Capitão de Mar e Guerra (RM1-IM)
DÉBORA DE ARAÚJO RABELLO²
Capitão-Tenente (T)

SUMÁRIO

Introdução
Uma breve história da mulher nas Forças Armadas brasileiras
Os valores militares
Primeiros passos: a mulher no setor de formação do Corpo de Aspirantes
O estágio de adaptação de 2014
A análise do instrumento de coletas de dados
Considerações finais

INTRODUÇÃO

[...] Nós somos as Sentinelas dos Mares
Do glorioso Brasil
Marinheiros! Avante!
Marinheiros! “Rumo ao mar”!
“Tudo pela Pátria”! [...]
(*Sentinelas dos Mares*, Hino-canção da Escola Naval³)

* Artigo publicado originalmente na Revista de Villegagnon, nº 9, 2014, sob o título “As primeiras aspirantes na Escola Naval: inclusão, trajetórias iniciais e boas-vindas às novas ‘Sentinelas dos Mares’.

1 Mestre em Educação pela Universidade Estácio de Sá (Unesa).

2 Pedagoga, pós-graduada em Dificuldades de Aprendizagem pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

3 Letra e música do Asp. Luiz Felipe de Magalhães (ESCOLA NAVAL, 1957, p. 58, grifo nosso).

Ao ser apresentado ao hino-canção da Escola Naval (EN), “Sentinela dos Mares”, em 1979, como calouro, aprendi-o com o “bis” que está descrito na epígrafe acima: “Nós somos as Sentinelas dos Mares, do glorioso Brasil”. E assim os anos foram passando. Ao retornar ao solo sagrado de Villegagnon, agora na reserva e como instrutor dos nossos futuros oficiais, pude verificar a mudança do artigo flexionado para o masculino, quando cantei diferente de todos ao meu redor e principalmente dos pelotões dos aspirantes que passavam pelo majestoso “Bonosão” em direção ao histórico túnel.

A inquietação do pesquisador foi aflorada. Partiu-se, então, para verificar o que tinha ocorrido. O autor da letra e música foi o Aspirante Luiz Felipe de Magalhães, que o lançou ao público interno da EN, e o reconhecimento como hino-canção ocorreu por intermédio da *Revista Galera* (ESCOLA NAVAL, 1943, p. 6). Podemos verificar que realmente está escrito originalmente o artigo masculino flexionado “os”. Não seríamos detidos apenas pelo original, tínhamos que encontrar o que aconteceu. De posse de um exemplar de 1957 do livro de bolso *Nossa Voga* (ESCOLA NAVAL, 1957, p. 58, grifo nosso), observamos que apresentava o artigo feminino como o havia aprendido em 1979, ou seja, “Nós somos as Sentinelas dos Mares, do glorioso Brasil”. Segundo o Dicionário *online* Priberam⁵, “sentinela” é substantivo feminino, logo caberia o artigo no feminino. Atualmente o pequeno livro de boas-vindas à EN ainda continua sendo distribuído aos novos aspirantes, tendo retornado ao masculino plural, original do autor (ESCOLA NAVAL, 2009, p.115).

Em 2014, a EN recebeu as primeiras 12 aspirantes, já incorporadas ao Corpo de Intendentes da Marinha (CIM). Não desejamos começar este artigo com uma discussão sobre gênero, mas sim apresentar as boas-vindas às novas “Sentinelas dos Mares”. Este estudo, portanto, é de cunho qualitativo, bibliográfico exploratório e com dados de pesquisa longitudinais, visto que acompanharemos as 12 novas aspirantes durante sua formação acadêmica na Escola Naval, de onde sairão guardas-marinha intendentes em 2017. A ideia precípua é procurarmos compreender a formação da construção da identidade social da jovem mulher militar oriunda da graduação superior via aquartelamento. O período inicial de coleta de dados foi o da adaptação, que ocorreu no mês de janeiro de 2014. O instrumento de coleta de dados foi um questionário com perguntas abertas e fechadas às adaptandas⁶.

Assim exposto e para o atingimento do objetivo colimado, este artigo está dividido em três seções principais. Começamos por uma breve história sobre a mulher nas Forças Armadas e em especial na Marinha, até a chegada das candidatas a aspirantes na EN. A segunda parte trata do período de adaptação à vida militar e dos valores que são ensinados, sendo que o companheirismo e o espírito de corpo foram os destacados. A terceira parte aborda os primeiros passos das pioneiras mulheres na EN visto pela primeira mulher oficial a fazer parte do Estado-Maior do Comando do Corpo de Aspirantes (ComCA). A quarta seção é uma análise do instrumento de coletas e a caracterização dos sujeitos da pesquisa. Espera-se que este estudo seja relevante para a construção de pontes sólidas no trato

4 Bonosão – estrutura arquitetônica, um lugar destacado e reservado, utilizado para as solenidades militares.

5 Disponível em: <<http://www.priberam.pt/DLPO/sentinelas>>. Acesso em: 29 set. 2014.

6 Adaptando – termo que designa o futuro aspirante durante o período compreendido entre sua apresentação e a sua matrícula no ciclo escolar (BRASIL, 2014, p. 1.1).



Três oficiais e as primeiras 12 aspirantes em 2014

das futuras jovens que farão a opção de serem oficiais da Marinha, por intermédio do aquartelamento e da vida na caserna durante a sua graduação.

UMA BREVE HISTÓRIA DA MULHER NAS FORÇAS ARMADAS BRASILEIRAS

Em 24 de outubro de 1979, o então senador da República por São Paulo Orestes Quércia submeteu o Projeto de Lei (PL) de nº 323, que tratava do ingresso voluntário de mulheres nas academias militares de nível superior. O projeto, em seu art. 1º, ainda reservava um percentual de vagas para candidatas do sexo feminino. Em 28 de novembro de 1979, a Comissão de Constituição e Justiça do Senado rejeitou o referido PL, argumentando que o mesmo era inconstitucional, pois

colidia com o art. 81, item V, da Constituição Federal em vigor, “que diz competir privativamente ao Presidente da República ‘dispor sobre a estruturação, atribuições e funcionamento dos órgãos da administração federal’” (BRASIL, 1979, p. 1).

À época a Marinha crescia com a aquisição, no exterior, e construção, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), de modernas fragatas da classe *Niterói*, entre outros meios operativos, além de equipar, com mão de obra de nível técnico e universitário, o Centro Médico Naval do Rio de Janeiro, um complexo hospitalar recém-inaugurado que incluía também o Hospital Naval Marcílio Dias. Aproveitando-se da ideia das mulheres nas Forças Armadas e da necessidade de liberar o militar operativo para as “atividades relacionadas diretamente com a preparação e o emprego do



Chegada à Escola Naval

Poder Naval” (MENDES, 2010, p. 1), em 7 de julho de 1980, com a promulgação da Lei nº 6.807, foi criado pelo ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, o Corpo Auxiliar Feminino da Reserva (CAFRM), composto por um quadro de oficiais e outro de praças (ANDRADA; PERES, 2012). Neste ano (2014), pela primeira vez, inseriram-se na caserna 12 aspirantes no Curso de Graduação da Escola Naval (EN), visando à formação de oficiais intendentess mulheres.

Pioneiras na formação militar superior na Marinha do Brasil (MB), representam apro-

ximadamente 1,5% do total de discentes da instituição.

A caserna tem por característica ser um território dos homens, principalmente por envolver atividades de risco, força e de forte rigor da disciplina. Uma vez que as oportunidades foram abertas, as mulheres estão demonstrando sua alta capacidade de decisão, autonomia e comando

A Força Aérea Brasileira (FAB) admitiu o ingresso de mulheres em 1982, inicialmente em atividades administrativas e na área da saúde, similar ao realizado pela MB. Em 1996, utilizando o mandamento constitucional de que “homens e mulheres são iguais em direitos, obrigações e oportunidades” (TAKAHASHI, 2002, p. 135), o então ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Mauro Gandra, admitiu na Academia da Força Aérea (AFA) as primeiras mulheres

em curso de formação superior, no quadro de Intendência, para o “recebimento de uma

formação acadêmico-militar idêntica à dos homens em curso de formação de oficiais de carreira e a possibilidade de atingir o generalato” (TAKAHASHI, 2002, p. 135). A partir de 2002, a possibilidade profissional das mulheres na AFA foi ampliada, com a opção, durante o concurso de admissão, para o ingresso no Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CFOAv), destinando-se a “aumentar a participação feminina no curso, compensado o fato de que não há vagas para mulheres na Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR), de onde provém a maior parte dos cadetes aviadores da AFA” (SANTOS, 2006, p. 38).

No Exército Brasileiro (EB), foi criado um Quadro Complementar de Oficiais em 1990. “Diferentemente da Marinha e da Aeronáutica, as mulheres ficaram reunidas num quadro à parte; no Exército foi criado o Quadro de Oficiais Auxiliares, composto por homens e mulheres, para o exercício de funções técnicas” (ANDRADA; PERES, 2012, p. 36). A Lei nº 12.705, de 8 de agosto de 2012, que dispõe sobre os requisitos para ingresso nos cursos de formação de militares de carreira do Exército, em seu art. 7º, determina que “o ingresso na linha militar bélica de ensino permitido a candidatos do sexo feminino deverá ser viabilizado em até cinco anos a contar da data de publicação desta Lei” (BRASIL, 2012, não paginado). Deste modo, a Escola Preparatória de Cadetes do Exército (EsPCEX) está ultimando obras em suas instalações para o recebimento, a partir de 2017, das primeiras mulheres para um curso

regular da carreira militar da Força⁷, nos quadros de Material Bélico e Intendência.

OS VALORES MILITARES

A caserna tem por característica ser um território dos homens, principalmente por envolver atividades de risco, força e de forte rigor da disciplina. Carreiras (2004, p. 91) argumenta que, apesar dessa tentativa atual de “equalização estatutária entre militares de ambos os sexos, persistem ainda diversas restrições ocupacionais e as mulheres continuam maioritariamente excluídas de

O espírito militar pode ser resumido como a exaltação ao sentimento do dever que emana em prol da sociedade, o respeito à disciplina, a abnegação, a lealdade e a coragem física e moral

funções relacionadas com o combate”. Porém, uma vez que as oportunidades foram abertas, “as mulheres estão demonstrando sua alta capacidade de decisão, autonomia e comando [...] os desafios agora são o pleno acesso das mulheres às atividades de risco e às mais altas funções de comando e de decisão”

(ANDRADA; PERES, 2012, p. 14-15).

É importante realçar que as bases do trabalho em qualquer organização, inclusive a militar, são os seus valores, que norteiam também os objetivos pessoais e, consequentemente, devem estar em consonância com os princípios e valores organizacionais, que servirão de base para melhorar a eficiência do trabalho, pois deverá haver o alinhamento dos objetivos dos trabalhadores aos da empresa, orientando ambos a uma direção com o mesmo fim (RIBAS; RODRIGUES, 2009). Os valores organizacionais dizem respeito ao comportamento desejado do indivíduo em relação ao seu ambiente de

⁷ Disponível em: <http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/03/ig_paulista/164113-espce-x-prepara-as-primeiras-mulheres-combatentes-do-brasil.html>. Acesso em: 26 set. 2014.



A aspirante no pau de surriola para embarque em lancha

trabalho, como motivador de seu relacionamento com as tradições de sua instituição, comunicados e transmitidos entre seus membros, sem deixar de possuir certa correspondência com os valores pessoais.

Castro (2004, p. 15) argumenta, em seu estudo antropológico na Academia Militar das Agulhas Negras (Aman), que “o cadete vive um processo de socialização profissional durante o qual deve aprender os valores, atitudes e comportamentos apropriados à vida militar [...] é na interação com outros cadetes e com os oficiais que ele aprende como é ser militar”. Esse autor, citando Dornsbuch (1995), afirma que as academias militares se constituem “no ‘exemplo extremo’ de uma ‘instituição assimiladora’: ela isola os cadetes do mundo de fora, ajuda-os a se identificar com um novo papel, e, assim, muda sua autoconcepção” (*apud* CASTRO, 2004, p. 35).

Nesse isolamento, os novos discentes militares começam a conhecer os valores

e as virtudes dos militares – em especial, são apresentados à hierarquia e à disciplina, binômio estrutural da vida na caserna. Schirmer (2007) apresenta-nos 30 virtudes da carreira das armas e, para representar esse período de assimilação à vida militar dos jovens e das jovens, podemos pinçar inicialmente a “camaradagem” e o “espírito militar”. O espírito militar, segundo esse autor, pode ser resumido como a exaltação ao sentimento do dever que emana em prol da sociedade, o respeito à disciplina, a abnegação, a lealdade e a coragem física e moral – “é a fonte onde o soldado busca o bálsamo a ser derramado nas chagas abertas pelas inevitáveis adversidades da vida castrense” (SCHIRMER, 2007, p. 31).

Segundo o dicionário *online* Priberam da Língua Portuguesa⁸, camaradagem significa convivência entre companheiros; e solidariedade ou amizade entre colegas. Schirmer (2007, p. 96) afirma que ela estabelece “o

⁸ Disponível em: <<http://www.priberam.pt/dlpo/camaradagem>>. Acesso em: 28 set. 2014.

sadio relacionamento entre os componentes de uma Força Armada, cria a união e a confiança, fortalece as tradições, solidificando os ideais comuns [...]. Estrutura-se na ajuda e na solidariedade recíproca, na confiança [...] na lealdade”. O que pode ser ratificado no livro *Nossa Voga*, que todos os novos aspirantes recebem para começar no trato das lides marinheiras. Ele afirma que “uma das mais belas virtudes que nós, militares, indiscutivelmente possuímos é o coleguismo [...]. Não esqueça nunca que as amizades iniciadas na Escola Naval são as mais sólidas e duradouras” (ESCOLA NAVAL, 1957, p. 30-32). Na versão atual, de 2009, “a vida acadêmica traz consigo o conceito de turma, conjunto dos aspirantes que ingressam em um mesmo ano na Escola Naval, e em um mesmo ano – que identifica a turma – são declarados guardas-marinha” (ESCOLA NAVAL, 2009, p. 61).

O Contra-Almirante Alberto de Lemos Basto, em 1941, proferiu as seguintes pa-

lavras dirigidas aos alunos do então curso prévio⁹: “Começais hoje vida nova. Trocaís a liberdade de estudante ginásial e a vida de casa pelo regime exatamente estabelecido do internato da Escola Naval [...] a par de suas obrigações nela tereis recreio e passatempo agradável” (ESCOLA NAVAL, 1957, p. 38). E, assim, entraram em 2014, pela ponte principal da histórica Ilha de Villegagnon, para o período de adaptação, vestidos de calça jeans, camiseta e tênis branco, 236 jovens brasileiros, homens e mulheres, em busca do sonho de serem os novos “Sentinelas dos Mares do glorioso Brasil”.

PRIMEIROS PASSOS: A MULHER NO SETOR DE FORMAÇÃO DO CORPO DE ASPIRANTES

Em 2013, a EN recebeu a demanda oficial, confirmando uma especulação de décadas: havia chegado a hora em que re-



As aspirantes fazendo força no cabo de guerra

9 Curso Prévio – curso preparatório de um ano realizado na própria EN, antes da instalação do Colégio Naval em Angra dos Reis.

ceberíamos nossas primeiras mulheres. O que, num primeiro momento, parecia irreal, devido à tradição secular na formação de jovens do gênero masculino, tornou-se uma preocupação real e emergente: por onde começar? Toda grande mudança requer uma série de ações a serem empreendidas. Esta foi a preocupação da MB desde o início: preparar cuidadosamente a “casa”. É aqui que começa a atuação da primeira oficial mulher integrante do Estado-Maior do Comando do Corpo de Aspirantes (ComCA). Servindo na instituição desde 2010 na área do ensino, a capitão-tenente do Quadro Técnico, pedagoga de formação, Débora de Araújo Rabello integrou desde o início a equipe que seria responsável pelas transformações, pelo recebimento e pela condução da formação das aspirantes. Posteriormente, duas outras oficiais (uma intendente da Marinha e uma psicóloga, ambas também capitães-tenentes) embarcariam para que, juntas, formássemos essa equipe multidisciplinar.

Apesar de servir havia três anos na EN, a Tenente Débora não tinha conhecimento sobre a rotina dos discentes, como os comandantes de Companhia e outros oficiais do setor em questão. Havia a necessidade de se falar uma linguagem única, vivenciar suas atividades, participar de seu cotidiano para então poder começar a trabalhar essa rotina para as mulheres. E assim foi. A oficial lembra da primeira vez em que passou inspeção em uma Companhia de Aspirantes durante uma parada escolar: “Olhares assustados, interrogações quase que palpáveis. As feições não deixavam dúvida do que se passava em suas mentes naquele momento – ‘uma mulher passando inspeção em homens? Como? Nunca foi assim!’.” E o seu desbravamento por ambientes outrora estritamente masculinos só estava começando.

A tenente em questão foi a primeira mulher a concorrer ao emblemático serviço de

oficial de Serviço do Corpo de Aspirantes (OSCA), a passar inspeção em camarotes e alojamentos etc. Os comentários são interessantes porque foi um momento fundamental para que obtivéssemos sucesso em nosso objetivo: o de bem receber as novas aspirantes. Ela, como mulher, precisava ter acesso aos aspirantes, bem como os demais oficiais do setor ComCA precisariam ter esse mesmo acesso quando elas chegassem. A sua presença nos ambientes ditos “masculinos” mostrou-nos que mudanças seriam necessárias e até que ponto poderíamos avançar.

Uma das primeiras preocupações práticas do setor foi o óbvio: onde elas ficariam alojadas? E, depois de muitas deliberações, testes e reuniões, ficou decidido que não só o lugar de suas instalações, mas tudo que permearia sua formação, seria o mais idêntico possível ao destinado aos demais discentes. Assim, nada de um prédio isolado com regalias, ou que não fosse preciso subir tantas escadas quanto eles. Parece simples, mas desde o início era desejado colocá-las em patamar de turma, onde seriam aspirantes, subiriam escadas, correriam enquanto primeiro-anistas, enfim, participariam de tudo o que fosse previsto.

Outro grande marco foi a adaptação das Normas do Comando do Corpo de Aspirantes. Não foi preciso mexer em sua estrutura, mas foi detalhado o uniforme para as áreas comuns, foram incluídos procedimentos para inspeção de camarotes e alojamentos (caso o oficial fosse do sexo oposto), foram inseridas as regras para uso do uniforme feminino, dentre outras instruções necessárias. Conforme a tenente argumenta:

– Sempre gosto de me lembrar de como era engraçado explicar aos oficiais a diferença entre *scarpin* e mocassim (sapatos previstos para mulheres no Regulamento de Uniformes da Marinha do Brasil). Engraçado porque nos preparamos no detalhe. Eles

também passariam inspeção nelas; precisavam, agora, aprender a minuciosidade do uniforme feminino.

O ESTÁGIO DE ADAPTAÇÃO DE 2014

O período de adaptação é uma fase de transição brusca e intensa, como afirma Castro (2004, p. 19), “uma ‘peneira’ que visa levar à desistência as pessoas que não possuem vocação ou força de vontade suficiente para o ingresso na carreira militar”. É um período em que os novatos não têm tempo nem para pensar, com todos os momentos ocupados por algumas atividades – físicas, militares e até burocráticas. Segundo esse autor, a preocupação dos oficiais é “homogeneizar” os cadetes o mais rapidamente possível em relação ao nível de formação militar [...] dão à intensidade do processo de socialização profissional militar, combinado ao fato de que esse processo ocorre em relativo isolamento ou autonomia” (CASTRO, 2004, p. 24 e 34).

Todo oficial de Marinha oriundo da EN com certeza se lembra do Estágio de Adaptação que realizou em Villegagnon. Seja por momentos iniciais com a cultura militar e o rigor da apresentação dos valores como hierarquia e disciplina, seja pelos momentos em que um simples “virar à direita” não saía ao mesmo tempo, porque um novo companheiro o fez de maneira errada, e assim todos os integrantes do pelotão “pagavam” com flexões, polichinelos e um mundo de verbos e predicados

em tons mais elevados são expostos pelos adaptadores como forma de criar a união e o espírito de grupo, depois espírito de turma e, mais tarde, o de corpo, um dos valores doutrinados pelo percurso da carreira de todos os marinheiros.

A sequência inicial de antiguidade é composta primeiro pelos alunos oriundos do Colégio Naval, carregando a sua classificação do final do terceiro ano da instituição; são incorporados os discentes repetentes; depois vêm os alunos do concurso público do gênero masculino; a seguir os estrangeiros matriculados que passaram pelo estágio de qualificação realizado no ano anterior; e, por último, as 12 adaptandas. O Estágio de Adaptação é regulado internamente pela Norma do Comando do Corpo de Aspirantes (BRASIL, 2014, p. 1-1) e visa a “definir responsabilidades e estabelecer normas para o planejamento, execução e controle das

O período de adaptação é uma fase de transição brusca e intensa, “uma ‘peneira’ que visa levar à desistência as pessoas que não possuem vocação ou força de vontade suficiente para o ingresso na carreira militar”

atividades referentes ao Estágio de Adaptação de candidatos a aspirantes”.

Esse estágio é bem regulado pela norma citada, inclusive com um quadro de trabalho semanal, planos das diversas aulas, procedimentos para o recebimento de uniformes, livros, censo odontológico. No caso dos adaptandos oriundos de concurso público, uma rotina especial é preparada por ocasião da realização do exame psicotécnico. Em suma, completam com muita ordem-unida e por diversas atividades esportivas.

Um dos meios utilizados para a união entre os candidatos a aspirantes ou futuros calouros foi a criação de pelotões com no-

mes temáticos e com bandeiras com efeitos visuais. Temos as bandeiras dos pelotões assim denominadas: “A” – Esparta, “B” – Anfíbio, “C” – Insano, “D” – Inferno, “E” – Neurótica, e “F” Fúria. Os hinos, brados e as cantorias motivacionais são importantes nesse período, e um chamou muito a atenção deste autor pelo viés machista e brincalhão que trás em sua letra, visto que agora temos as jovens mulheres. A letra, bastante interessante, diz o seguinte: “Não venha me dizer que você vai cansar; que a perna está bamba e pode desmaiar; que o braço está doendo de tanta flexão [...] aqui é assim mesmo, quem não aguenta sai. Pega suas coisas e volta para o papai; *iarara*, eu não tô nem aí, se tu não aguenta, então pede para sair; *iarara*, eu não tô nem aí. Eu não terei pena de ti”.

A conclusão que podemos tirar, sem caminharmos para o lado da discussão de gênero, é que “papai” rima com “sai” e, assim, a ordem unida é realizada, os erros iniciais são cometidos, as flexões são determinadas, alguns poucos desistem e, em sua maioria, os jovens vão se adaptando à vida da caserna, da instrução e do adestramento. Como informação complementar, dos 236 calouros que iniciaram o período de adaptação, apenas oito desistiram e não continuaram; todas as 12 jovens novatas na vida militar e na EN continuaram.

A ANÁLISE DO INSTRUMENTO DE COLETAS DE DADOS

Esta pesquisa foi iniciada em janeiro de 2014, durante o Estágio de Adaptação. Foi utilizado um questionário, com perguntas abertas e fechadas, para as 12 aspirantes. Porém, como temos que cumprir um número máximo de páginas para submissão do estudo, resolvemos optar por trabalhar somente com algumas questões. O questionário em questão foi composto de duas

partes: a primeira trata da origem social e de sua escolarização; e a seguinte sobre as expectativas quanto à profissão escolhida. A identidade das respondentes foi preservada, e as respostas, quando mencionadas, serão discriminadas pelo código alfanumérico de “Asp. 1” a “Asp. 12”, escolhidos aleatoriamente, independentemente de classificação na turma.

Na primeira parte, que trata da vida acadêmica e familiar da aspirante, podemos iluminar que, em sua maioria, são do estado do Rio de Janeiro, e oito realizaram o ensino médio em instituição pública, sendo que cinco foram oriundas de algum Colégio Militar. Cinco respondentes têm os pais com a origem militar. Na pergunta que tratava de avaliar a opinião dos familiares a respeito da escolha de uma profissão militar, a resposta foi unânime: o apoio total da família. Como afirmam em suas respostas, “se orgulham de eu ter ingressado na Marinha e me apoiam nessa escolha” (Asp. 4), ou “eles se dizem muito orgulhosos da minha brilhante escolha” (Asp. 5); ou, ainda, “me apoiam totalmente e valorizam muito minha escolha” (Asp. 8).

Uma pergunta procurou ser o termômetro do que as futuras aspirantes pensavam quando estavam vivenciando o Estágio de Adaptação. A questão foi direta ao tema de desistir e pedir para sair, mas a resposta “não” foi repetidamente escrita, inclusive a Asp. 4 asseverou que estava “focada no meu objetivo”, o que foi ratificado pela Asp. 5 – “Não, nenhuma vez, inclusive, sempre que as meninas choravam na adaptação eu dava muita força e apoio”. Pode-se verificar que o espírito de corpo e o companheirismo já estavam sendo cultivados entre o pequeno grupo de adaptandas.

Uma pergunta avaliou a relação delas com o universo masculino na EN. Umas falaram que estava tranquilo, outras de muito respeito, ou mesmo normal – “os

aspirantes (meus companheiros de turma) me aceitaram bem na turma, sobre os oficiais, às vezes parece que cobram de mim por eu ser mulher” (Asp. 3). A Asp. 11 confirma que é uma ótima relação, “com muito respeito e companheirismo”. O que é ratificado pela Asp. 12: “muito boa, eles nos receberam sem nenhuma discriminação e ficamos gratas por isso”. Uma resposta interessante foi a da Asp. 5: “A cada dia um aprendizado e um crescimento pessoal e já até me chamam de Tamagotchi, pois todos me ‘adotaram’ e me ajudam bastante com as fainas”. As brincadeiras no grupo, desde que sadias, fazem com que a relação de amizade floresça, pois sempre que um apelido amigo e aceito é colocado em um colega, todos passam a reconhecer na pessoa o carinho e a descontração existente intragrupo.

Em relação às perguntas sobre as expectativas quanto à profissão escolhida, uma procurou entender o que as jovens, futuras tenentes intendentess, esperam no trato com o ambiente masculino das unidades militares para as quais forem designadas depois de formadas. Todas as respostas mostraram que elas são maduras e responsáveis e acreditam que vão lidar com os oficiais e praças da mesma maneira como estão aprendendo na EN: “com respeito e cordialidade” (Asp. 4); “mantendo a compostura, mostrando aos militares que nós também podemos ser excelentes Oficiais” (Asp. 1); e “com muita postura e profissionalismo no ambiente de trabalho; ética e respeito de um para com outro” (Asp. 5).

Uma questão procurou avaliar, nesse início em Villegagnon e no período de adaptação, qual seria o seu maior desafio. Algumas responderam já pensando no período do ciclo escolar, como a Asp. 3, que está preocupada na parte da educação física, ou a Asp. 4, no nível de dificuldade acadêmico, ou ainda a Asp. 9, em “orga-

nizar sempre o meu tempo para conseguir fazer tudo o que é preciso”, ou a sinceridade da Asp. 7 em “superar minha timidez”, ou até mesmo a Asp. 2, que não sabe qual será o seu maior desafio. Duas interessantes respostas foram dadas: pela Asp. 8 – “conciliar minha família com minha vida profissional”, e pela Asp. 12 – sobre a “distância da família quando embarcar por muito tempo em viagens longas”.

Tendo este artigo o foco no Estágio de Adaptação, uma pergunta procurou colher sugestões para a sua melhoria. A Asp. 4 sugeriu “visitações a ambientes onde trabalham os oficiais da Intendência, do Corpo da Armada e de Fuzileiros Navais”, o que não acontece nesse período em questão, mas sim durante o ano acadêmico nas chamadas Práticas Profissionais Navais (PPN). A Asp. 2 argumentou da necessidade de “mais instrução sobre o uso do uniforme”. Quatro respondentes foram enfáticas em realçar a necessidade de mais tempo para “higiene pessoal” e “poder lavar as mãos antes das refeições”.

A última questão que será exposta trata sobre a escolha pela MB, e se elas tinham alguma noção acerca da profissão escolhida, ou seja, de ser uma oficial do CIM. Três responderam simplesmente que “não” e quatro “um pouco”, inclusive uma delas fez uma pesquisa sobre a formação das mulheres intendentess na AFA. Cinco responderam que “sim”. A Asp. 5 explicou que, pelo fato de “ter passado para as duas Marinhas (Mercante e de Guerra), pesquisei muito sobre ambas e inclusive conversei com os aspirantes já formados”.

O período da realização da coleta das respostas foi ao final do estágio, o que demonstra que algumas respostas já estavam revestidas de relações positivas no trato do grupo entre os seus integrantes. Mesmo assim, é sabido que a pouca experiência do meio militar, principalmente dos

adaptandos oriundos do concurso público ou mesmo daqueles que não fizeram o seu Ensino Médio em um dos Colégios Militares, sempre será mais sentida em qualquer jovem, seja homem ou mulher. O que pode ser corroborado pelas palavras da Asp. 3 sobre o estágio: “Eu me sairia melhor se soubesse mais ou menos como seria. Não estava nem um pouco preparada quando cheguei aqui”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Existe um aumento da participação das mulheres em diversas ocupações profissionais, até pouco tempo notadamente masculinas. Temos uma presidente da República eleita em 2010, uma oficial-general promovida em 2013, temos mulheres trabalhando na construção civil, como motoristas de ônibus e até em aviões de combate. A mudança estrutural nas relações entre gêneros evoluiu consideravelmente nos últimos anos e, como somos frutos de

uma construção social histórica, uma vez abertas as oportunidades, as mulheres estão demonstrando seu valor e sua capacidade de decisão e liderança.

O aspirante recém-admitido na Escola Naval é tradicionalmente chamado de calouro. Existe uma frase ouvida desde os primeiros momentos da adaptação, ainda sem uniforme de militar: “Quanto mais ouro mais calouro, quanto mais prata mais pirata”. A pressão sob vários aspectos que é exercida nesse período em questão, com exercícios físicos, treinamentos militares e muita informação sobre a carreira e a cultura naval, faz parte de melhor prepará-los para o dia a dia repleto de atividades, tanto acadêmicas quanto militares, do ciclo escolar e da vida naval. É um período que não se dá para parar e pensar, o tempo todo é ocupado. Ao final, procura-se criar uma unidade coletiva e social em mais de 230 jovens de diferentes origens, mas que, no conjunto e a partir do início do caminhar por Villegagnon, não sentiram a questão de



Exercícios físicos

gênero, pois são antes de tudo militares e com um único objetivo: receber a espada ao final de 2017, sendo declarados guardas-marinha, e, no futuro, “alcançar a patente mais alta e ser muito respeitada por fazer parte da primeira turma de mulheres da Escola Naval” (Asp. 9).

Portanto, no momento de formação de um pequeno grupo de pioneiras, a Escola Naval deseja que as aspirantes conheçam as representações sociais militares, descubram sua vocação, apreendam o estilo de vida da tropa e os valores militares. Além disso, aspiramos a que se conscientizem sobre os comportamentos desejáveis que deverão seguir na profissão castrense, de dedicação à Força, à Pátria, sem se esquecerem de que são mulheres e cidadãs, integrantes ativas de uma sociedade que busca, em suas cores e ações, respaldo para um país forte e gigante pela própria natureza.

Este autor foi convidado a fazer uma palestra sobre o Corpo de Intendentes da Marinha para a turma de aspirantes na Disciplina de Cultura Organizacional Militar. Aproveitamos a oportunidade e construímos uma dinâmica ao final da aula. Elas teriam que responder a apenas uma pergunta: do início da adaptação até agora, que mudanças internas e externas como pessoas e como militares elas puderam perceber? As respostas foram interessantes e estão

transcritas abaixo por intermédio de uma costura textual dos pontos considerados importantes, que, em certa medida, foram discutidos neste artigo.

“Ingressei na Marinha do Brasil, sem experiência nenhuma do que era militarismo e muito menos do que era ser militar. Foi um período difícil o da adaptação, em que aprendi a resolver os problemas tanto meus quanto das pessoas que estão ao meu redor. Eu era muito imatura e tímida, passei a ser uma pessoa mais organizada, mais responsável, mais segura, aprendi a cumprir ordens sem questionamentos, também a camaradagem todos os dias de nossa formação e a desenvolver novas aptidões. Outro ponto é o meu lado esportivo, o qual eu não tinha desenvolvido até então, hoje pratico esporte e gostaria de estar sempre praticando. São muitas as dificuldades, muitas mesmo, mas encontrar a cada dia um motivo profissional para ficar é satisfatório demais, pois estou crescendo e melhorando. Já pensei em desistir uma vez, que a rotina é exaustiva, mas, de alguma forma, eu sinto que aqui é meu lugar. Estou aprendendo a ser feliz aqui e, pelo que eu vi até agora do CIM, eu acho que fiz a escolha certa em vir para a Escola Naval como intendente. Eu tinha apenas duas irmãs, eu ganhei mais 11 irmãs e 261 irmãos e companheiros de turma.”

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<EDUCAÇÃO>; Escola Naval; Aspirante; Corpo Feminino; Corpo de Intendentes;

BIBLIOGRAFIA

- ANDRADE, S. A. de; PERES, H. M. *Mulheres a Bordo: 30 anos da mulher militar na Marinha do Brasil*. Rio de Janeiro: Hmperes & Associados, 2012.
- BRASIL. Presidência da República. Lei nº 12.705, de 8 de agosto de 2012. Dispõe sobre os requisitos para ingresso nos cursos de formação de militares de carreira do Exército. Diário Oficial [da] União, 9 ago. 2012.
- _____. Senado Federal. Comissão de Constituição e Justiça. Parecer nº 20, de 28 de novembro de 1979. Brasília, DF. Serviço de Atendimento ao Usuário da Secretaria de Arquivo do Senado Federal (SARQ), 1979.
- _____. Marinha do Brasil. Escola Naval. Normas do Comando do Corpo de Aspirantes. En-30. Cap. 1. Rev. 5, 2014.
- CARREIRAS, H. “Mulheres em contextos atípicos: Lógicas de exclusão e estratégias de integração feminina nas Forças Armadas”. *Etnográfica*, v. VIII, nº 1, p. 91-115, 2004.
- CASTRO, C. *O Espírito Militar: um antropólogo na caserna*. 2ª ed. revista. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.
- ESCOLA NAVAL. *Nossa Voga*. Publicação destinada aos novos aspirantes da Escola Naval. Rio de Janeiro, 1957.
- _____. *Revista Galera*. Rio de Janeiro, nº 79, ago. 1943.
- _____. *Nossa Voga*. Publicação destinada aos novos aspirantes da Escola Naval. Rio de Janeiro, 2009.
- MENDES, L. C. K. B. *Subsídios sobre a presença da mulher na MB*. Brasília, DF: Centro de Comunicação Social da Marinha, 2010.
- RIBAS, F. T. T.; RODRIGUES, C. M. C. “Valores organizacionais declarados e implantados: uma percepção entre o real e o desejado”. *Revista Iberoamericana de Engenharia Industrial*, Florianópolis, v. 1, nº 2, p. 43-60, dez. 2009.
- SANTOS, A. C. A. dos. “O empenho de Aviadoras na Aviação de Caça da Força Aérea Brasileira”. *Revista Unifa*, Rio de Janeiro, v. 18, nº 21, p. 35-47.
- SCHIRMER, P. *Das Virtudes Militares*. Rio de Janeiro: BIBLIX, 2007.
- TAKAHASHI, E. E. Homens e Mulheres em campo: um estudo sobre a formação da identidade militar. 276f. 2002. Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação, Campinas, SP, 2002.

A CONJUNTURA ECONÔMICA E A BASE INDUSTRIAL DE DEFESA*

RODRIGO CORDEIRO GUIMARÃES**
Capitão de Fragata (IM)

SUMÁRIO

Introdução
Aspectos relevantes
Principais BID mundiais
<i>Cluster</i> e principais exemplos de interesse da BID
A BID brasileira
Histórico recente
Aspectos gerais da BID brasileira
Importância da BID na conjuntura econômica
Potenciais e limitações da BID brasileira
Esforços da MB para o desenvolvimento da BID brasileira
As iniciativas da MB
Passado recente
Mobilização nacional e marítima
O Paed e o Paemb
Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) na MB
Potencial para nacionalização de itens de interesse da MB
Conclusões

* Artigo baseado em monografia apresentada à Escola de Guerra Naval (Curso Superior – 2013).

** O autor exerce a função de encarregado da Seção de Acompanhamento Setorial do Comando de Operações Navais. Possui mestrado em Economia pela Universidade Federal Fluminense (2009).

INTRODUÇÃO

É um discurso comum de alguns analistas de defesa que o aumento dos patamares orçamentários seria, de forma isolada, o caminho para a gradativa redução das vulnerabilidades das Forças Armadas (FA) brasileiras, com reflexos na conjuntura econômica pela geração de empregos e renda e de independência na capacidade produtiva, ou seja, a nacionalização de itens de interesse da defesa. Este artigo procura identificar a existência de outros fatores que interferem nestes campos. Recorrendo aos modelos econômicos de desenvolvimento, se os fatores para o sucesso de um setor industrial fossem colocados em uma função matemática, as variáveis seriam a capacidade instalada, a remuneração do capital humano e a tecnologia¹.

Para analisar o caso brasileiro, considera-se a definição de Base Industrial de Defesa (BID) como o conjunto de empresas, tanto estatais quanto privadas, e organizações, civis e militares, que fazem parte do esforço de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), produção, distribuição e manutenção de bens e serviços de interesse da Defesa. Desta própria definição se depreende uma diferente vertente que diverge daquele discurso observado de forma comum, porém presente na modelagem de desenvolvimento. Essa vertente é o esforço relacionado à tecnologia e à P&D, além dos aspectos do financiamento da produção e da distribuição dos itens de interesse da Defesa (CRUZ, 2009; FREITAS, 2012a).

Em decorrência da Estratégia Nacional de Defesa (END), o interesse direto da Marinha do Brasil (MB) é o reaparelhamento. O presente artigo tem o objetivo de

apresentar que os principais reflexos desse interesse da MB na BID são a nacionalização de insumos e, como segunda derivação, decorrente da primeira, a geração de empregos. Estes dois reflexos interferem positivamente na conjuntura econômica brasileira, e o estabelecimento de aglomerados industriais, conhecidos na ciência econômica como *clusters*², pode contribuir para atingir estes reflexos de interesse.

Para tal intuito, o artigo está dividido em quatro seções, além desta introdução. A seção denominada “Aspectos relevantes” trata das principais características das BID mundiais e da identificação da formação de *clusters* nessas indústrias. A terceira seção, denominada “A BID brasileira” trata do passado recente, das principais características dessa indústria e de seu potencial de desenvolvimento. A quarta seção apresenta o esforço da MB para o desenvolvimento da BID brasileira, identificando os seus interesses diretos e os reflexos decorrentes. E a quinta parte trata das conclusões e da perspectiva para trabalhos decorrentes.

ASPECTOS RELEVANTES

Principais BID mundiais

A corrida armamentista foi a principal razão para a expansão da BID estadunidense e dos países desenvolvidos do final da Segunda Guerra Mundial ao final da Guerra Fria. Até então, os Estados Unidos eram o principal fornecedor de produtos de defesa do mundo, inclusive dos demais países desenvolvidos da Europa. A partir do final da Guerra Fria, as BID europeias passaram a se desenvolver e a estabelecer demandas para suas indústrias. Foi

1 Modelo de Crescimento de Solow. Nele, a capacidade produtiva de uma economia depende da capacidade instalada de suas indústrias e serviços, do capital humano e da tecnologia.

2 Apresentados à Ciência Econômica por Michael Porter, em 1990, e serão adiante tratados.

iniciada a produção de equipamentos e meios aplicáveis em operações de guerra, em operações de manutenção da paz, de legítima defesa e de ações humanitárias, promovendo uma redistribuição dos custos afundados³ necessários para as manutenções de suas BID. Ou seja, as indústrias destes países continuaram incorporando novas tecnologias entre meados dos anos 80 e início dos 2000, buscando, no aspecto da construção de equipamentos e meios militares de aplicação híbrida, a integração entre finalidades de guerra e de apoio humanitário.

A manutenção das estruturas industriais da BID estadunidense, principal BID mundial, e dos países desenvolvidos apresenta vantagens e desvantagens, ou seja, benefícios e custos, respectivamente. Pode-se citar como benefício a capacidade nacional independente de suprir a segurança e a pronta resposta às emergências e às guerras⁴, em detrimento do custo de manter um capital humano a qualquer tempo e hora para este fim. Outra característica daquela BID é a existência de externalidades⁵ positivas, como a de geração de empregos e de renda, de balanços de pagamentos positivos para os países, bem como do desempenho das suas finanças governamentais e da sua tecnologia.

Segundo Montalvão (2012), os países desenvolvidos procuram, com o passar do tempo, aprimorar suas estruturas de P&D e, para que passem a defender melhor seus interesses, se mantêm estabelecidos em blocos regionais, pelo fato de que quanto menores as distâncias mais favorecido será o estabelecimento de redes e de cadeias produtivas. Neste sentido, a criação de centros de P&D é

muito importante, uma vez que nenhum complexo industrial se sustentaria sem a sua existência e atuação. No aspecto geográfico acima ressaltado, a apresentação de um conceito econômico relacionado à distância e à interação entre indústrias, formando um complexo, ou um aglomerado industrial, se faz presente: o de *cluster*. Neste tipo de aglomerado, as indústrias podem concorrer umas com as outras, ou simplesmente produzir itens complementares, utilizáveis como insumos em outras indústrias do complexo, formando uma cadeia produtiva do arranjo produtivo local. Esta é a ideia básica que será tratada no próximo título.

Cluster e principais exemplos de interesse da BID

Segundo Marshall (1890), a produtividade econômica está relacionada com a proximidade entre os agentes econômicos. Em proveito dessa proximidade, deve ser estabelecida uma cadeia de suprimento e de serviços, favorecendo a produtividade da atividade econômica envolvida, aumentando a intensidade destes fluxos. Tais características associadas potencializam outras, já existentes ou não, e compõem as vantagens obtidas com os aglomerados econômicos. Tais aglomerados são os chamados *clusters*.

Por definição, um *cluster* é um aglomerado de fornecedores de produtos, insumos e serviços dispostos em uma área geográfica que podem competir, mas que também podem cooperar uns com os outros, gerando vantagens, em função da geração de externalidades. Neste aspecto de proximidade geográfica, é possibilitado

3 Custos sem retorno direto, como os de manutenção de mão de obra altamente qualificada, necessários às BID.

4 Resposta à necessidade de mobilização nacional.

5 Externalidades – podem ser positivas ou negativas. São aspectos ou ações que envolvem a imposição involuntária de custos ou benefícios que tem efeitos positivos e negativos.

o estabelecimento de elos de cooperação entre as empresas e instituições que os compõem. Na figura 1 é apresentado o seu modelo, chamado “diamante”. O modelo apresenta quatro características interligadas: “condições de fatores”; “condições de demanda”; “indústrias correlatas e de apoio”; e “estratégia, estrutura e rivalidade das empresas” (PORTER, 1990).

Neste modelo, a composição das “condições de fatores” se faz pelos aspectos relacionados à capacidade instalada, à tecnologia e à capacidade de sua absorção e disseminação, bem como à gestão realizada nas unidades produtivas. Essa característica da gestão tem a capacidade de aprimorar as rotinas com o propósito de maximizar o rendimento e a produtividade. As “condições de demanda” referem-se à absorção da produção pelo mercado ou pelos clientes. Porém, para que o cliente compre, é necessário que possua recursos, ou seja, que haja financiamento. Estas “condições de demanda” são relacionadas, da mesma forma, ao financiamento porque a existência de clientes capazes de consumir justifica a sustentabilidade de uma atividade econô-

mica ou de uma indústria produzindo um tipo de produto. As “indústrias correlatas” são aquelas que podem concorrer entre si. As “de apoio” são aquelas cujas produções são complementares, contribuindo para as produções dos principais produtos dos *clusters*. Por exemplo, para se construir um navio há demanda na indústria metal-mecânica, para as chapas, e na química para o fornecimento de produtos para as soldas e tintas. As chapas, as soldas e as tintas são complementares na produção. Na “estratégia, estrutura e rivalidade das empresas” se situa a competitividade e, mais uma vez, a importância da gestão para estabelecimento da própria estratégia e do financiamento em virtude da necessidade de manutenção, ou até ampliação, da estrutura produtiva (PORTER, 1990).

Conforme citado, a corrida armamentista propiciou o desenvolvimento industrial dos países desenvolvidos. Diversos desses países apresentam *clusters* em suas BID. Na Alemanha, por exemplo, há *clusters* em diversas áreas da indústria: na BID, aeronaves na região de Munique; navios de escolta e patrulha em Hamburgo e Bremen; e construção de submarinos na cidade de Kiel.

Nesse país, os projetos da BID são gerenciados e financiados por meio de parcerias público-privadas (PPP). Apesar de algumas empresas do setor não serem a favor de políticas de *offset*⁶, por entenderem que esta ação desfavorece a indústria, a legislação alemã as permite, tanto no caso de transferência quanto no caso de absorção de tecnologia.

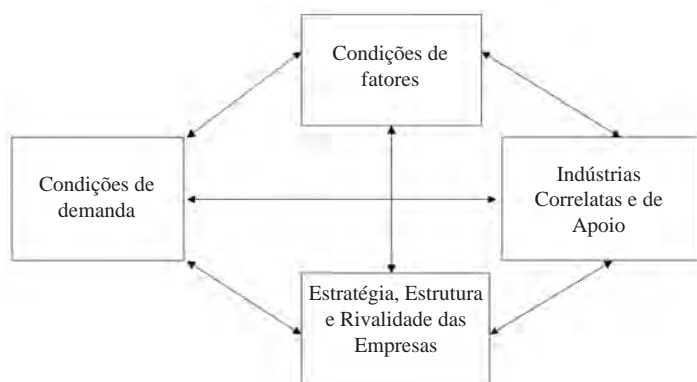


Figura 1 – Modelo Diamante
Fonte: PORTER (1990)

⁶ Transferência de tecnologia.

Segundo Ferreira e Sarti (2011), entre os anos de 70 e 2000 o Brasil realizou um projeto na área de defesa com a Alemanha, com a construção dos submarinos da classe *Tupi*, semelhante aos IKL⁷.

Em função dos diversos *clusters* estabelecidos, a Alemanha, a França e o Reino Unido compõem o grupo das três maiores BID da Europa devido às suas altas capacidades tecnológicas e de suas cadeias produtivas. Estes três países possuem 70 das cem maiores empresas da BID europeia, sendo a do Reino Unido a maior. A França apresenta a BID mais autossuficiente do oeste da Europa, alcançando desempenho comparável ao do Reino Unido. Entretanto, são características comuns desses dois países a coesão e a força das indústrias não necessariamente relacionada à BID. Na França, em Lorient e Toulon, há dois *clusters* da DCNS⁸, empresa que está transferindo tecnologia, por meio de *offset*, à Marinha do Brasil para a construção de submarinos convencionais e nucleares da classe *Scorpène* (PESCE, 2013).

O *cluster* de Lorient, unido aos *clusters* de Cherbourg e Nantes, forma um grande *cluster* de construções de navios de superfície e de submarinos no nordeste francês, denominado CMF⁹. No sudeste francês, nas cidades de Alpes, Provence e Azur, é formado outro grande *cluster* de construção de navios de superfície e submarinos deno-

minado PACA¹⁰. Um segundo grupo, em expressão econômica, é formado por Itália, Espanha, Bélgica, Noruega e Holanda. Cada um desses países possui capacidade significativa em suas BID, com estabelecimento de *clusters* importantes, porém com alguma dependência de importações.

Na Espanha se apresentam *clusters* envolvidos com a BID nas cidades de La Corunã, para engenharia e sistemas de combate; Vigo, na construção naval, engenharia e indústria *offshore*¹¹; Cádiz, com a construção naval e a engenharia de manutenção; Cartagena, com a construção naval de submarinos e a integração de sistemas. Nesses quatro

clusters espanhóis até então citados, as estruturas são de estaleiros da empresa Navantia¹². Em Madri e Sevilla, há *clusters* especializados em engenharia aeroespacial, em sistemas de combate e na indústria aeronáutica. A Espanha

A Espanha, pelas características da sua BID, possui potencial para apoiar a MB no Programa de Navios de Superfície

adota políticas de *offset*, muito embora não possua legislação sobre o assunto. Segundo Freitas (2012b), a Espanha, pelas características da sua BID, possui potencial para apoiar a MB em um dos projetos de reaparelhamento de navios de superfície, o Programa de Navios de Superfície (Prosuper).

Tratando dos Estados Unidos, principal BID mundial, que possui 15 das 20 maiores empresas de produtos de interesse da defesa no mundo, em Seattle há um *cluster* destacado na construção de veículos aeroespaciais. Em San Diego, há um *cluster* destacado

7 IKL – Ingenier Kontor Lubeck. Empresa alemã que projeta submarinos.

8 Direction des Constructions Navales Services.

9 Cluster Maritime Français.

10 Provence – Alpes – Cote d'Azur Marine Cluster.

11 *Offshore* – Produção de petróleo oriundo do subsolo marinho. Diferencia-se da produção *onshore*, que oriunda do subsolo terrestre.

12 Um dos principais estaleiros mundiais.

pela construção naval militar, bem como nas Carolinas do Norte e do Sul e em Colúmbia, com o mesmo setor da indústria tipo de produção. Ainda são dignos de nota os *clusters* de motores de Wichita e de máquinas pesadas de Pittsburg. Os Estados Unidos não adotam políticas de *offset* com outros países.

Estes países exemplificados tiveram participações ativas em conflitos no decorrer da história, fatos que proporcionaram a produção de itens e serviços de interesse da defesa. No aspecto legal e devido ao adequado fluxo orçamentário-financeiro de suas FA, foram capazes de apresentar uma regularidade de encomendas. Suas produções permitiram uma integração ideal entre as universidades, a sociedade e os centros de P&D estabelecidos, além de terem promovido a obtenção da capacitação por meio de *offset*, fato que permitiu o alcance de altos desempenhos produtivos, passando a ser referências mundiais. Seus *clusters*, na BID, podem funcionar como focos para a preservação de suas capacidades tecnológicas, com encadeamentos na estrutura produtiva, em virtude das externalidades positivas que favorecem a racionalização e diminuem a sobrecapacidade e duplicação, formando um ciclo de fluxo gradativo, que permite o aumento da competitividade e colaboração, na produção e na P&D.

A BID BRASILEIRA

Histórico recente

Para compreensão da estrutura atual da BID brasileira, é necessário conhecer o seu passado recente. O período considerado para análise é o posterior aos anos 60. Segundo Ferreira e Sarti (2011), naqueles anos, e no

início dos 70, a BID usufruía do milagre econômico brasileiro¹³, tendo uma expansão e um fortalecimento vinculados à busca de novas tecnologias. Segundo Acioli (2011), a atuação da BID brasileira, nesse período, foi impulsionada pela criação de instituições voltadas ao desenvolvimento de tecnologias estratégicas nas áreas de aeronáutica, espacial, nuclear, de informática e de microeletrônica, que merecem os destaques descritos abaixo de forma sucinta:

a) Comissão Nacional de Energia Nuclear, em 1956.

b) Avibras Indústria Aeroespacial S.A., em 1961. Nos anos 70, passou a concentrar-se na indústria de defesa. Destacou-se, no início dos anos 80, na produção de itens para o Sistema de Artilharia de Foguetes de Saturação (Astros) II.

c) Comissão Nacional de Atividades Espaciais, em 1963.

d) Engesa¹⁴, em 1965, que inicialmente fabricava tratores agrícolas e florestais, passando a compor a BID brasileira na década de 70, com a produção de blindados sobre rodas.

e) Instituto de Aeronáutica e Espaço, em 1966.

f) A Financiadora de Estudos e Projetos (Finep)¹⁵, em 1967. A partir de 1971, tornou-se a Secretaria Executiva do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT), que tinha o objetivo de expandir o sistema de Ciência e Tecnologia (C&T) no Brasil.

g) Companhia Brasileira de Tecnologia Nuclear; em 1971.

h) Embraer¹⁶, em 1969. Uma das maiores empresas da atualidade da BID brasileira, oriunda do Centro Tecnológico da Aeronáutica (CTA) com o intuito de se

13 Entre 1968 e 1973, o Brasil teve um crescimento econômico médio de 12% ao ano, em grande parte utilizando a capacidade instalada do Plano de Metas do Governo JK (Giambiagi, 2002).

14 Engenheiros Especializados S.A.

15 Agência Brasileira de Inovação.

16 Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.

consolidar como fabricante de aeronaves tanto de aplicações civil quanto militar.

i) Imbel¹⁷, em meados da década de 70. Empresa destacada na fabricação de armamentos e aparelhos de comunicação portáteis, munições e explosivos.

j) Empresas Nucleares Brasileiras S.A. (Nuclebras), em 1974¹⁸. Empresa destacada na produção de grandes estruturas metálicas, chapas e similares.

k) Helibras¹⁹, ao final dos anos 70. *Joint venture*²⁰ destacada na fabricação do helicóptero Esquilo.

l) Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), em 1982. Sua finalidade precípua era gerenciar projetos e impulsionar a construção naval militar²¹, bem como fabricar munições de aplicação militar-naval. Daquele momento até os anos 90, as iniciativas quanto ao incentivo à BID eram isoladas dentro de cada força armada, sem uma coordenação unificada tanto no aspecto da produção quanto no aspecto de P&D.

Nos anos 80, o Brasil apresentou um desempenho sólido na exportação de produtos convencionais de defesa, de baixa intensidade tecnológica. Entre estes, destacavam-se o sistema Astros, os aviões de treinamento básico da Embraer e alguns veículos blindados pela Engesa. Segundo Ferreira e Sarti (2011), o Brasil, em termos de estatísticas econômicas, respondia por cerca de 90% das exportações do período e, segundo Acioli (2011), detinha o 5º lugar mundial em exportação desses armamentos.

No aspecto de P&D militar, como dito, as iniciativas das FA foram isoladas e marcadas pela criação das seguintes instituições, além do já existente Instituto Militar de Engenharia (IME): o CTE²², para o desenvolvimento de tecnologia de carros de combate; o CTA²³, para o desenvolvimento de aeronaves; o IEAPM²⁴ e o IPqM²⁵, para a tecnologia de navios. Para avaliação dos requisitos operacionais dos novos meios militares construídos no país, o CAEx²⁶ se encarrega dos equipamentos terrestres e o Casnav²⁷ se encarrega dos meios navais (AMARANTE, 2012; IMAI, 2011).

Aspectos gerais da BID brasileira

Segundo Ferreira e Sarti (2011), a BID brasileira é formada pelas seguintes indústrias, concentradas na Região Sudeste:

- armas, munições leves e explosivos;
- armas e munições pesadas;
- sistemas eletrônicos e sistemas de comando e controle;
- plataforma aeroespacial militar;
- plataforma terrestre militar; e
- propulsão nuclear.

O Brasil, por suas dimensões continentais, apresenta grandiosas demandas por sistemas de vigilância, em mar, em terra e no ar, em um nível estratégico nacional. A conjuntura econômica é capaz de alavancar as condições de demanda, tão importantes para o desempenho da indústria. Com a finalidade de realçar alguns indicadores econômicos

17 Indústria de Material Bélico.

18 Nuclebras Equipamentos Pesados.

19 Helicópteros do Brasil.

20 Entre a empresa francesa Aérospastiele, uma pequena empresa brasileira e o governo de Minas Gerais.

21 Tradicionalmente realizada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

22 Centro Tecnológico do Exército.

23 Centro Tecnológico da Aeronáutica.

24 Instituto de Pesquisas Almirante Paulo Moreira.

25 Instituto de Pesquisas da Marinha.

26 Centro de Avaliações do Exército.

e projeções da BID brasileira, a próxima seção tratará da interdependência entre a conjuntura econômica e a BID brasileira.

Importância da BID na conjuntura econômica

Segundo Acioli (2011), a partir dos anos 90, em virtude de uma instabilidade macroeconômica associada à falta de investimento governamental,²⁸ as indústrias passaram a sofrer um grande retraimento no mercado interno e externo, devido às reduções nos orçamentos militares, e a produção da BID brasileira sofreu um declínio. Porém, na aplicação de recursos, procurou-se priorizar a P&D.

Segundo Ferreira e Sarti (2011), numa comparação de estatísticas econômicas, a média anual de exportações dos anos 80, que era cerca de US\$ 265 milhões, passou ao patamar de US\$ 30 milhões nos anos 90. Tal fato foi oriundo do insucesso de alguns projetos. Um desses insucessos foi o projeto do avião de caça tático AMX, que, ao entrar em operação e escala de produção na Embraer, próximo ao final da Guerra Fria, não teve a procura adequada em função da redução generalizada dos orçamentos militares nos países que seriam seus potenciais clientes. Outro fator preponderante para o agravamento da situação da BID brasileira foi a aquisição de meios e equipamentos militares usados oriundos de outras nações.

Em meados dos anos 2000, em função da melhoria na conjuntura econômica, com a retomada do crescimento, começou a ser adotada uma orientação diferente daquela vista até os anos 90, por parte do governo. Com a criação do Ministério da Defesa (MD), a Política de Defesa Nacional (PDN) sofreu uma renovação com a assinatura do Decreto nº 5.484/2005, e foi propiciada uma unidade de pensamento com relação

à BID. Nesta mudança da postura do Governo e do País com relação à defesa, nos últimos anos, vem ocorrendo uma melhoria dos orçamentos das FA, fato que vem permitindo a continuidade de projetos estratégicos importantes (ACIOLI, 2011).

Segundo Ferreira e Sarti (2011), em estatísticas econômicas, o orçamento da defesa sofreu, no período de 2006 a 2009, um aumento de 23%. Nestes índices, os investimentos tiveram uma taxa de crescimento de 77,4%. Em 2008, o investimento se encontrava no montante de R\$ 3,1 bilhões, enquanto em 2013 pôde atingir o patamar de R\$ 5,8 bilhões. Em que pese a ocorrência de cortes e contingenciamentos²⁹, será possível dar continuidade ao investimento em infraestrutura e em manutenção, que, em parte, deve impulsionar a BID brasileira na aquisição de novos meios e equipamentos militares (PESCE, 2012 e 2013).

No aspecto da P&D, a Portaria Normativa nº 1.317 de 2004 aprovou a Política de Ciência, Tecnologia e Inovação. Em 2008, foi publicada a END, documento que possui como um dos eixos estruturantes o fortalecimento da BID brasileira, acompanhado da necessária estrutura de P&D (ACIOLI, 2011; PESCE, 2012). Segundo Batista (2012), mais tarde, em 2010, pela Portaria nº 1.888, que aprovou a Política de Propriedade Intelectual do MD, foi propiciada a base legislativa para proteção ao conhecimento e à inovação produzida no âmbito das FA.

Potenciais e limitações da BID brasileira

A distribuição geográfica das indústrias brasileiras está representada na figura 2. Nela pode-se observar que as maiores concentrações ocorrem nas regiões Sul e Sudeste, com concentrações menores na Região Nordeste. Em função da expansão da exploração petrolífera nos mares brasileiros,

27 Centro de Análises de Sistemas Navais.

28 A redução do investimento foi fator preponderante para o controle da inflação e a estabilidade do real.

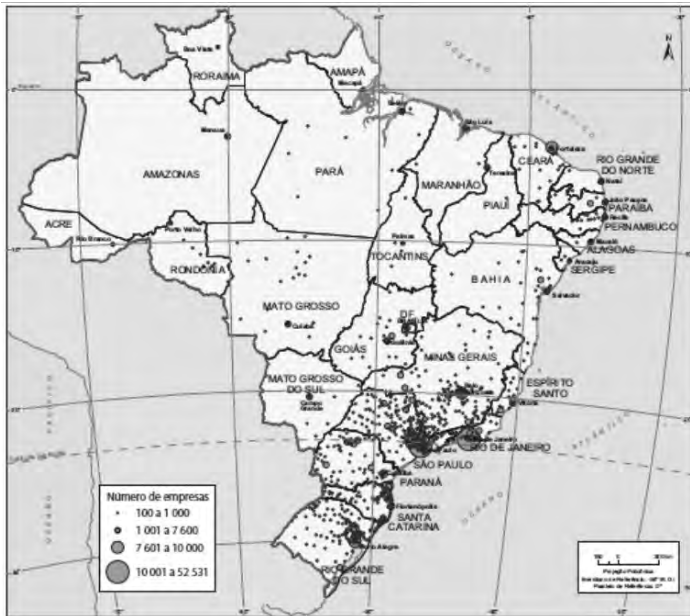


Figura 2 – Distribuição Especial das Principais Indústrias Brasileiras em 2002
Fonte: IBGE (2013).

a Região Nordeste apresenta uma concentração relevante de indústrias com ênfase na área de petroquímica, com algum potencial de indústria naval na Bahia, em função da construção de plataformas em alguns estaleiros baianos e uma demanda crescente pela manutenção de navios envolvidos no *offshore* também na área da Bahia, além do Sudeste e outras áreas do Nordeste. Segundo Barboza (2006), tal demanda utiliza espaços do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), das bases navais de Aratu, na Bahia, e de Natal, no Rio Grande do Norte.

Na Região Sudeste, em função da existência do complexo siderúrgico no Vale do Paraíba, e de indústrias de alta tecnologia no Estado de São Paulo, há uma propensão maior para a complementaridade no abastecimento de insumos entre indús-

trias. Isso favorece a competitividade e a integração com os centros de P&D, inclusive universidades e centros de pesquisa das FA, com aglomerações de indústrias que também podem ser favorecidas de forma mais intensa com o estabelecimento de *clusters* associados à BID brasileira. O Vale do Paraíba, região que pode ser apontada como uma área de maior potencial para estabelecimento de um *cluster* de defesa no Brasil, possui 49 das 170 empresas da BID brasileira, sendo a Embraer Defesa &

Segurança, a Avibras³⁰, a Mectron³¹ e a Orbisat³² as de maior destaque. Somente nessa região, o setor de indústria de defesa responde por 20 mil empregos diretos e 60 mil empregos indiretos. Todas as empresas da BID brasileira respondem por 25 mil empregos diretos e 100 mil empregos indiretos.

Segundo Ferreira e Sarti (2011), um componente fundamental para o desenvolvimento da BID brasileira é o estabelecimento da demanda, com a manutenção ou a ampliação do investimento em P&D. Tal estabelecimento somente pode ser alcançado com o financiamento adequado. Este financiamento tem três fontes possíveis. O primeiro é o financiamento pela via do fluxo orçamentário-financeiro oriundo dos orçamentos da defesa dentro do orçamento anual da União. Uma segunda forma seria

29 A Lei Orçamentária Anual (LOA) inicial era de R\$ 8,3 bilhões para o MD.

30 Avibras Indústria Aeroespacial.

31 Mectron Engenharia Indústria e Comércio S.A.

o financiamento fomentado, por exemplo, por meio de um banco de desenvolvimento, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Uma terceira forma seria o financiamento de um banco ou grupo do exterior, oriundo de uma operação de crédito externo.

Segundo Ferreira e Sarti (2011), a geração de demanda para a BID pode favorecer a sua cadeia produtiva e as demais indústrias brasileiras, não necessariamente relacionadas com essa BID, contribuindo para o aumento da atividade industrial no Brasil. Além disso, o principal cliente da BID é o próprio país. Para permitir a fluidez do processo de obtenção de um item de interesse da defesa, é necessária a minimização dos entraves legais. Neste intuito foi promulgada a Lei nº 12.598/2012, elaborada pelo MD

juntamente com o Ministério da Ciência e Tecnologia. A referida Lei promoverá fomento à BID brasileira em virtude da potencial propensão à competitividade do setor, com incentivo à inovação, à agregação de valor e à geração de empregos e renda (PESCE, 2012). Um fator que, no caso do Brasil, ainda se apresenta como um entrave ao desenvolvimento da BID é a carga tributária. Nos setores de armamento, equipamentos, sistemas e meios navais e terrestres, a carga tributária é de aproximadamente 32% (LINHARES, 2006).

A menor dependência da BID diminui as vulnerabilidades do País neste setor estratégico, aumentando a capacidade de resposta às demandas da mobilização nacional, de

participação em operações conjuntas e de defesa civil. Além deste fato, destaca-se a obtenção de melhores resultados sociais, no aspecto da geração de empregos e renda. Segundo a Associação Brasileira de Indústrias de Material de Defesa e Segurança (Abimde), a implantação dos grandes projetos³³ previstos a longo prazo para a área estratégica de defesa, entre eles o Projeto do Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam), o Sistema de Vigilância de Fronteiras (Sisfron), o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), a implantação da 2ª Esquadra brasileira e da 2ª Força de Fuzileiros da Esquadra, e o Prosuper³⁴, representará um investimento total de US\$ 120 bilhões. A ampliação de empregos diretos passaria de 25 mil para 48 mil. A ampliação de empregos indiretos seria de 100 mil para 190 mil (PESCE, 2012).

No momento em que o Brasil amplia a exploração petrolífera com o pré-sal, a necessidade de patrulhamento das áreas marítimas se amplia da mesma forma

Eduardo Pesce

ESFORÇOS DA MB PARA O DESENVOLVIMENTO DA BID BRASILEIRA

Segundo Pesce (2013), no momento em que o Brasil amplia a exploração petrolífera com o pré-sal, a necessidade de patrulhamento das áreas marítimas se amplia da mesma forma. Numa primeira análise, para a Marinha bastaria ser reaparelhada, qualquer que fosse a origem dos meios para isso – obtenção de meios usados fora do País ou por construção em estaleiros brasileiros. O mesmo raciocínio serviria para os meios do Corpo de Fuzileiros Navais.

32 Orbisat Soluções em Defesa e Sensoriamento Remoto.

33 Parte do Paed – Plano de Articulação e Equipamento da Defesa.

Alinhado com o eixo estruturante da END, a BID brasileira precisa ser intensificada. Em que pese a sua necessidade de reaparelhamento, existem outros interesses para a MB, como, por exemplo, a nacionalização e a geração de empregos e renda. O objetivo da presente seção é identificar os interesses da MB no desenvolvimento da BID brasileira (BRASIL, 2008).

AS INICIATIVAS DA MB

Passado recente

Segundo Ferreira e Sarti (2011), entre os anos 70 e 80, os principais projetos de reaparelhamento de navios da MB tiveram o intuito fundamental de nacionalizar itens e equipamentos, gerando empregos e renda, além da obtenção de novos meios. Abaixo são enumerados os principais programas (PESCE, 2012):

a) Obtenção por construção de fragatas classe *Niterói*: iniciado em 1970, este programa foi realizado com licença do estaleiro Vosper Thornycroft, do Reino Unido. Esta licença apresentava características semelhantes às dos atuais programas de *offset*. Tal programa abrangia a obtenção de um total de seis fragatas, sendo duas das quais construídas no AMRJ, que é a principal organização militar de manutenção e construção de meios da MB.

b) Programa Nuclear da Marinha: iniciado em 1979, com o intuito primordial de alcançar o domínio da capacidade de aplicar energia nuclear na propulsão naval. Trata-se também de um programa estratégico, por isto faz parte do Plano de Articulação e Equipamentos de Defesa (Paed), do MD, e de seu seguimento na MB, o Plano de Articulação e Equipamentos da Marinha (Paemb), que serão oportunamente tratados na presente seção.

c) Obtenção por construção de corvetas classe *Inhaúma*: iniciado em 1981

com o intuito de projetar e construir no Brasil um total de quatro corvetas. Tal programa teve apoio do estaleiro alemão Marine Technik. Entre períodos de manutenções e reparos, as quatro corvetas foram construídas no AMRJ e operam para a MB atualmente.

d) Obtenção de submarinos da classe *Tupi*: iniciado em 1985, com o intuito de construir submarinos no Brasil, no AMRJ, com apoio do estaleiro alemão HDW. De um total de cinco submarinos, três foram construídos na referida organização militar (OM) da MB.

Conforme citado, com o início dos anos 90, a defesa e a MB passaram a sofrer grandes restrições orçamentárias. Entretanto, em 1994, foi iniciada a construção da Corveta *Barroso* no AMRJ, por iniciativa da própria MB. Em pese a construção somente ter sido concluída em 2008, representou uma retomada da atividade de construção naval militar no Brasil. Dando continuidade a essa retomada, a MB contratou estaleiros nacionais para a construção dos primeiros lotes de navios-patrolha de 500 toneladas (PESCE, 2012 e 2013).

Mobilização Nacional e Marítima

Outro fator citado que determina a intensificação da BID é a mobilização. Nesse sentido, a MB publicou o *Manual de Mobilização da Marinha*, documento editado pelo Estado-Maior da Armada com o propósito de orientar, desde o tempo de paz, o planejamento da mobilização e da desmobilização marítima. Em cumprimento a END, essa publicação normatiza para a MB que a mobilização industrial é fundamentalmente indispensável, com profundos efeitos no Poder Nacional (BRASIL, 2010b).

A mobilização industrial, por sua vez, tem por finalidade:

A obtenção de recursos requeridos por meio da adaptação, ampliação ou conversão das indústrias de interesse, sejam elas de base, de bens de capital ou de consumo, para o atendimento das crescentes necessidades militares, sem descuidar das demandas civis (BRASIL, 2010c, p. 2-8).

No MD, a Secretaria de Ensino, Logística, Organização e Mobilização (Selom) dissemina que a formação de aglomerados industriais é favorável à atuação da BID brasileira. Nessa orientação, a MB vem envidando esforços, nos diversos campos de interesse, com vistas ao reaparelhamento com proveito da BID brasileira. Tais interesses da MB vêm se concretizando com o estabelecimento, pelo MD, do Plano de Articulação e Equipamento da MB, o Paemb. Este plano da MB é parte de um plano ao nível do Ministério da Defesa, o Plano de Articulação e Equipamento da Defesa, o Paed (FREITAS, 2012; PESCE, 2013).

O Paed e o Paemb

Em 2012, com a atualização da PDN e da END, foi apresentado ao Senado o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN). O Paed, a modernização da gestão e a reorganização da BID são os três eixos estruturantes da capacitação das FA, com vistas ao crescimento econômico e à obtenção da autonomia tecnológica.

O Paed é constituído por duas bases, que são os projetos de equipamento e os projetos de articulação. Na MB, o Paed tem um plano específico denominado Paemb. O MD e os Comandos Militares possuem, em conjunto, projetos de articulação e equipamento com valor global estimado (VGE) de R\$ 557.734,5 milhões, dos quais os projetos da MB respondem por R\$ 211.734,5 milhões, divididos em R\$ 414.012 milhões para Planos de Equipamento, e R\$ 143.722,5 milhões para Planos de Articulação (PESCE, 2013).

A tabela 1 apresenta os principais projetos estratégicos da MB e que constituem

TABELA 1 - PROJETOS ESTRATÉGICOS DA MB (Paemb)

Em milhões de R\$

Número	Projeto	Início	Fim	VGE
1	Programa Nuclear da Marinha (A)	1979	2031	4.199,00
2	Construção do Núcleo do Poder Naval (A)	2009	2047	7.304,70
3	Complexo Naval da 2ª Esquadra e 2ª Força de Fuzileiros da Esquadra (A)	2013	2031	9.141,50
4	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (A)	2011	2033	12.016,60
5	Segurança da Navegação (A)	2013	2031	245,10
6	Pessoal – Nosso Maior Patrimônio	2010	2031	5.015,60
7	Recuperação da Capacidade Operacional (E)	2009	2025	5.372,30
8	Construção do Núcleo do Poder Naval (E)	2009	2047	167.920,80
9	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (E)	2013	2024	79,00
10	Segurança da Navegação (E)	2012	2031	387,70
TOTAL				211.682,30

Observação: (E) = Projetos de Equipamento; (A) = Projetos de Articulação; VGE = Valor Global Estimado.

FONTE: PESCE (2013).

os grandes projetos do Paemb. Convém ressaltar a relevância do Programa Nuclear da Marinha, da construção do Núcleo do Poder Naval, da 2ª Esquadra e da 2ª Força de Fuzileiros da Esquadra e do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul, pela perspectiva da geração de empregos e renda em função da grandiosidade financeira a das demandas decorrentes na BID brasileira, bem como do Programa de Submarinos (Prosub) e do Prosuper, conforme discorrido no presente trabalho (PESCE, 2012). Segundo Galante³⁵ (2013), o Prosub, em auge, irá gerar 9 mil empregos diretos e 32 mil empregos indiretos.

Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) na MB

Conforme citado, nas FA brasileiras, as portarias normativas nºs 1.317/2004, de 4 de novembro de 2004, e 1.888/2010, de 23 de dezembro de 2010, normatizaram, no âmbito do MD, a política nacional, para o MD, da Ciência, Tecnologia e Inovação (CT&I)³⁶. Na MB, a ativação, em 2008, da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação da MB (SecCTM), representou o direcionamento dos esforços da MB para a atividade de CT&I, com o recebimento da subordinação das OM cujas missões principais se relacionam à atividade de P&D.

Entre estas OM se encontram o Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), o Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav), e o Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (Ieapm) (FREITAS, 2012a). Comprova-se, pelo Anuário Estatístico da Marinha, que a SecCTM possui 11 grandes projetos, com o tempo médio de duração de 40 meses e a um custo total de R\$ 42,5 milhões de reais (Item 13.1 – Projetos do Plano de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da Marinha – 2011).

34 Programa de meios de superfície.

35 Disponível em: <www.podernaval.com.br>. Acesso em: 21 maio 2013.

POTENCIAL PARA NACIONALIZAÇÃO DE ITENS DE INTERESSE DA MB

A MB vem realizando gestões para dar continuidade ao seu reaparelhamento. O Prosub se encontra em andamento, porém, especificamente para interesse da BID, a MB vem estudando a continuidade do seu reaparelhamento. Em conjunto com o reaparelhamento e a demanda pela BID, com a instalação do Prosuper, alguns setores das indústrias possuem maiores potenciais de nacionalização. Na tabela 2 estão apresentados os potenciais de nacionalização na cadeia produtiva da construção naval, cuja fonte foi o Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior. Sua análise é relevante, porque o principal produto da BID para a MB são os navios (PESCE, 2012).

Entre todos os grupos de insumos, produtos e sistemas necessários para a construção naval, convém ressaltar o que o Brasil ainda possui maior capacidade de nacionalização, em função de apresentar capacidade produtiva em condições competitivas, em sistemas auxiliares, não envolvidos com propulsão e navegação e seus insumos. Nestes dois citados campos residem os principais potenciais de nacionalização da BID brasileira. Segundo Ferreira e Sarti (2011), na construção naval militar existem demandas específicas, como sistemas de armamento, sensores, comunicação, propulsão e geração de energia. Com o aumento da demanda por navios, conjugado a P&D e aos programas de *offset*, estes setores poderão ser desenvolvidos, e a nacionalização, com independência tecnológica, atingida (IMAI, 2011; FREITAS, 2012a).

A MB vem buscando, de forma intensa, aumentar a demanda pela BID brasileira para

TABELA 2 - POTENCIAL DE NACIONALIZAÇÃO DE INSUMOS NA CONSTRUÇÃO NAVAL

	Potencial de Nacionalização	Valor de participação nacional	Composição
Setores que produzem de forma competitiva ou que poderão produzir a curto prazo.	Alto	80%	-Sistemas de iluminação -Sistemas de convés, amarração e fundeio -Sistemas de segurança e salvatagem -Acessórios -Sistemas de Habitação -Materiais -Subcontratos de serviços técnicos -Outros serviços
Setores que não produzem de forma competitiva, que atraem pequenas demandas no mercado, porém com potencial de expansão a curto e médio prazo.	Médio	50%	-Sistemas de geração auxiliar -Sistemas Elétricos -Sistemas de governo -Sistemas auxiliares -Sistemas térmicos -Sistemas de carga
Setores com dificuldades estruturais de competir com o mercado internacional e com ausência de capacidade de inclusão no mercado a médio prazo.	Baixo	30%	-Sistemas de propulsão e geração de potência -Sistemas de navegação e controle -Sistemas de comunicação e entretenimento - Sistemas de operações especiais

Fonte: BRASIL (2008, tabela 16)

o seu reaparelhamento, procurando despertar o interesse do empresariado da indústria no que lhe cabe³⁷. Outrossim, segundo Freitas (2012) e Pesce (2013), a força vem estudando a possibilidade de construir, utilizando a BID brasileira, 50 navios-patrolha de 500

toneladas nos estaleiros brasileiros, bem como meios que possibilitem o atendimento do Prosuper, favorecendo a formação de um *cluster* naval de defesa no Sudeste brasileiro, em função da concentração maior de estaleiros no Rio de Janeiro (BARBOZA, 2006).

36 Ciência, Tecnologia e Inovação.

37 Disponível em: <<http://industriadefesaabc.com.br>>. Acesso em: 10 ago. 2013.

CONCLUSÕES

A corrida armamentista foi a principal motivação para a expansão das principais BID mundiais. O Brasil apresenta suas maiores demandas pela BID atreladas a sistemas de vigilância. O desenvolvimento da BID favorece a capacidade nacional de mobilização e reação, com independência no suprimento da segurança, propiciando pronta resposta às ameaças e às demandas advindas de apoio humanitário e da defesa civil.

Na relação entre a BID e a sua capacidade tecnológica, nenhuma estrutura produtiva seria sustentável sem a existência e a atuação de centros de P&D. Ou seja, quando estes centros e as indústrias se encontram numa mesma região, é propiciada a formação de aglomerados econômicos. Neste aglomerado, sendo estabelecidas as devidas condições de demanda e de fatores de produção, aliadas às estratégias competitivas e à gestão, externalidades positivas são criadas em benefício do próprio aglomerado. Estas externalidades, ou vantagens, crescem à medida que a produtividade aumenta.

Estes aglomerados foram apresentados à ciência econômica com o nome de *clusters*, que, na indústria, são originados de arranjos produtivos locais. Diversos países, como a Alemanha, a França, o Reino Unido, a Itália e os Estados Unidos, desenvolveram *clusters* de defesa, e ambos possuem muita força em outras áreas da indústria, não necessariamente envolvidas com a BID, com grande número de empresas nas cadeias produtivas.

No Brasil, o esforço concentrado, tanto para a melhoria do fluxo de recursos e da estrutura legislativa quanto no estabelecimento de centros de P&D, atrelados ao aspecto geográfico da concentração das indústrias brasileiras, pode propiciar a criação e o es-

tabelecimento de *clusters* na BID brasileira e aumentar a capacidade de resposta às demandas da mobilização nacional e à defesa civil, áreas em que as FA vêm atuando de forma cada vez mais intensa.

Dos anos 70 ao início dos anos 90, as iniciativas de desenvolvimento da BID eram isoladas dentro de cada FA. Na atualidade, com a criação do MD, no início dos anos 2000, e o estabelecimento da END e do PDN e da doutrina de mobilização, as iniciativas passaram a ter um cunho mais estratégico em nível nacional. Com isso, projetos de gerenciamento das fronteiras e o programa nuclear da Marinha passaram a ter um caráter de importância que transcende a MB. Tais documentos adotam eixos estruturantes de ativação da BID brasileira, com maximização do conteúdo nacional em sua cadeia produtiva. O MD, por meio da Selom, dissemina a ideia de que aglomerados econômicos em arranjos produtivos locais favorecem o estabelecimento e a ativação da BID.

Conforme apresentado, a Região Sudeste apresenta cerca de um terço das empresas da BID brasileira e responde por dois terços dos empregos gerados, com perspectivas de que estes postos de trabalho dobrem com a continuidade dos grandes projetos de segurança e defesa citados no parágrafo anterior. A existência de arranjos produtivos locais tem como consequência o estabelecimento de *clusters* da BID na Região Sudeste. Outros *clusters* menores, nas Regiões Sul e Nordeste, podem servir de redes auxiliares e à adoção de políticas de fomento e de integração com a comunidade científica e promover o fortalecimento da BID brasileira, da mesma forma. Em consequência, a geração de empregos e renda replicaria a tecnologia e o conhecimento técnico, com o estímulo às cadeias produtivas e à competitividade nos setores envolvidos com a BID.

As estimativas econômicas do setor são de que os grandes programas do MD serão capazes de dobrar o número de empregos na BID brasileira. Estas ocupações seriam mais concentradas no Vale do Paraíba. Entretanto, para alcance destes números são necessárias algumas ações de fomento em nível governamental. A primeira das ações é a adoção de um fluxo de recursos de financiamento para o estabelecimento das condições de demanda e do investimento nas estruturas produtivas para as condições de fatores. Esta ação não é suficiente porque deve ser acompanhada pela P&D, ou pela adoção de programas de *offset*, nas altas tecnologias envolvidas e pelo incentivo à competitividade e à produtividade na BID.

Nesse sentido, a MB vem buscando, nos últimos 30 anos, a maximização do conteúdo nacional na contribuição da BID brasileira para o seu reaparelhamento, com vistas à diminuição da dependência externa dos sistemas e equipamentos componentes

dos seus meios. Em que pesem as restrições orçamentárias, a MB vem realizando, também neste período, atividades de P&D, coroadas com a criação da Secretaria de Ciência e Tecnologia da Marinha, bem como vem obtendo tecnologia por meio de *offset*, tal qual vem acontecendo no Prosub, seu principal programa do Paemb na atualidade.

Utilizando a capacidade instalada e concentrada da indústria brasileira na Região Sudeste, como a de estaleiros no Rio de Janeiro, a MB vem procurando utilizar a BID brasileira no seu reaparelhamento. Tal fato se concretiza com a construção de navios-patrolha de 500 toneladas, que vem ocorrendo em estalei-

ros nacionais, e no Prosub. A estimativa é que, no seu auge, o Prosub seja capaz de gerar 9 mil empregos diretos e 30 mil empregos indiretos, além das capacidades de nacionalização dos insumos utilizados na construção dos submarinos convencionais e nucleares do programa.

As estimativas econômicas do setor são de que os grandes programas do MD serão capazes de dobrar o número de empregos na BID brasileira. Para alcance destes números são necessárias algumas ações de fomento

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ECONOMIA>; Desenvolvimento; Indústria militar; Estratégia; Poder Nacional; Política Nacional; Política de Defesa;

REFERÊNCIAS

- ACIOLI, Rodrigo Girdwood. “O papel da Finep no renascimento da indústria de defesa”. *Revista Inovação em Pauta*. Out/Nov/dez, 2011. p. 44-45. dez. 2011.
- AMARANTE, José Carlos Albano do. *Texto para discussão 1758 – base industrial de defesa brasileira*. Rio de Janeiro, ago. 2012. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1758.pdf>. Acesso em: 21 maio 2013.
- BARBOZA, Tiudorico Leite (2006). O atual cenário da construção naval civil e militar no mundo, incluindo o subcenário brasileiro. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/51388704/cenario-construcao-naval>>. Acesso em: 26 maio 2013.

- BATISTA, William Romão. “A autonomia da Indústria de Defesa: emprego de patentes na proteção das tecnologias da Marinha”. *Revista Marítima Brasileira*, Serviço de Documentação Geral da Marinha. v, 132. n. 07/09, p. 117-128. jul/set 2012.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial. Construção Naval: breve análise do cenário brasileiro em 2007. Brasília, 2008. Disponível em: < [http:// www.abdi.com.br/estudo/volume%20%20I.pdf](http://www.abdi.com.br/estudo/volume%20%20I.pdf) >. Acesso em: 23 maio 2013.
- BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA-401. *Manual de Mobilização Marítima*. Brasília, 2010.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Portaria Normativa nº 1.888/MD, de 23 de dezembro de 2010. Aprova a Política de Propriedade Intelectual do Ministério da Defesa. Disponível em: < <http://www.secctm.mar.mil.br/conteudos/Port1888-MD-PolPI.pdf> >. Acesso em: 26 maio 2013.
- CRUZ, Arthur Lobo da. “Ciência, Tecnologia e Inovação para a Defesa Nacional – Revisão de alguns conceitos”. *Revista Pesquisa Naval*, Brasília, DF, n. 19, p. 197-203, 21 maio 2009.
- FERREIRA, José Barbieri; SARTI, Fernando. Diagnóstico: base industrial de defesa brasileira. Disponível em: <http://www.abdi.com.br/Estudo/relatorio_neit_04_defesa_01b.indd.pdf>. Acesso em: 22 maio 2013.
- FREITAS, Êlcio de Sá. “A Busca da Grandeza (VII) – Retaguardas Técnicas”. *Revista Marítima Brasileira*, Serviço de Documentação Geral da Marinha. v, 132. n. 04/06, p. 59-56, abr/jun 2012.
- _____. “A Busca da Grandeza (VIII) – Marinha e Indústria Naval”. *Revista Marítima Brasileira*, Serviço de Documentação Geral da Marinha. v, 132. n. 07/09, p. 57-64, jul/set 2012.
- _____. “A Busca da Grandeza (IX) – Conhecimento, Experiência e Programas Navais”. *Revista Marítima Brasileira*, Serviço de Documentação Geral da Marinha. v, 132. n. 10/12, p. 58-90, out/dez 2012.
- GIAMBIAGI, Fábio ... [et al.]. *Economia Brasileira Contemporânea*. 2ª Ed. São Paulo: Elsevier. 2011.
- IMAI, Álvaro Koji. Base Industrial de Defesa: estratégias de desenvolvimento tecnológico. Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2011.
- MARSHALL, Alfred. *Princípios de economia*: tratado introdutório. São Paulo: Abril Cultural, v. I, 1982.
- PESCE, Eduardo Ítalo. “Realismo Orçamentário e Renovação do Poder Naval”. *Revista Marítima Brasileira*, Serviço de Documentação Geral da Marinha. v, 132. n. 07/09, p. 57-74, jul/set 2012.
- _____. “Projetos da Marinha do Brasil no Plano de Articulação e Equipamento de Defesa (Paed)”. *Revista Marítima Brasileira*, Serviço de Documentação Geral da Marinha. v, 133. n. 01/03, p. 57-72, jan/mar 2013.
- PORTER, Michael E. *The Competitive Advantage of Nations*. New York: Free Press, 1990.
- MONTALVÃO, Wilson Jorge. “CT&I como fator de cooperação e integração regional”. *Revista Marítima Brasileira*, Serviço de Documentação Geral da Marinha. v, 132. n. 04/06, p. 85-90, abr/jun 2012.



Apresenta a exposição permanente intitulada "O Poder Naval na Formação do Brasil", que ocupa 7 (sete) salas do pavimento térreo. O tema destaca a participação do Poder Naval na história do Brasil e sua importância na formação do País e nos dias atuais. O Museu Naval também apresenta exposições temporárias de diversos temas no segundo andar do prédio.

Visitas guiadas para escolas com atividades educativas e grupos diversos mediante agendamento.

"Preservar a memória para construir a história."

Entrada gratuita

Horário de funcionamento: terça a domingo - 12h às 17h

Rua Dom Manuel 15 - Praça XV - Rio de Janeiro

Agendamentos para grupos: agendamento@dphdm.mar.mil.br

Informações e agendamentos: (21) 2532-5992 / 2233-9165

www.dphdm.mar.mil.br

AUTOMAÇÃO DOS *COCKPITS* – UM NOVO DESAFIO PARA A AVIAÇÃO NAVAL*

GUILHERME CONTI PADÃO**
Capitão de Corveta

Com a aquisição e a modernização de meios, a Aviação Naval entra em uma nova fase, na qual suas aeronaves passam a ser dotadas de *cockpits* automatizados, também chamados “*glass cockpits*”. Essa evolução tecnológica consiste no emprego de *displays* digitais e *softwares* específicos para cada tipo de missão e configuração de aeronave, além de equipamentos aviônicos sofisticados. Tudo isso proporciona significativa mudança na forma como pilotos se relacionam com a máquina.

Os *cockpits* das aeronaves das gerações anteriores, com seus instrumentos analógicos dotados de ponteiros e agulhas, fornecem informações bastante intuitivas e simples, quando comparadas com o grande fluxo de dados gerado no “*glass cockpit*”. A partir dessas importantes transformações,

torna-se necessário fazer os seguintes questionamentos: o “pé e mão” está perdendo espaço para a “pilotagem” de *displays* e botões? Os aviadores navais estão preparados para o “*glass cockpit*”? Serão eles agora considerados apenas usuários de computadores? Há realmente grandes diferenças entre o cenário analógico e o digital? É possível confiar 100% nas informações digitais? Essas perguntas tentam sintetizar os desafios que naturalmente a Aviação Naval terá pela frente.

A evolução dos *cockpits* de aeronaves iniciou-se na década de 1920, quando o estabilizador giroscópico era apenas utilizado em um piloto automático rudimentar, permitindo ao piloto voar a aeronave sem as mãos, mantendo-a nivelada e na proa escolhida. Apenas no fim daquela década

* Artigo publicado originalmente na *Revista da Aviação Naval*, nº 75/dezembro de 2014.

** Serve atualmente no Comando da Força Aeronaval.

surgiram três instrumentos baseados no princípio do giroscópio: inclinômetro, giro direcional e giro atitude ou horizonte artificial. Esses instrumentos forneciam indicações úteis e confiáveis aos pilotos, criando uma relação homem-máquina capaz de possibilitar o voo sem referências externas, em condições de voo por instrumentos (IMC).

Após a Segunda Guerra Mundial, o desenvolvimento de componentes eletrônicos mais apurados tornou possível a melhoria do sistema giroscópico, a introdução da navegação por VHF Omnidirectional Radio (VOR) e do sistema de pouso Instrument Landing System (ILS). Isso permitiu a sincronização dos sistemas de piloto automático com os sinais externos, tornando as aeronaves capazes de interceptar radiais de VOR e rampas “*localizer/glide slope*” de ILS sem o auxílio do piloto.

A partir da década de 1960, foram introduzidos pilotos automáticos e “*flight directors*” capazes de fazer as aeronaves pousarem sem o auxílio humano. Nessa época, tais equipamentos passaram a ter autoridade sobre o sistema de potência dos motores, possibilitando o controle total da aeronave pela máquina. Ocorreu então a primeira mudança no sistema de avaliação de pilotos civis, que passaram a ter que demonstrar capacidade de gerenciar sistemas embarcados em detrimento da habilidade de pilotar.

Mais recentemente, a introdução de auxílios à pilotagem, tais como *Ground Proximity Warning Systems* (GWPS), *Traffic Collision Avoidance System* (TCAS) e *Global Positioning System*

(GPS), permitiu que os sistemas de automação passassem a fornecer recursos para auxiliar os pilotos a tomarem decisões, contribuindo sobremaneira para o incremento do alerta situacional.

Com o lançamento das aeronaves da família 757/767 pela Boeing, no fim da década de 1980, ocorreu a introdução do *cockpit* automatizado na aviação comercial. As aeronaves passaram a adotar um *layout* de dois pilotos, “*glass cockpit*” e o uso do *Flight Management System* (FMS), gerenciando os sistemas de controle, navegação e comunicação.

O FMS é considerado o “cérebro” das aeronaves automatizadas, integrando a navegação lateral/vertical, o sistema de *auto-throttle*, o *flight director*, o piloto automático e reproduzindo nos *displays* informações obtidas de diversos equipamentos e sensores, tais como o GPS e sistema pitot-estático. A interface humana com o FMS ocorre por meio do *Multifunction Control Display Unit* (MCDU).

O *Electronic Flight Information System* (EFIS) é o equipamento mais emblemático e responsável pela adoção do termo “*glass cockpit*”. Consiste de um conjunto de *displays* eletrônicos, substituindo os instrumentos eletromecânicos utilizados anteriormente na aviação. Em grande parte das aeronaves é composto por três *Multifunction Display* (MFD), empregados em diversas funções durante o voo. Apesar de serem totalmente configuráveis pela tripulação, o piloto em comando normalmente manterá o *display* à sua frente com a função de *Primary Flight/Navigation Display*, visualizando as informações necessárias a pilotagem e

O nível de sofisticação da aviãoica dos novos cockpits pode tornar a função dos pilotos, em alguns tipos de voos, praticamente periférica

navegação da aeronave. O *display* entre os pilotos geralmente possui a função *Engine Indicating and Crew Alerting System* (EI-CAS), condensando todas as indicações do motor e seus alarmes. Já o *display* restante, localizado à frente do copiloto, poderá apresentar funções tais como mapa de navegação, apresentação de *check-list*, imagem de câmera externa/FLIR ou simplesmente espelhar o MFD do piloto em comando.

O nível de sofisticação da aviônica dos novos *cockpits* pode tornar a função dos pilotos, em alguns tipos de voos, praticamente periférica, resumindo-se a monitorar os equipamentos e introduzir comandos no sistema. Logo, novas formas de erros podem ocorrer, tais como a inserção de comandos errados no FMS, complacência por excesso de confiança no piloto automático e falta de preparo teórico, uma vez que todos os dados já estão disponíveis no computador.

No ano de 2005, foi publicado um estudo pela British Airline Pilots Association (Balpa) reportando preocupação com a forma na qual os pilotos estavam

sendo treinados, uma vez que estes dependiam excessivamente da automação. O treinamento não abrangia habilidades básicas e a capacidade de lidar com uma emergência em voo, especialmente por falhas mecânicas.

O *Report on the Operational Use of Flight Path Management Systems*, emitido pela Federal Aviation Agency (FAA) em 2013, ressalta que o gerenciamento dos atuais de sistemas de voo criou novos desafios que podem conduzir a erros. Esses desafios englobam a complexidade de operação dos sistemas, a degradação do conhecimento e habilidade dos pilotos e a interdependência

de componentes do sistema de aviônica. A partir dessas constatações, foram emitidas diversas recomendações, cabendo destacar:

- 1) desenvolver e implementar procedimentos para manter e incrementar o conhecimento e habilidade para voos manuais;
- 2) ressaltar que a responsabilidade pelo gerenciamento do voo permanece com os pilotos, em todas as etapas do voo;
- 3) focar a política operacional das empresas aéreas no estímulo ao gerenciamento do voo em detrimento do simples monitoramento dos sistemas automatizados; e
- 4) identificar, durante as rotas de voo, janelas para o cumprimento de operações manuais, visando ao treinamento das tripulações.

A complacência durante o gerenciamento

de sistemas pode ser provocada pela aparente diminuição na carga de trabalho, provocada pela automação. O homem tende a ter uma má *performance* quando está passivamente monitorando um sistema automatizado e confiável, em busca de falhas ou anormalidades. Isso ocorre sempre

que a tarefa for monótona ou repetida. É comum acontecer o esquecimento de procedimentos rotineiros, tais como o cheque de balanceamento de combustível ou o não acompanhamento dos parâmetros do motor, uma vez que haverá um alarme caso alguma pane ocorra. Este é o paradoxo da automação: equipamentos aviônicos sofisticados podem tanto aumentar quanto diminuir o alerta situacional de pilotos.

Visando aumentar esse alerta e, consequentemente, reduzir-se o erro, devem-se adotar estratégias simples, tais como: cumprir cheques periódicos em voo, recheçar

**O homem tende a ter
uma má *performance*
quando está passivamente
monitorando um sistema
automatizado e confiável,
em busca de falhas ou
anormalidades**

procedimentos e informações obtidas e usar “chamativos verbais”, como “A apresentação da rota no PFD faz sentido?”, “O destino final foi corretamente inserido no sistema de navegação?” e “Esta luz deveria estar acesa?”. Deve-se, ainda:

- 1) verificar todas as informações disponíveis antes de decolar;
- 2) checar em voo a rota inserida;
- 3) utilizar e testar todos os equipamentos a bordo durante o voo;
- 4) planejar uma rota de voo realística, evitando o sobrevoo de terminais congestionadas ou espaços aéreos proibidos; e
- 5) atentar para as inserções de dados no FMS.

O treinamento baseado em computadores ajuda a aumentar a familiarização das tripulações com o sistema dos equipamentos aviônicos. É importante que o piloto conheça todo o funcionamento lógico do *software*, uma vez que este será específico para o tipo de aeronave voada.

O treinamento prático deve englobar tarefas que busquem aumentar a habilidade dos pilotos para operações normais e de emergência, abordando o uso do “pé e mão” sincronizado à interpretação das informações disponíveis no “*glass cockpit*”. Especial atenção deve ser dispensada aos pilotos mais experientes, oriundos de aeronaves com cockpits analógicos. Em alguns casos, verifica-se maior inibição e dificuldade de interação com os sistemas computadorizados e suas quantidades excessivas de informações. A transição

consistirá em aprender a filtrar e hierarquizar os dados fornecidos pela nova suíte de aviônicos.

Respondendo às perguntas formuladas no início do artigo, verifica-se que a automação pode reduzir a habilidade motora dos pilotos. Esse fato pode ser corrigido com a inclusão de horas de voo exclusivas para a pilotagem da aeronave no treinamento de rotina. Por outro lado, o bom uso do “*glass cockpit*” depende de treinamento específico e adaptação ao novo ambiente. O piloto não é um usuário de computadores, muito menos um mero espectador, pois a sua autoridade sobre o sistema automatizado deve ser exercida sempre que necessário. Sem dúvida nenhuma, o “*glass cockpit*” irá trazer muitas mudanças, resultando em ganhos operacionais e economia de recursos, mas irá requerer novas formas de treinamento e interação com a aeronave. O homem, como elemento central do *cockpit*, sempre será responsável por tomar as decisões finais na operação da aeronave.

É importante incluir na formação de novos pilotos a compreensão da lógica da automação das aeronaves, tanto na parte teórica quanto prática. Para isso, será necessário o uso de aeronaves de instrução dotadas de “*glass cockpit*”. Deverá ser encontrado o ponto de equilíbrio no uso das horas de voo de instrução, a fim de harmonizar a proficiência motora normalmente exigida com a adaptação ao ambiente automatizado, que será encontrado em toda as aeronaves da Marinha num curto espaço de tempo.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Aviação; Automação;

BOLINHA, TREM, PASSO E GANCHO*

ROBINSON FARINAZZO CASAL**
Capitão de Corveta

Atlântico Sul, 13 de agosto de 1996. A aeronave Grumman P-16 Tracker, do 4º Esquadrão do 7º Grupo de Aviação (4º/7º GAV – Esquadrão Cardeal), retorna de uma missão de esclarecimento marítimo e veto-ramento de alvos para helicópteros SH-3 da Marinha. O P-16, matrícula FAB 7034, estabilizado a mil pés acima das ondas na perna do vento, “paquera” o convoo do Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais*. Gira base com elegância, perdendo altura graciosamente sobre o mar, num flagrante contraste com a apreensão frenética dos tripulantes do navio envolvidos na atividade aérea.

No enquadramento da final, o co-piloto “canta” o velho memento de segurança (que se tornaria, ao longo dos anos, a jovial saudação dos Cardeais): “Bolinha, trem,



Figura 1 – NAeL *Minas Gerais*

* Artigo publicado originalmente na *Revista da Aviação Naval*, nº 75/dezembro de 2014.

** Serve atualmente na Diretoria de Sistema de Armas da Marinha.

passo e gancho”. O piloto, assentindo com a cabeça, verifica que:

- o alinhamento e nivelamento da “bola” do espelho de pouso está correto;
 - as luzes indicadoras do trem de aterragem exibem a cor verde, atestando que o mesmo está baixado e travado;
 - as alavancas do passo da hélice foram posicionadas em regime de rotação mínimo, quando então “agarram” o ar com muita avidez; e
 - o gancho de parada (*hook*) está arriado.
- Repete, então, calmamente, mas com voz firme: “Bolinha, trem, passo e gancho”.

Nivela, então, as asas, “crosschecka” alavanca de *flaps*, adequa o regime de potência e vem para o toque estabilizado “na rampa”. O pouso é sempre tenso, porque, embora esteja mais leve do que na decolagem, a aeronave ainda está “suja”, lenta e a baixa altura, buscando tocar a quase 100 milhas por hora uma pista de aço flutuante que se afasta a velocidade de 20 nós, com movimentos de caturro e balanço que nunca ajudam.

Dadas essas condições quase marginais, o toque no convoo se dá com a maestria possível, se consideradas as 10 toneladas da aeronave desacelerando de quase 200 km por hora em menos 100 metros. É uma conta que, caso não fechada com extrema exatidão, termina em fatalidade. Mas naquele dia acabou bem, com exceção do fato que, após o pouso, um dos motores da 7034 parou e não pôde ser reparado



Figura 2 – Tracker 7034 hoje

com os recursos de bordo. Algum tempo depois, a FAB desativou essas aeronaves.

Foi a última vez que essas hélices rugiram em convoos da Marinha do Brasil.

Em 1998, a Marinha do Brasil (MB) voltou a operar aeronaves de asa fixa Skyhawk II (AF-1/1A). No dia a dia da operação com jatos, sentiu-se a necessidade de uma aeronave naval de asa fixa que operasse embarcada e fosse apta a realizar um reabastecimento em voo (AAR-Air to Air Refueling) com capacidade de transferência de combustível superior ao atual sistema “Buddy to Buddy”, em uso nos AF-1. Além disso, deverá cumprir tarefas logísticas de transporte de carga e pessoal para bordo (COD – *Carrier on Board Delivery*). Em adição, também se considerou imperiosa a necessidade de uma segunda aeronave, voltada para as missões de alerta aéreo antecipado (AEW – *Airborne Early Warning*).



Figura 3 – Sistema Buddy to Buddy atualmente em uso nos Skyhawks

Essas demandas implicavam soluções complexas, uma vez que existem poucas aeronaves que cumprem essas missões e se encaixam no envelope de pouso do nosso Navio-Aeródromo (NAe). A solução proposta foi tão inusitada quanto inovadora: adquirir aeronaves S-2 Tracker e Tracer da US Navy que se encontravam estocadas no Deserto do Arizona, EUA, e, após criteriosa inspeção de células, remotorizá-las com grupo motopropulsor tipo turbo hélice, aviônicos digitais, barramentos eletrônicos mo-



Figura 4 – Tracker estocado no deserto e o Tracer em operação

denos e um sofisticado sistema de missão customizado para as necessidades da MB.

Com enfoque numa visão expandida das suas operações aeronavais, a Marinha do Brasil tem buscado modernizar estes meios de maneira que, concluído o projeto, os mesmos possam proporcionar, dentre outras, as seguintes capacidades:

- realizar abastecimento logístico por meios aéreos ao NAE *São Paulo*;
- reabastecer em voo as aeronaves AF-1, aumentando-lhes o raio de ação; e
- prover alerta aéreo antecipando a frota em operações.

A tarefa, além de hercúlea, é enormemente cerebral, de vez que se trata praticamente de construir uma aeronave a partir do zero, haja vista que:

- os novos motores lhe conferirão diferentes curvas de *performance*, ensejando novo envelope de operações;
- dada a premissa que as aeronaves AEW deverão permanecer muito tempo em voo, pois a natureza de sua missão exige que sejam as primeiras a decolar e as últimas a pousar a bordo, visualiza-se a necessidade de dotá-las com motores de extrema confiabilidade, além de projetar a ergonomia da cabine de maneira a mitigar ou retardar os efeitos da fadiga na tripulação; e

- o pacote eletrônico embarcado, além de extremamente complexo, demandará grande consumo de eletricidade, de modo que a planta elétrica da nova aeronave será completamente redimensionada em relação ao projeto original.

Assim sendo, com o objetivo de diminuir os riscos do projeto, a MB optou por executá-lo em duas fases. Na primeira, COD AAR, as células receberão os novos motores turbo-hélices, tratamento anticorrosão, equipamento de transferência de combustível, aviônicos digitais e sistemas de comunicação, sendo configuradas para emprego geral (transporte de carga, pessoal e Revo).



Figura 5a – Painel: como era

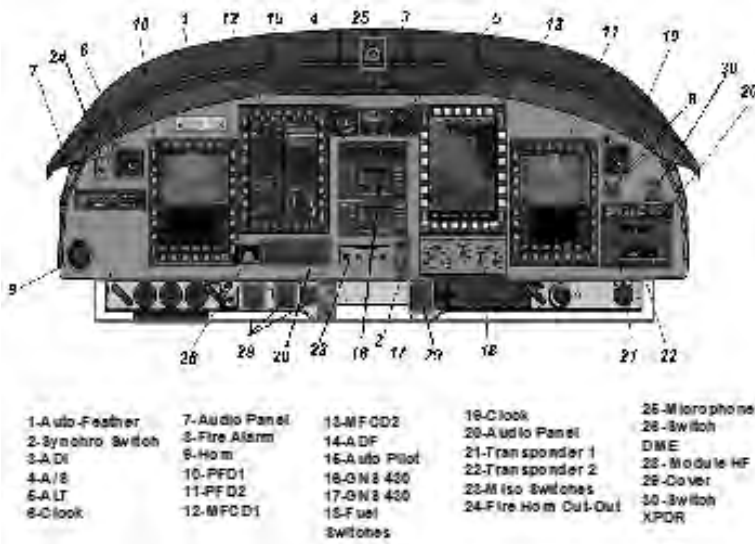


Figura 5b – Painel: como será

Consolidada esta etapa, iniciar-se-á o projeto AEW, de envergadura mais complexa, em que as aeronaves receberão, além de um potente radar retrátil de busca aérea e emprego tático (mas que preserva igualmente sua capacidade meteorológica e de navegação), um sólido sistema de missão embarcado integrado ao mesmo e lançadores de *chaff and flare*.

O advento dessas aeronaves representará um significativo salto quântico na capacidade de operação da Esquadra, uma vez que estenderá o alcance de detecção de alvos aéreos e de superfície para além do horizonte, incrementará o raio de ação dos Skyhawks e proporcionará melhor flexibilidade logística no reabastecimento ao NAe *São Paulo* em suas comissões.

Esta tarefa só está sendo possível graças ao empenho de quase uma centena de aviadores, engenheiros, marinheiros e técnicos do Estado-Maior da Armada, Diretoria-Geral do Material da Marinha, Comando de Operações Navais, Diretoria de Sistemas

de Armas da Marinha, Diretoria do Pessoal Militar da Marinha, Diretoria de Aeronáutica da Marinha, Diretoria de Ensino da Marinha, Diretoria de Obras Civis da Marinha, Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha, Comando da Força Aeronaval, Centro de Instrução e Ades-
tramento Aeronaval Almirante José Maria do Amaral de Oliveira, Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia e Grupo de Fiscalização e Recebimento das Aeronaves COD/AAR, os quais se dedicam às complexas tarefas de definir requisitos e procedimentos, projetar, contratar, adquirir, fiscalizar a montagem, receber, testar e voar os aviões, treinar os pilotos e mecânicos e operadores de sistemas, além de construir hangares e instalações e elaborar manuais.

A todos estes profissionais, um feliz Bolinha, trem, passo e gancho!



Figura 6 – Os novos motores

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Aviação naval; Operação aérea;

FORMAÇÃO DA MENTALIDADE MARÍTIMA DO POVO BRASILEIRO*

“O século passado, que alcançou as estrelas, descobriu também que o mar é fabulosamente rico. Mas não basta proclamar que estas riquezas são nossas para que elas o sejam. Pois ser nosso é ser conhecido por nós, é ser transformado por nós em riquezas humanas.”
(Vice-Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva)

THIAGO CAVALCANTE LOPES

Aspirante

FILIPE DE OLIVEIRA LOPES

Aspirante

GUILHERME REZK BASÍLIO

Aspirante

SUMÁRIO

Introdução
Importância histórica
Potencialidades do mar brasileiro
A mentalidade marítima brasileira
Conclusão

INTRODUÇÃO

Falar sobre mentalidade marítima é descrever a capacidade de uma nação em identificar no mar sua importância e suas potencialidades. Para isso, é necessário, primeiramente, descrever a real dimensão desse bem e sua importância para a humanidade.

Cerca de três quartos do mundo são cobertos por oceanos, que somados significam cerca de 97% de toda a água existente no planeta. A maior parte do comércio mundial é feita através dos oceanos, sem contar

que grande parte da população no Brasil e no mundo vive na área litorânea ou muito próxima a ela.

Inicialmente, o uso do mar restringiu-se essencialmente à pesca, como fonte suplementar de alimentos, e à navegação, como via de comunicação e trocas entre sociedades. Não se buscava o entendimento absoluto sobre o mar, apenas o necessário a uma navegação eficaz. Com o avanço dos anos, o desenvolvimento de novas técnicas, como a acústica, proporcionou a descoberta de diversos recursos minerais presentes no

* Artigo publicado originalmente na *Revista de Villegagnon*, nº 9, 2014.



Escoteiros do Mar em visita ao Navio-Veleiro *Cisne Branco*

subsolo marinho, o que representou uma quebra de paradigma, ou seja, se antes o mar era somente um meio para se chegar a uma finalidade, hoje o mar é um meio e um fim.

O uso dessas potencialidades só é possível, no entanto, quando a população entende o verdadeiro conceito sobre a importância do mar. É por isso que as nações oceânicas devem sobremaneira buscar lograr espaços para uma mentalidade voltada para o mar, diante da importância que cada vez mais os oceanos vêm ganhando.

O significado econômico e estratégico do mar brasileiro ainda é novidade para muitos. Atualmente, com o desenvolvimento da ciência oceanográfica, com o correspondente avanço tecnológico e com a invenção e o aperfeiçoamento de submersíveis capazes de mergulhar a profundidades bem maiores que mil metros, o mar adquiriu novas dimensões e surge efetivamente como a última fronteira, onde os recursos vivos, minerais e energéticos existem em escala nunca antes imaginada pelo homem.

IMPORTÂNCIA HISTÓRICA

O mar, no passado histórico, sempre foi visto de forma mítica. Monstros e deuses costumavam estar presentes nos poemas e escritos daqueles que se aventuravam nos oceanos. Navegar para longe de terra parecia loucura, era desconhecido, aproximava os homens da morte e, ao mesmo tempo, tornava-os heróis. A viagem de Ulisses, contada na *Odisseia* de Homero, é um exemplo da invocação divina diante dos perigos do mar.

Uma grande onda avançou, agigantando-se acima dele e fez rolar a embarcação. Ele foi obrigado a largar o leme e caiu na água [...]. O mastro partiu-se pelo meio, quando a terrível tempestade de ventos furiosos o atingiu. A vela e as vergas foram arrancadas da jangada... As vagas se sucediam em torno dela. [...]. Ino, porém, avistou Ulisses. Era uma linda criatura, filha de Cadmo: outrora mortal, que falava com voz humana, era agora Leucoteia, a Deusa do Branco

Mar, a quem os deuses tinham honrado no oceano salgado. Ela apiedou-se de Ulisses, ao vê-lo naquele estado miserável. (HOMERO, Odisseia, p.65)

O mar também foi cenário de muitas disputas e guerras. Seu domínio sempre significou poder e superioridade. Já em 431 a.C., na Guerra do Peloponeso, Atenas levava vantagem no decorrer do conflito por ser uma potência marítima diante do poder terrestre de Esparta. Já no século XV, com o bloqueio dos portos de Gênova e Veneza, surgiu a necessidade, por parte de Portugal e Espanha, da busca de uma nova rota comercial para as Índias, dando início, assim, às Grandes Navegações.

A Marinha do tempo de Lord Nelson é também um exemplo categórico da consolidação de poder devido a sua superioridade no mar. A Inglaterra, por muitos anos, foi a maior potência mundial, e um dos motivos que lhe propiciaram tal posição era seu potencial marítimo, o que garantia ao país o comércio através dos oceanos e proteção por meio de uma força naval bem preparada.

Até mesmo o grande Napoleão Bonaparte não encontrou mecanismos para ultrapassar a barreira marítima imposta pelos ingleses.

O tempo passou, porém estudiosos acreditam que, ainda hoje, essa importância deve ser levada em conta. Foi o exemplo do Almirante Alfred Mahan e seu livro *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* que definiu conceitos sobre Poder Marítimo e a importância estratégica do mar para uma nação.

POTENCIALIDADES DO MAR BRASILEIRO

O transporte marítimo é um exemplo de subaproveitamento de um grande potencial: mais de 95% dos produtos são comercializados por via marítima; em valores, as importações e exportações brasileiras transportadas no mar somam mais de 180 bilhões de dólares por ano. Um dos modais mais importantes para a indústria e a logística no Brasil, sua importância está diretamente ligada à intermodalidade, à geração de novos empregos, ao aumento na movimentação de cargas no



Plataforma de petróleo e navio de apoio offshore

País e ao fortalecimento do setor de logística no mercado nacional. É difícil explicar como um país cujo litoral tem 9.198 km e que possui uma rede hidroviária enorme ainda não explore adequadamente o transporte marítimo. São 16 portos com boa capacidade, com destaque para os de Santos (SP), Itajaí (SC), Rio de Janeiro (RJ), Porto Alegre (RS), Paranaguá (PR) e Vitória (ES). Além de existirem, ainda, duas importantes hidrovias para o transporte fluvial no interior do Brasil e com os países vizinhos do sul e sudeste (as hidrovias Paraná-Paraguai e Tietê-Paraná).

O petróleo e o gás natural são outras grandes riquezas do nosso oceano. O Brasil prospecta mais de 85% do seu petróleo do fundo de suas águas – em números, são 1,84 milhão de barris por dia, que em um ano somam mais de 40 bilhões de dólares. Na

Bacia de Campos, onde se encontram as maiores reservas de petróleo do País, a exploração é muito complexa: envolve uma série de atividades e equipamentos, como plataformas fixas cravadas no solo oceânico e plataformas flutuantes, materiais especializados, tecnologia de ponta e, ainda,

centros de pesquisa e alguns milhares de funcionários. A produção de petróleo em área oceânica, como ocorre na plataforma continental de Campos (RJ), exige equipamentos sofisticados e mão de obra altamente qualificada, impulsionando formação de brasileiros com maior capacidade técnico-científica no mercado. Quanto ao gás natural, os grandes depósitos descobertos na Bacia de Santos e no litoral do Espírito Santo viabilizam a consolidação do produto no mercado brasileiro como o combustível do século XXI. As usinas térmicas a gás

funcionam em regime de complementação à geração hidrelétrica, ressaltando, assim, a importância do uso do gás natural.

O desenvolvimento da ciência e a evolução tecnológica vêm possibilitando desvendar os mistérios dos oceanos, descobrir a diversidade biológica, o potencial biotecnológico e energético e os recursos minerais no fundo dos mares. A exploração racional do mar é um objetivo perseguido, e alguns bons resultados estão surgindo, como a preservação da cadeia alimentar, cuja base reside nos oceanos. Organismos governamentais e não governamentais vêm desenvolvendo importante papel nesse contexto e sensibilizando a opinião pública mundial sobre a necessidade de realização de políticas públicas voltadas para a preservação dos recursos marinhos. No Brasil, pelas caracte-

A exploração racional do mar é um objetivo perseguido, e alguns bons resultados estão surgindo, como a preservação da cadeia alimentar, cuja base reside nos oceanos

rísticas do litoral, é bastante viável a adoção de procedimentos que poderão alavancar programas de preservação e exploração racional do oceano. Destacam-se os programas de caráter regional, com a participação das comunidades, contribuindo para a inclusão social e o desenvolvimento

sustentável. A atividade pesqueira é outra riqueza do nosso mar, com perspectivas favoráveis de geração de alimentos e empregos. A atividade pesqueira é responsável por um elevado número de empregos nas comunidades litorâneas nos setores de captura, beneficiamento e comercialização do pescado. Estima-se que a atividade de pesca e derivados gera 800 mil empregos que, direta e indiretamente, servem de sustento para quatro milhões de pessoas.

Os recursos minerais marinhos constituem-se num grande filão econômico. Paí-

ses como Japão, França, Inglaterra, Estados Unidos, Holanda e Dinamarca destacam-se na exploração de granulados (cascalhos, areias e argilas), usados principalmente na construção civil e na fabricação de cerâmicas. Depósitos de minerais pesados, derivados da erosão de rochas continentais, como ouro, platina, magnetita, óxidos de titânio e mesmo diamantes, são explorados em diversas partes do mundo. Pesquisas comprovam a existência de montanhas de lama e sedimentos, a milhares de metros de profundidade no mar brasileiro, contendo percentagem ainda imprevisível de metais estratégicos, como manganês, ferro, cobre, zinco e até ouro e prata.

Não apenas o extrativismo mineral, mas também o segmento do lazer, têm elevado potencial de fomento no Brasil. A vasta e diversificada costa brasileira, aliando beleza e bom clima em quase toda a sua extensão, é um verdadeiro paraíso para os esportes náuticos. A diversidade cultural soma-se a esses fatores como importante atrativo para o turismo marítimo. O Brasil ocupa a terceira posição entre os países com maior potencial de exploração de águas internas navegáveis e hoje é também considerado um dos maiores mercados mundiais de cruzeiros marítimos. Se o passeio for por rios, existem diversas opções ao longo do Rio São Francisco, que tem cerca de 2,8 mil quilômetros de extensão atravessando o estado da Bahia. O rio faz divisa com Pernambuco, Sergipe e Alagoas, até desaguar no Atlântico.

Além de todos esses recursos, o mar viabiliza a geração de energia a partir da variação de amplitude das marés, aproveitando-se o desnível provocado pelas marés e a existência de reentrâncias, como rios, golfos, ou baías, que permitem o represamento das águas; e da energia das ondas, com o aproveitamento da energia gerada pelas oscilações da superfície do mar por meio de mecanismos pneumáticos.

A MENTALIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA

O uso do mar no Brasil é algo que ainda carece de um projeto e de ações energéticas e específicas. Essa lenta caminhada à exploração das potencialidades no mar nacional deve-se a uma fraca mentalidade da população acerca da dimensão e importância do nosso litoral e águas interiores.

Essa realidade, no entanto, vem mudando aos poucos. O governo e, principalmente, a Marinha do Brasil vêm tomando medidas que têm por finalidade subsidiar a formação da mentalidade marítima brasileira. É o exemplo da Política Marítima Nacional (PMN), aprovada pelo Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994, que tem por finalidade “orientar o desenvolvimento das atividades marítimas no País de forma integrada e harmônica, visando à utilização efetiva, racional e plena do mar e de nossas hidrovias interiores, de acordo com os interesses nacionais” (BRASIL, 2007, p. 94).

À Marinha do Brasil cabe estimular e divulgar as atividades relacionadas ao mar, atrelando a importância de um poder naval aprestado e coeso para a manutenção e segurança dessas atividades. Exemplo disso foi a criação do conceito de Amazônia Azul. O comandante da Marinha juntamente com o coordenador da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm) criaram esse termo para chamar a atenção do povo brasileiro em relação à área marítima sob a jurisdição nacional. É o mar territorial acrescido da Zona Economicamente Exclusiva e plataforma continental brasileira, fruto dos acordos estabelecidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, criada em 1982 e ratificada pelo Brasil em 1988.

O Programa de Mentalidade Marítima (Promar) é um exemplo de ações efetivas e concretas para o estímulo de tal men-

talidade. O Promar possui metas como “propor a inclusão de temas ligados ao mar nas grades curriculares dos ensinos fundamental e médio” e “fortalecer os laços entre a coletividade e o mar, por meio da dinamização dos museus oceanográficos”¹. Segundo o Promar:

*Mentalidade Marítima é a convicção individual ou coletiva, da importância do mar para a nação brasileira e o desenvolvimento de hábitos, atitudes, comportamentos ou vontade de agir, no sentido de utilizar de forma sustentável, as potencialidades do mar.*²

Além desses, há também outros órgãos que realizam pesquisas e visam incrementar a formação da mentalidade marítima no País. É o caso do Centro de Excelência para o Mar Brasileiro (Cembra), que realizou duas pesquisas, uma em 1997 e outra em 2011, acerca da visão dos brasileiros em relação ao mar. Os resultados da mais

recente, comparados com a de 1997, nos mostram a evolução da mentalidade marítima da população:

Em 1997, apenas 28% dos entrevistados acreditavam que a Marinha de guerra tinha por finalidade a defesa da costa; em 2011, esse percentual passou para 46%. No entanto, em 1997, 61% disseram que a Marinha deveria ser maior; já em 2011, esse número caiu para 56%.

Além da área de defesa, outros setores também chamam a atenção. Na primeira pesquisa, 67% responderam que o maior conhecimento dos oceanos pode trazer benefícios para a humanidade; na segunda pesquisa, 93% concordaram com tal afirmativa. Outra diferença grande ocorreu na questão se os brasileiros dão muita ou alguma importância ao mar: o percentual passou de 80% em 1997 para 95% em 2011. Esses dados mostram como a mentalidade marítima no Brasil vem se desenvolvendo³.



Navio-Veleiro *Cisne Branco*

1 Disponível em <http://www.mar.mil.br/secirm/promar.html>

2 Idem.

3 Disponível em <http://www.cembra.org.br/pesquisa-de-opiniao.html>

CONCLUSÃO

Desde os tempos mais antigos, o mar trouxe grandeza e glória, autonomia e poder, direitos e responsabilidades para as nações que enxergaram e investiram na exploração das potencialidades oferecidas pelos oceanos, na certeza do desenvolvimento do seu povo e da consolidação em meio à comunidade internacional.

Segundo o Centro de Desenvolvimento, Conceitos e Doutrina do Ministério da Defesa do Reino Unido, no contexto do mar haverá dois grandes tópicos em 2025: crescimento da cobiça nos oceanos e aumento da complexidade do litoral. Devido a esta previsão, pode-se julgar inconcebível um país cujas metas e prioridades em pauta na atualidade se voltam de costas para o mar.

O mar trouxe grandeza e glória, autonomia e poder, direitos e responsabilidades para as nações que enxergaram e investiram na exploração das potencialidades oferecidas pelos oceanos

Se nos privarmos do livre uso do oceano e da extração dos recursos nele existentes, estaremos diante de uma crise sem limites, capaz de paralisar o País rapidamente. Para que isso não ocorra, devemos administrar e aproveitar os recursos de área marítima, e

torna-se imperativa para o Brasil a execução de uma política agressiva para o setor, que englobe o estabelecimento de uma organização flexível e suficientemente ampla em seus propósitos, com o objetivo principal de promover os estudos técnicos e científicos necessários à utilização dos mares, águas interiores, Antártica e ilhas oceânicas do Atlântico Sul.

Para que isso seja possível, deve haver o apoio de uma população com uma mentalidade marítima desenvolvida, tendo total ciência da importância do mar, de suas riquezas e potencialidades, além de um Poder Marítimo condizente com a dimensão e a importância dessa área.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Mentalidade marítima; Política nacional; Política marítima;

BIBLIOGRAFIA

- BAKKER, Mucio Piragibe Ribeiro de. “A Amazônia Azul: O Mar e seus Recursos e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 134, nº 4/6, p. 9-28, abr./jun. 2014.
- BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. Informativo Marítimo. abr./mai./jun. 2008. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/Informativo/Abr_Jun08/not_dpc/inf_4.htm>. Acesso em: 9 set. 2014.
- _____. Marinha do Brasil. Riquezas da Amazônia Azul. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/hotsites/amz_azul/html/vertentes_economica.html>. Acesso em: 11 set. 2014.
- _____. Ministério do Meio Ambiente. Gás Natural. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/clima/energia/fontes-convencionais-de-energia/gas-natural>>. Acesso em: 11 set. 2014.
- _____. Ministério do Turismo. Brasil investe R\$ 570 milhões em turismo marítimo. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/turismo/2013/12/brasil-investe-rs-570-milhoes-em-turismo-maritimo>>. Acesso em: 11 set. 2014.
- CECATTO, Cristiano. A Importância do Transporte Marítimo no Brasil. Disponível em: <http://www.ecivilnet.com/artigos/transporte_maritimo_importancia.htm>. Acesso em: 11 set. 2014.
- HOMERO. A Odisseia. Tradução de Fernando C. A. Gomes. Rio de Janeiro: Ediouro, 1985.
- LOPES, Filipe de Oliveira, et al. “Baluartes Marítimos do Novo Século”. *Revista Villegagnon*. Rio de Janeiro, nº v., p. 2014.
- MAGNOLI, Demetrio. *História das guerras*. São Paulo: Contexto, 2006.
- OLIVEIRA, Lucimar Luciano de. O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País. 2ª ed. Niterói: BHMN, 2012. Disponível em: <www.cembra.org.br>. Acesso em: 8 set. 2014.
- SILVA, Eliomar Divino, et al. Amazônia Azul: uma realidade geopolítica brasileira. Rede de Estudos Tempo Presente. Disponível em: <http://www.tempopresente.org/index.php?option=com_content&view=article&id=5210:amazonia-azul-uma-realidade-geopolitica-brasileira&catid=38&Itemid=127>. Acesso em: 30 ago. 2014.
- ZOROVICH, Sérgio Luiz da Motta. Mentalidade marítima do Brasil é uma vergonha nacional. *Redação Portogente*, 19 jun. 2006. Disponível em: <<https://portogente.com.br/arquivo/porto-livre/mentalidade-maritima-do-brasil-e-uma-vergonha-nacional-6455>>. Acesso em: 30 ago. 2014.

BRASIL, JAPÃO E AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS: A CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE CADETES COMO CONECTIVO ENTRE AS PARTES*

WALMOR CRISTINO LEITE JUNIOR
Aspirante

SUMÁRIO

Introdução
Histórico
Relações Brasil-Japão hoje
O Japão e as forças de autodefesa
A conferência
Considerações finais

INTRODUÇÃO

Em março de 2014, tive a honra de representar o Brasil na 17ª Conferência Internacional de Cadetes, realizada na Academia de Defesa Nacional, situada em Yokosuka, Japão. Por uma semana, pude compartilhar experiências com cadetes das 17 nações que lá se faziam presentes, além de, obviamente, desfrutar do agradável convívio com os cadetes japoneses. A visita à Terra do Sol Nascente foi, certamente,

marcante tanto no contexto profissional quanto no pessoal, despertando em mim uma grande curiosidade acerca deste país que é hoje a terceira maior economia do mundo.

Busquei informações e tomei conhecimento de diversas peculiaridades das relações Brasil-Japão, e percebo agora que, apesar da distância, temos muito em comum. Desta forma, antes de relatar minhas experiências em solo nipônico, julgo interessante dividir com o leitor alguns frutos

* Artigo publicado originalmente na *Revista de Villegagnon*, nº 9, 2014.



第 17 回 国際士官候補生会議

The 17th International Cadets' Conference

平成26年3月5日

5 March 2014

Participantes da conferência

de minhas pesquisas, por meio dos quais se pode construir uma singela base histórica que ajudará a entender os motivos pelos quais um jovem aspirante partiu do Rio de Janeiro com destino a Tóquio. Discorrerei, também, sobre a conferência propriamente dita e as reflexões dela advindas.

HISTÓRICO

No dia 5 de novembro de 1895, Brasil e Japão, mediante a assinatura do Tratado de Amizade, Comércio e Navegação, firma-

ram o início de suas relações diplomáticas. No entanto, foi na primeira metade do século XX que tal relacionamento tomou forma. Já naquela época, o Japão enfrentava dificuldades com a superpopulação devido à sua restrita extensão territorial. Este fator, combinado com o grande aumento da demanda por mão de obra decorrente da abolição do regime escravocrata no Brasil, assinalava vantagens nesta possível parceria. A atracação do navio *Kasato Maru* no porto de Santos marcou o início do fluxo de imigrantes japoneses; começava, assim, a



Logotipo
do Fórum
Internacional no
Brasil em 2013

contribuição da cultura nipônica na sociedade brasileira, que foi interrompida com o rompimento das relações diplomáticas durante a Segunda Guerra Mundial.

A década de 50 representou um novo começo para este relacionamento, que, a partir de então, se tornaria cada vez mais intenso. Oliveira (1994) encontra, nos trabalhos que tratam dessa temática, dois ciclos de investimentos japoneses no Brasil. O primeiro ciclo ocorreu na segunda metade da década de 1950, durante o governo de Juscelino Kubitschek. O segundo sucedeu-se durante a década de 1970. Em 50, o desenvolvimentismo do Plano de Metas demandava uma grande quantidade de recursos. Nesse momento, o Japão, relativamente reconstruído, buscava diversificar seus investimentos para sustentar seu desenvolvimento econômico, garantir o fornecimento de matérias-primas necessárias à indústria e alcançar novos mercados consumidores. É neste ponto que as conjunturas brasileira e japonesa convergiram para um entendimento baseado na complementaridade comercial.

Durante a década de 60, a instabilidade política que culminou com a revolução de 1964 provocou um retrocesso no relacionamento entre os dois países. Posteriormente, com a criação da Zona Franca de Manaus, em 1967, os investimentos japoneses foram retomados de maneira cautelosa, com o ingresso de diversas empresas do setor eletrônico e de motocicletas no País. Apenas durante a década de 70 o fluxo de investimentos se recuperou. Segundo Aragusuku (2010), neste período nasceram diversas parcerias em projetos, dentre os quais podemos destacar os seguintes: Cenibra, Polo Petroquímico de Camaçari, Companhia Siderúrgica de Tubarão, Albrás, Alunorte, Nibrasco e Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento do Cerrado (Proceder).

RELAÇÕES BRASIL-JAPÃO HOJE

Em agosto do presente ano, foi realizada uma reunião de cúpula entre o primeiro-ministro do Japão e a presidente da República Federativa do Brasil. Neste evento, foi assinalada por ambos a intenção de aprofundar ainda mais as relações bilaterais. O intercâmbio entre os países foi um ponto muito comentado, tendo em vista a realização das Olimpíadas de 2016 no Brasil e, posteriormente, em 2020, no Japão, que se apresentam como mais um ponto de convergência entre as partes. No contexto econômico, a construção naval e a exploração de petróleo e gás natural apresentam especial destaque, a maior participação de empresas japonesas que detêm alta tecnologia e experiência nestes setores apresenta novas oportunidades.

Ciência, tecnologia, inovação e educação foram tópicos amplamente discutidos, visando reforçar a cooperação técnica em diversas áreas, tais como espacial e oceanográfica. A ampliação do programa Ciência sem Fronteiras, do governo brasileiro, com a criação de mais vagas em universidades nipônicas, bem como a promoção do ensino da língua japonesa no Brasil também foram comentadas como pontos importantes. O governo japonês também destacou a intenção de trabalhar em conjunto com o Brasil, em fóruns internacionais, em questões como o meio ambiente, mudanças climáticas, desarmamento e não proliferação nuclear, segurança humana e a reforma do Conselho de Segurança das Nações Unidas.

Na área de Defesa, destacam-se a chegada do primeiro adido militar do Japão no Brasil, que se deu em setembro de 2014, com um coronel assumindo o cargo, e a realização do primeiro intercâmbio de cadetes japoneses no Brasil, evento no qual a Escola Naval recebeu dois cadetes nipônicos do ramo naval de suas Forças de

Autodefesa, os quais tive o privilégio de acompanhar. Neste contexto, renovam-se as potencialidades deste relacionamento que completará 120 anos em 2015.

O JAPÃO E AS FORÇAS DE AUTODEFESA

Após a Segunda Guerra Mundial, foi assinado o Pacto de Assistência e Segurança Mútua, entre Japão e Estados Unidos, no qual ficava definido que aquele deveria manter forças de segurança terrestres e marítimas apenas para lidar com ameaças internas e desastres naturais, enquanto os Estados Unidos seriam encarregados de prover a defesa contra ameaças externas, além da inclusão de um artigo na constituição japonesa no qual consta a renúncia nipônica ao direito de guerra e à manutenção de forças armadas. Com o passar do tempo, devido às necessidades locais, surgiu a necessidade de aumentar o efetivo das forças de segurança, bem como de criar sua vertente aérea. Devido à constante preocupação em desvincular o aumento deste efetivo a uma possível militarização do país, utilizaram-se termos não militares para organização de função das forças. Desta forma, nasceram as Forças Terrestre, Aérea e Marítima de Autodefesa no lugar de “Exército, Marinha e Aeronáutica”.

Outra característica importante é a presença de civis nas cadeias hierárquicas destas forças, de modo a garantir o “controle civil” em ações de defesa. Como exemplo, podemos destacar a presença de um civil como presidente da Academia de Defesa Nacional Japonesa, ao contrário do que acontece em nossas academias militares. A experiência japonesa em guerras possibilitou a identificação de uma grande vulnerabilidade: desentendimentos entre os comandos das forças. Visando reduzir a incidência deste problema, foi criada

a Academia de Defesa Nacional com o objetivo de fornecer a formação básica e proporcionar a integração entre todas as forças, fazendo com que cadetes das vertentes aérea, marítima e terrestre se conhecessem desde a formação. O ingresso na Academia se dá por meio de um concurso público que avalia o histórico escolar, além da nota propriamente dita. O curso tem a duração de quatro anos, nos quais o cadete frequenta um dos diversos cursos de ensino superior fornecidos pela Academia e recebe treinamento militar básico supervisionado por oficiais das três forças.

De maneira semelhante ao que acontece na Escola Naval brasileira, os jovens cadetes japoneses passam a integrar uma das três vertentes das Forças de Autodefesa a partir do segundo ano de academia, com a diferença de que esta escolha não é feita pelos próprios cadetes, mas por seus oficiais encarregados. Após a conclusão dos quatro anos, os alunos, já formados oficiais das Forças de Autodefesa, são encaminhados para um curso de um ano em academias especializadas de suas respectivas vertentes. Além desse ano adicional, os oficiais da força marítima fazem uma viagem de instrução nos moldes do Navio-Escola *Brasil*.

A CONFERÊNCIA

Este evento, idealizado pelo governo japonês, tem entre seus objetivos incutir nos jovens cadetes o interesse por assuntos relacionados à defesa nacional e regional, como o nosso Congresso Acadêmico sobre Defesa Nacional, bem como proporcionar o contato com cadetes de outras nacionalidades. O evento ocorre na janela entre o fim do ano letivo e a formatura da turma mais antiga presente na Academia e é de caráter obrigatório, contando com a presença de oficiais, cadetes e autoridades civis. É importante citar o especial destaque dado a este evento



pelo governo japonês, que o tem como um dos mais importantes de seu calendário acadêmico. Participaram da Conferência os seguintes países: Austrália, Brasil, Canadá, França, Alemanha, Índia, Indonésia, Itália, Malásia, Myanmar, Filipinas, Coreia do Sul, Suécia, Tailândia, Tunísia, Reino Unido, Estados Unidos da América e Japão.

A conferência tem como língua oficial o inglês e teve, no ano de 2014, o seguinte tema: “*Leadership Matters: How to Develop Leaders in the New/Uncertain Era*”. No primeiro dia de atividades, foi proferida uma palestra bilíngue (japonês/inglês) de um brigadeiro japonês sobre liderança nas forças de defesa nacional do Japão. Durante os dias que se seguiram, fui responsável por apresentar aos aproximadamente 1.500 conferencistas as particularidades da formação na Escola Naval do Brasil e discorrer sobre as peculiaridades do dia a dia de bordo, além de presenciar as diversas apresentações de cadetes das outras 17 nações que se faziam presentes acerca dos

mesmos assuntos. Participei de um grupo de discussões com o tema “*Cadet’s Life in the Military Academy*”, em que discuti as particularidades de cada academia.

No fim de semana, houve o *tour* às cidades de Yokohama e Tóquio, com visitas aos pontos turísticos predeterminados, tais como: Akihabara, bairro de Tóquio onde se localiza a principal zona comercial de eletrônicos; e o Templo Yasukuni, o imponente templo aos japoneses mortos em guerras. Cabe citar a agradável surpresa que tive em relação à receptividade do povo japonês, que se demonstrou extremamente solícito para todo o grupo de cadetes estrangeiros. Houve também atividades culturais tipicamente japonesas, como o teatro “Noh” e a cerimônia do chá. O encerramento envolveu uma apresentação da coordenação do evento, contendo um resumo de todos os assuntos abordados, uma solenidade na qual todos os cadetes estrangeiros fizeram agradecimentos e um coquetel de despedida.



Cadetes e aspirantes tendo ao fundo a ponte de acesso ao Palácio Imperial em Tóquio

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Abordamos, de maneira bem resumida, como o relacionamento Brasil-Japão vem se configurando desde 1895 até hoje. Não poderia terminar este artigo sem comentar sobre a presença de japoneses no Brasil e vice-versa. Hoje este é o lar da maior comunidade nipônica em país estrangeiro, e a comunidade brasileira é a terceira maior dentre as acolhidas em solo japonês. Compreende-se que os laços entre estes povos vão muito além de vínculos econômicos e técnicos, estando também presentes no imaginário cultural de ambos. A presença brasileira na referida conferência traduz o interesse nipônico em estreitar ainda mais os laços com nossa grande nação. Com o mesmo desejo, a Escola Naval do Brasil recebeu no presente ano, pela primeira vez, cadetes japoneses para um intercâmbio de curta duração. Fica cada vez mais clara a tendência de aproximação entre

estas potências, que compartilham tantos interesses em comum.

Posso afirmar com absoluta certeza que o evento extrapolou todas as expectativas. Todos os cadetes estrangeiros tiveram a oportunidade de pôr à prova suas habilidades de oratória em língua inglesa, tiveram contato com diferentes culturas e pontos de vista, além da oportunidade de formar laços de amizade para toda a vida. Cito, neste artigo, as palavras do cadete sueco em seu discurso de agradecimento: “Acredito que avançamos mais em direção à paz mundial que as duas Grandes Guerras juntas”. Elas traduzem sucintamente o sentimento do qual se reveste este grandioso evento. O Almirante James Stavridis, da Marinha norte-americana, diz, em seu discurso para o programa TED Talks, que a construção de muros e o isolamento não impediram duas guerras mundiais e que a construção de pontes, ou a integração, é a chave para a paz mundial¹. Desta forma,

¹ Disponível em: <http://www.ted.com/speakers/james_stavridis>. Acesso em: 26 out. 2014.

pode-se entender a importância de eventos deste tipo, que possibilitam o contato de jovens de diferentes nacionalidades que têm grandes chances de ocupar posições de destaque em seus respectivos países.

Deixo aqui um especial agradecimento ao Comandante Costa Moura, adido naval no Japão, pela calorosa recepção e por todo o su-

porte prestado, e da mesma forma não poderia deixar de agradecer ao Comandante André Silva, imediato do Corpo de Aspirantes, por todo o esforço despendido para tornar realidade este evento que marcou minha vida. Não poderia deixar de agradecer também ao cadete japonês/ brasileiro Daniel Shimizu pelo acolhimento fraternal com o qual me presenteou.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<CONGRESSOS>; Conferência; Escola Naval; Japão;

BIBLIOGRAFIA

- ARAKUSUKU, J. A. S. “Relações Brasil-Japão durante o Governo Geisel (1974-1979)”. *Ciências & Letras*, Porto Alegre, nº 48, 2010, p. 97-116.
- JAPÃO. Reunião de Cúpula Japão-Brasil (Resumo). Disponível em: <<http://www.br.emb-japan.go.jp/bilaterais/8ago14.html>>. Acesso em: 6 out. 2014.
- LEITE, A. C. C.; DANTAS, A. C. “Cooperação Técnica Brasil-Japão e os delineamentos em torno da Política Externa Brasileira do Governo Lula”. *Mural Internacional*, Rio de Janeiro, nº 1, 2013, p. 13-18.
- PIMENTA, V. T. “Na Terra do Sol Nascente”. *Revista de Villegagnon*, Rio de Janeiro, nº 8, 2013, p. 105-111.
- STAVRIDIS, J. A Navy Admiral’s thoughts on global security. [jul. 2012]. Disponível em: <http://www.ted.com/speakers/james_stavridis>. Acesso em: 26 out. 2014.
- YAMAMURA, R. J. H. O Estabelecimento das Relações Brasil-Japão no Século XIX. Brasília: UNB, 1991.

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.

A *RMB* recebeu a seguinte carta do Capitão de Corveta (Ref^o-IM) Antônio Tângari Filho, a respeito do falecimento do Capitão de Mar e Guerra Fernando Malburg da Silveira, publicado no 4^o trimestre de 2014:

Prezados Srs. redatores da *RMB*

Regressando recentemente ao Rio, tive a oportunidade de ler mais um número dessa revista, da qual sou assinante e admirador.

Especialmente, quero registrar que fiquei tocado pela referência ao meu saudoso

amigo e companheiro da Turma Elmo, Comandante Fernando Malburg da Silveira, no Obituário (p. 202 e 203).

A perda desse cidadão, pai de família, competente oficial da Marinha do Brasil e prestigioso colaborador da *RMB* é inestimável, sendo de muita justiça a homenagem a ele prestada.

NECROLÓGIO

A *RMB* expressa o pesar às famílias pelo falecimento dos seguintes colaboradores e assinantes:

VA Francisco Aripena Leão Feitosa	★ 17/10/1925 † 06/03/2015
VA Raul Pereira Bittencourt	★ 07/04/1941 † 09/01/2015
VA Ivan Pereira Arêas	★ 28/11/1936 † 03/03/2015
CA (FN) Luiz Carlos Palhano Leal	★ 03/09/1925 † 25/02/2015
CA (FN) Alvaro Jorge de Ollivier Grego	★ 18/06/1926 † 17/03/2015
CA Haroldo Basto Cordeiro Junior	★ 20/03/1932 † 03/02/2015
CA Celso Lucier Miranda Leal	★ 28/11/1936 † 23/11/2014
CMG (EN) Haroldo Livio Castello Branco	★ 08/12/1928 † 01/04/2015
CMG (FN) Paulo Mendonça da Costa	★ 01/02/1930 † 31/12/2014
CMG (IM) Servio Gama de Almeida	★ 19/04/1935 † 20/04/2015
CMG (FN) Augusto José da Silva Fonseca	★ 10/04/1941 † 27/02/2015
CC (T) Lauri Darci Gisch	★ 02/12/1955 † 27/02/2015
3º SG Diego Jonas Silva	★ 21/07/1984 † 16/03/2015
MN Luiz Alexandre Mendes de Aguiar	★ 01/11/1921 † 27/03/2015



**FRANCISCO ARIPENA
LEÃO FEITOSA
Vice-Almirante**

Nascido no Rio de Janeiro, filho de Francisco Saraiva Leão Feitosa e de Aurelia Saraiva Leão Feitosa.

Promoções: a segundo-tenente em 1/2/1948; a primeiro-tenente em 1/3/1950; a capitão-tenente em 23/8/1952; a capitão de corveta em 20/3/1957; a capitão de fragata em 13/8/1963; a capitão de mar e guerra em 25/2/1969; a contra-almirante em 31/3/1975; e a vice-almirante em 31/3/1979. Foi transferido para a reserva em 28/2/1984.

Em sua carreira exerceu seis comandos: Contratorpedeiros *Beberibe* e *Mariz e Barros*, Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, Força de Fragatas e 5º Distrito Naval. Foi diretor de Aeronáutica da Marinha.

Comissões: Navio-Escola *Almirante Saldanha*, Diretoria de Ensino da Marinha, Comando da Força de Contratorpedeiros, Contratorpedeiro *Babitonga* (imediatos), Corveta *Angostura* (imediatos), Base Naval

de Natal (imediatamente), Contratorpedeiro *Araguaia*, Contratorpedeiro *Paraíba*, Comando da Flotilha de Contratorpedeiros, Escola de Guerra Naval, Comando do 1º Distrito Naval, Comando em Chefe da Esquadra, Escola de Guerra Naval (vice-diretor), Comando da Força Aeronaval (chefe do Estado-Maior), Estado-Maior da Armada (subchefe).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito

Naval – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Militar – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Aeronáutico – Grande-Oficial; Ordem do Mérito de Rio Branco – Grande-Oficial; Medalha de Serviços de Guerra – Sem estrela; Medalha Militar e Passador Platina – 4º Decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 2 Âncoras; Medalha do Pacificador e Medalha Mérito Santos Dumont.

À família do Almirante Aripena, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

CARO AMIGO ARIPENA

A *Revista Marítima Brasileira* pediu-me para que eu escrevesse alguma coisa sobre o Almirante Francisco Aripena Leão Feitosa, meu caríssimo “irmão de Rosemary Hills”. Este tratamento nasceu nos idos de 1966/67, quando fui nomeado para a Comissão Naval Brasileira em Washington (CNBW), e o Ari já estava lá.

Aproximava-se o fim do ano, e por esta razão e, principalmente, para não interferir com o estudo dos filhos, para lá fui sozinho, a fim de preparar a nossa futura moradia. A mesma razão fez com que a família do Ari voltasse antes dele. Assim, ficamos uns dois meses penando no isolamento em terra estranha.

Ari era da Seção de Pessoal, que acompanhava e facilitava a vida de todo oficial ou praça da Marinha na sua passagem pelos Estados Unidos. No meu caso, graças ao seu bondoso coração, propôs que, ao invés de ficar em um *residential hotel*, eu fosse morar com ele em sua casa. Foi um descobrimento mútuo. De colegas esportivos da Escola Naval, fomos levados a uma grande amizade, daí passarmos a nos chamar de “irmão”.

E foi um irmão que perdi. Ari era espontâneo e muito alegre, tanto que sua ausência deste mundo dos vivos não poderia ser lembrada com tristeza, mas com a alegria que pontilhou, em inúmeras passagens, a sua vida aqui, entre nós.

Ari era muito decidido, não ficava rendendo o problema, agia na hora. Dentro deste ponto de vista, lembro-me bem da sua posse na Força de Fragatas. Eu estava presente. Ari estava ansioso por assumir aquele belíssimo e honroso comando que a Marinha lhe concedera por mérito próprio. Dentro do protocolo, ele teria que esperar que o mais antigo que presidia a cerimônia desse posse, para que então ele proclamasse estar assumindo o comando daquela Força, para que todos os seus novos subordinados tomassem conhecimento de seu novo chefe. Sua ansiedade era enorme, sua determinação de resolver problemas estava a toda, tanto que o “eu assumo” foi dito antes mesmo que o chefe o proclamasse o novo comandante da Força de Fragatas. Eu implicava muito com ele, comparando-o a Napoleão, que se autocoroou imperador da França, tomando a coroa das mãos do chefe da Igreja e colocando-a em sua cabeça.

Uma outra estória que ele contava com os mínimos detalhes é o exemplo que ele deu quando assumiu a culpa em uma simples transgressão de trânsito durante a sua estadia nos Estados Unidos. Narrava ele que errou ao entrar em uma rua contramão (ou coisa similar) e foi pego pelo carro da patrulha. Acho que a multa era de 50 dólares. Ari não dispunha do dinheiro em espécie, mas de

cheque, que o guarda categoricamente não aceitou. Conversa vai conversa vem, todos foram parar diante de um juiz conhecido pela sua severidade e que, interrogando Ari, chegou à conclusão que ele deveria pagar a multa com o cheque, e o dispensou em seguida. Ari ficou surpreso pela facilidade com que o caso foi resolvido diante da fama de severo do juiz. O esclarecimento veio por intermédio de um guarda da delegacia: “Se o senhor não tivesse reconhecido o seu erro, isto é, se tivesse mentido, estaria agora na cadeia”. Ari era assim, um homem de convicções e que assumia suas responsabilidades, cheio de vida e de muita alegria.

Uma outra passagem, esta peculiar, fez-me voltar aos tempos de Escola Naval. As turmas de 1943 (a do Ari) e a de 1944 (a minha) eram excelentes em esportes. Brigávamos na terra e na água, às vezes um ganhava e outras vezes a do Ari levava o ouro (modéstia à parte, 1944 ganhou mais). As turmas tinham excelentes nadadores, Ari capitaneando a de 1943.

Em um determinado ano, estavam inscritos na prova de natação de 400 metros

livre os dois maiores expoentes das turmas. A expectativa era grande, e numerosa a assistência. Dado o tiro de partida, uma surpresa: Ari estava nadando de costas. Mas a prova era de nado livre... Passando o tempo, eis que ele começava a obter vantagem e, assim, ganhou a prova... nadando de costas contra o adversário nadando livre!

A gozação, infelizmente para a minha turma, foi geral e feroz. O resultado foi que o Ari foi chamado pelo oficial encarregado dos esportes, Capitão-Tenente Paquet, um grande esportista de seu tempo e de temperamento explosivo e severo. Tão logo o Ari foi entrando no Departamento Escolar, Paquet o recebeu com uma saraivada de descomposturas porque “ele havia zombado do adversário”. Foi a muito custo que o Ari convenceu o Paquet que, para ele, Ari, em provas longas, seu rendimento maior era no nado de costas.

Foi por estas e outras que, ao me despedir de meu “irmão de Rosemary Hills”, o fiz com alegria, pois alegria era o próprio Aripena.

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
Vice-Almirante (Ref^o)



RAUL PEREIRA BITTENCOURT
Vice-Almirante

Nascido no Rio de Janeiro, filho de Bellino Lameira Bittencourt e de Maria Eugênia Pereira Bittencourt.

Promoções: a segundo-tenente em 7/2/1962; a primeiro-tenente em 8/8/1963; a capitão-tenente em 8/8/1966; a capitão de corveta em 15/8/1972; a capitão de fragata em 25/12/1977; a capitão de mar e guerra em 30/4/1985; a contra-almirante em 25/11/1991, e a vice-almirante em 31/7/1995. Foi transferido para a Reserva Remunerada em 18/1/2000.

Em sua carreira exerceu dois comandos: Centro de Instrução Almirante Alexandrino e 1^o Distrito Naval.

Comissões: Navio-Transporte de Tropas *Custódio de Mello*, Contratorpedeiro

Pernambuco, Corveta *Iguatemi*, Contratorpedeiro *Amazonas*, Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, Diretoria de Comunicações e Eletrônica da Marinha, Adido Naval na França e na Bélgica, Adido Naval na Itália, Comissão Naval Brasileira em Washington, Diretoria de Armamento e Comunicações da Marinha, Diretoria-Geral de Material da Marinha, Comando em Chefe da Esquadra, Navio-Transporte de Tropas *Soares Dutra*, Comando da Força de Apoio, Comissão Naval em São Paulo, Centro de Eletrônica da Marinha, Escola Superior de Guerra.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu as seguintes medalhas e condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Grande Oficial; Ordem do Mérito Naval – Grande Oficial; Ordem do Mérito Militar – Comendador; Ordem do Mérito Aeronáutico – Comendador; Ordem de Rio Branco – Comendador; Medalha Militar e Passador Platina – 4º decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 2 âncoras; Medalha do Pacificador e Medalha Mérito Santos Dumont.

À família do Almirante Raul Pereira Bittencourt, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

TRIBUTO AO VICE-ALMIRANTE RAUL PEREIRA BITTENCOURT

É o momento de lembrar e registrar os feitos do profissional exemplar e inesquecível amigo que partiu. Neste instante, é mandatário também exaltar alguns aspectos de sua vida na Marinha do Brasil e da sua valorosa passagem pela Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO)/ Secretaria Executiva (Sec-IMO), por meio da qual contribuiu para o engrandecimento e reconhecimento da Autoridade Marítima Brasileira perante os diferentes segmentos que compõem a comunidade marítima nacional.

O Almirante Raul era uma pessoa ímpar. Homem simples, discreto, companheiro, harmonizador, leal e perseverante no seu modo de pensar e viver. Como “homem do mar”, no período em que esteve no serviço ativo da Marinha, angariou a admiração dos seus pares e superiores com suas lições de liderança, competência profissional e dedicação ao serviço. O reconhecimento da Alta Administração Naval traduziu-se nas inúmeras funções e nos importantes cargos que exerceu ao longo de uma carreira trilhada por mais de 44 anos, fosse como oficial superior, fosse como oficial general.

Já na reserva, por cerca de 15 anos exerceu as funções de secretário-executivo adjunto da Sec-IMO e, neste período, proveu um incomensurável assessoramento à CCA-IMO e à Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPB-IMO), estruturas organizacionais brasileiras que ajudou a consolidar, valendo-se das experiências adquiridas ao longo de inúmeras reuniões de trabalho das quais participou nos comitês e assembleias da Organização Marítima Internacional.

Nesse contexto, não há como deixar de ressaltar a sua habilidade na coordenação dos fóruns realizados na Diretoria de Portos e Costas. Como mediador irretocável, sempre conduzia os debates de maneira concatenada e afável, na constante busca de uma solução de consenso que contemplasse as aspirações dos interessados da comunidade marítima brasileira e as obrigações contratuais assumidas pelo País perante os instrumentos da IMO que regem a segurança da navegação e a prevenção à poluição ambiental.

Além de ser humano ímpar e de marinheiro exemplar, destacava-se também pela inteligência e pela abrangente cultura,

uma feliz combinação de virtudes que lhe facultavam a rápida percepção dos problemas que lhes eram apresentados e, conseqüentemente, permitiam lhe mostrar soluções sempre oportunas.

Inúmeros foram seus feitos e realizações à frente da Sec-IMO, e dissertar sobre eles seria impossível neste singelo tributo. Por outro lado, não há como não destacar sua prestimosa colaboração na elaboração e execução da programação do Dia Marítimo Mundial Paralelo da IMO, realizado no Brasil em 2009, e nas visitas do secretário-geral da IMO, Koji Sekimizu, em 2012 e 2013, e do então secretário Efthimios Mitropoulos, em 2006. Tais eventos, que contaram com efetiva participação do Almirante Raul, em muito contribuíram para

o estreitamento do relacionamento da Autoridade Marítima Brasileira com a IMO.

Por fim, e por dever de justiça, ressaltamos o exemplo de denodo deixado pelo Almirante Raul quando, acometido por uma grave enfermidade, procurou, com a mesma determinação, serenidade e perseverança, manter o aprestamento da Sec-IMO no firme propósito da sua missão precípua, o que, sem dúvidas, o tornou um exemplo a ser seguido como profissional e ser humano.

Ao nosso respeitável e inesquecível amigo Vice-Almirante Raul Pereira Bitencourt, o nosso eterno agradecimento.

Bravo Zulu!

Jorge de Carvalho Lopes
Contra-Almirante (Ref^o)



IVAN PEREIRA ARÊAS
Vice-Almirante

Nascido no Rio de Janeiro, filho de Raul de Bragelone Arantes Arêas e de Carmelita Pereira Arêas.

Promoções: segundo-tenente em 12/4/1964; a primeiro-tenente em 12/4/1966; a capitão-tenente em 30/4/1969; a capitão de corveta em 30/4/1975; a capitão de fragata em 25/12/1981; a capitão de mar e guerra em 30/4/1987; a contra-almirante em 31/3/1994; e a vice-almirante

em 31/3/1998. Foi transferido para a Reserva Remunerada em 10/5/2002.

Em sua carreira exerceu cinco comandos: Aviso-Hidrogáfico *Paraibano*, Navio-Hidrográfico *Orion*, Navio-Oceanográfico *Almirante Câmara*, Flotilha do Amazonas e Escola Naval. Foi diretor de Hidrografia e Navegação.

Comissões: Navio de Transporte de Tropas *Custódio de Mello*, Aviso Oceânico *Benevente*, Navio-Hidrográfico *Canopus*, Comissão de Construção Naval da Marinha do Brasil, Diretoria do Pessoal Militar da Marinha, Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Escola de Guerra Naval, Navio-Transporte *Custódio de Mello*, Navio-Transporte de Tropas *Soares Dutra*, Secretaria-Geral de Marinha, Escola de Guerra Naval, Diretoria-Geral de Navegação, Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha, Estado-Maior da Armada, Estado-Maior das Forças Armadas (subchefe), Comando de Operações Navais (subchefe e chefe do Estado-Maior) e Diretoria de Hidrografia e Navegação (diretor).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu as seguintes medalhas e condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Comendador; Ordem do Mérito Naval – Grande Oficial; Ordem do Mérito Militar – Oficial; Ordem do Mérito Aeronáutico – Comendador; Ordem do Mérito de Rio Branco – Comendador; Ordem do Mérito

Judiciário Militar – Distinção; Medalha Militar e Passador Ouro – 4º decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 3 âncoras; Medalha do Pacificador e Medalha Mérito Santos Dumont.

À família do Almirante Ivan Pereira Arêas, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

ALMIRANTE ARÊAS

Amigos,

Participo o falecimento, no dia de ontem, do meu sogro, o Vice-Almirante (Ref^o) Ivan Pereira Arêas. Ele faleceu aos 74 anos, após fazer uma cirurgia para remoção de um tumor no pâncreas, no Hospital Naval Marcílio Dias.

Deixou esposa, duas filhas e sete netos.

Hidrógrafo convicto, foi, dentre muitas funções, comandante do Aviso Hidrográfico *Paraibano*, comandante do Navio Hidrográfico *Orion*, comandante do Navio Oceanográfico *Almirante Câmara*, comandante da Flotilha do Amazonas, comandante da Escola Naval, chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais e diretor de Hidrografia da Marinha.

Entre suas características mais marcantes, a simplicidade e a maneira sempre muito correta de tratar o dinheiro público. Ele sempre gostava de citar o mestre português Fernando Pessoa em vários de seus textos: “Tudo vale a pena, se a alma não é pequena”. Outra máxima que meu sogro usava é aquela já conhecida: “Deus deu ao homem duas orelhas e uma boca, para que ele escute em dobro do que fala”. E ele exercia na plenitude essa máxima. Quem só o conheceu superficialmente até pode ter ficado com a impressão de uma pessoa muito séria e fechada. Era mesmo muito sério, mas tinha um senso de humor refinado. Falava, lia e escrevia bem tanto o inglês como o francês, mas não admitia isso.

Na vida, sem dúvida, sua maior dor foi a perda prematura, de seu filho Artur Gustavo, quando este tinha apenas 30 anos.

Seus netos eram sua grande alegria. Pedro, Juliana, Carolina, Maria Clara, Artur, Alice e João. Como o caçula, meu filho teve o privilégio de ter o avô ao seu lado todas as manhãs para ir e voltar do colégio. Meu sogro foi para a reserva em 2002, e como João nasceu em 2004, e morávamos no mesmo quarteirão de Icaraí, a aproximação foi inevitável. Eu estava agilizando as fainas do sepultamento, entre o Hospital Naval Marcílio Dias e o Serviço de Apoio Funerário do SASM, quando minha esposa Viviana teve que contar aos meus filhos, em especial ao João, o falecimento do avô. Ela me narrou que foi um dos momentos mais difíceis para ela. As lágrimas no rosto de todos os netos, durante o sepultamento, bem comprovam o que representava para eles o “Vô Ivan”.

Meu sogro nasceu no dia 23/2/1941, em Campos, Estado do Rio de Janeiro, mas viveu os primeiros anos de vida no Farol da Ilha Rasa, onde seu pai, Sr. Raul Arêas, era o faroleiro (na época os faroleiros eram de um quadro especial na Marinha, mas civis). A primeira vez que sentou num banco escolar tinha 9 anos. Aprendeu a ler e a escrever com a mãe, que nem o fundamental completo possuía. Entrou para o Colégio Naval em 1958, onde, no primeiro ano, foi o 1017.

Do menino solto no Farol da Ilha Rasa para o vice-almirante, diretor de Hidrografia e Navegação da Marinha, responsável por toda a Sinalização Náutica desse nosso imenso Brasil! E isso sem deixar de ser extremamente humilde e nunca esquecer suas origens. Sempre tratou seus subordinados com respeito e procurava comandar pelo seu exemplo. Que trajetória bonita! Que bom ver como

é possível alguém vir de onde ele veio e chegar onde chegou, somente com seus atributos pessoais!

Estou certo que nosso bom Deus o recebeu de braços abertos, tendo ao seu lado meu querido amigo e cunhado Artur Gustavo.

Leonardo Faria de Mattos
Capitão de Mar e Guerra (RM1)



LUIZ CARLOS PALHANO LEAL
Contra-Almirante (FN)

Nascido no Rio de Janeiro, filho de Mario Berrêdo Leal e Maria da Glória Palhano Leal.

Promoções: segundo-tenente, em 16/1/1947; a primeiro-tenente em

20/9/1948; a capitão-tenente em 12/9/1952; a capitão de corveta em 3/10/1956; a capitão de fragata em 3/10/1959; a capitão de mar e guerra em 8/6/1966; e a contra-almirante em 31/3/1974. Foi transferido para a Reserva Remunerada em 29/4/1977.

Em sua carreira exerceu o comando do Batalhão Riachuelo e foi secretário da Comissão de Promoções de Oficiais de 1978 a 1987.

Comissões: Gabinete do Ministro, Centro de Instrução do CFN, Comando-Geral do CFN e Comando de Apoio do CFN.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu as seguintes medalhas e condecorações: Medalha Militar de Ouro; Medalha Naval de Serviços Distintos; Medalha Comemorativa do 5º Centenário da Morte do Infante D. Henrique; e Medalha do Grão-Mestre da Ordem do Mérito Naval.

À família do Almirante Luiz Carlos Palhano Leal, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.



**ÁLVARO JORGE DE OLLIVIER
GREGO**

Contra-Almirante (FN)

Nascido no Rio de Janeiro, filho de Elias José Grego e Maria Magdalena Ollivier Grego.

Promoções: segundo-tenente, em 5/2/1949; a primeiro-tenente em 22/3/1952; a capitão-tenente em 16/6/1954; a capitão de corveta em 25/6/1958; a capitão de fragata em 24/9/1963; a capitão de mare e guerra em 14/8/1969; e a contra-

almirante em 31/3/1977. Foi transferido para a Reserva Remunerada em 12/5/1988.

Em sua carreira exerceu cinco comandos: Presídio Naval, Batalhão de Transporte Motorizado do Núcleo da 1ª DivFuzNav, Batalhão Paissandu, Grupamento de Fuzileiros Navais do RJ, e Comissão de Desportos da Marinha.

Comissões: Guarnição do Quartel Central do CFN, 4ª Companhia Regional de Salvador, Diretoria de Ensino do Exército, Comando-Geral do CFN, Escola de Guerra Naval, Estado-Maior das Forças Armadas, Escola Superior de Guerra e Batalhão de Comando do Comando-Geral do CFN.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu as seguintes medalhas e condecorações: Medalha de Serviços de Guerra; Medalha Marechal Hermes; Medalha Marechal Caetano de Faria; Medalha Comemorativa do Centenário de Ruy Barbosa; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Militar de Prata; Medalha da Ordem do Mérito Naval; Medalha Mérito Coronel Assunção e Medalha da Ordem do Mérito Militar.

À família do Almirante Alvaro Jorge de Ollivier Grego, o pesar da *RMB*.



**HAROLDO BASTO CORDEIRO
JUNIOR**

Contra-Almirante

Nascido em São Paulo, filho de Haroldo Basto Cordeiro e de Maria América Aranha Basto Cordeiro.

Promoções: a segundo-tenente em 26/1/1955; a primeiro-tenente em 5/8/1956; a capitão-tenente em 13/2/1959; a capitão de corveta em 17/7/1963; a capitão de fragata em 11/10/1968; a capitão de mar e guerra em 30/4/1975 e a contra-almirante em 25/11/1981. Foi transferido para a Reserva Remunerada em 14/3/1986.

Em sua carreira exerceu dois comandos: Fragata *Defensora* e Força de Fragatas.

Comissões: Navio-Escola *Almirante Saldanha*, Comando do 1º Distrito Naval, Diretoria do Pessoal Militar, Comando

em Chefe da Esquadra, Contratorpedeiro *Beberibe*, Contratorpedeiro *Ajuricaba*, Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, Contratorpedeiro *Pará*, Comando da Força de Contratorpedeiros, Contratorpedeiro *Pernambuco*, Comando da Flotilha do Amazonas, Escola de Guerra Naval, Comando do 7º Distrito Naval, Comissão Naval Brasileira na Europa, Grupo de Recebimento de Fragatas na França, Estado-Maior da Armada (subchefe) e Comando em Chefe da Esquadra.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu as seguintes medalhas e condecora-

ções: Ordem do Mérito Naval – Comendador; Ordem do Mérito Militar – Oficial; Ordem do Mérito Aeronáutico – Comendador; Ordem de Rio Branco – Oficial; Medalha Militar e Passador Ouro – 3º decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 4 âncoras; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Santos Dumont; BO-MN Bolívia – Ordem do Mérito Naval Boliviano; e AR-MN Argentina – Ordem de Maio no Mérito Naval.

À família do Almirante Haroldo Basto Cordeiro Junior, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

CARO ALMIRANTE CORDEIRO

Está nos deixando hoje mais um integrante da turma de 1949 da Escola Naval. Recentemente também nos deixava a sua esposa, nossa querida Lisieux, tão confiante no seu amor à vida, mas surpreendida pelo mal que a acometeu.

Em sua carreira na Marinha, o Almirante Cordeiro exerceu com destaque, entre outros, os cargos de comando no mar, de instrutor na Escola de Guerra Naval e de subchefe no Estado Maior da Armada, onde, inclusive, trabalhamos juntos. Desde jovem oficial, nos brindava com sua educação e inteligência, o respeito pelo trabalho alheio e a contribuição sincera para otimizar decisões. Cuidou sempre do seu aprimoramento cultural, e em suas opiniões e reflexões havia sempre um embasamento de coerência e equilíbrio.

Tempos atrás, mas já na Reserva, indignado justamente por opinião de um professor de universidade do Rio de Janeiro em artigo pelo mesmo publicado criticando a Marinha

em face de um problema operacional com um de nossos submarinos, respondeu o Almirante ao citado professor, em carta circunstanciada, rebatendo todos os argumentos apresentados e refutando inverdades também contidas no artigo. Com tal resposta, o Almirante Cordeiro reafirmava o seu amor à Marinha e revelava o seu destemor em polemizar com um eminente e prestigiado professor. Ademais, nos deixou orgulhosos com sua brilhante e oportuna intervenção.

Assim, e diante de uma extensa folha de serviços prestados, queremos dizer ao caro amigo, onde quer que esteja, que a sua missão foi cumprida.

Está ficando o seu exemplo de dedicação à instituição a que pertencemos. Vai ficando também a saudade envolvendo familiares e amigos e que a sua ausência só faz aumentar.

João Maria Didier Barbosa Vianna
Vice-Almirante (Refº)



CELSO LUCIER MIRANDA LEAL*
Contra-Almirante

Nascido no Rio de Janeiro, filho de João Delmar da Costa Leal e de Juracy de Miranda Leal.

Promoções: a segundo-tenente em 18/12/1958; a primeiro-tenente em 18/12/1959; a capitão-tenente em 18/12/1961; a capitão de corveta em 30/6/1967; a capitão de fragata em 31/8/1974; a capitão de mar e guerra em 31/8/1981; e a contra-almirante em 31/3/1988. Foi transferido para a Reserva Remunerada em 31/7/1991.

Em sua carreira exerceu dois comandos: Aviso Oceânico *Benevente* e Navio-Escola *Custódio de Mello*.

Comissões: Contratorpedeiro *Maranhão*, Contratorpedeiro *Mariz e Barros*, Cruzador *Tamandaré*, Comando do 1º Distrito Naval, Diretoria de Eletrônica da Marinha, Estado-Maior da Armada, Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, Capitania dos Portos de Alagoas, Estação Rádio da Marinha no Rio de Janeiro, Escola de Guerra Naval, Diretoria de Portos e Costas, Comissão Naval em Brasília, Gabinete do Comandante da Marinha, Estado-Maior das Forças Armadas, Comissão Naval Brasileira em Washington e Comando do 1º Distrito Naval.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu as seguintes medalhas e condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Comendador; Ordem do Mérito Naval – Comendador; Ordem do Mérito Militar – Oficial; Ordem do Mérito Aeronáutico – Oficial; Ordem de Rio Branco – Comendador; Medalha Militar e Passador Ouro – 3º decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha do Pacificador; e Medalha Mérito Santos Dumont.

À família do Almirante Celso Lucier Miranda Leal, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

* N.R.: Fotografia obtida quando foi aspirante da Escola Naval.

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 verdadeiras 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 (rmbmateria@dphdm.mar.mil.br).

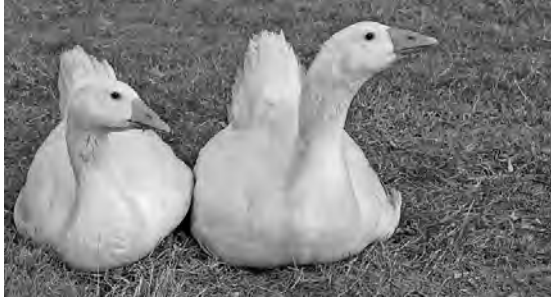
OS INCRÍVEIS GANSOS NADADORES

Este inusitado fato ocorreu no ano de 2013, na Escola de Aprendizes Marinheiros do Espírito Santo (Eames), na cidade de Vila Velha-ES, onde eu exercia a imediatice. A Escola possuía, como muitas Organizações Militares (OM) ainda possuem, gansos na sua “tripulação”, algo peculiar que faz parte da nossa tradição naval, principalmente em OM com áreas extensas e com gramados e vegetação. O fato é que a família de gansos estava crescendo, e por vezes estes intimidavam visitantes da Reserva (alguns, inclusive, mais antigos que o comandante da Escola), daí surgiu a ideia de oferecer um casal de gansos à nossa OM irmã, a Capitania dos Portos do Espírito Santo (CPES), na cidade de Vitória, do outro lado da baía que separa as duas cidades.

Oferta aceita, a faina foi iniciada numa manhã com todos os preparativos realizados com antecedência, tais como escalação de pessoal, preparação de uma viatura adequada à faina, compartimento para acondicionar os bichos etc. O trajeto foi realizado, num Jeep de Marinha, pela Terceira Ponte, a principal via rodoviária que une as duas cidades. O mais antigo deu o “pronto da faina” quando os gansos finalmente foram entregues à CPES, que se encarregou de avançar um veterinário para avaliar as condições de saúde dos animais e descobrir quem era macho e fêmea naquele casal, fato que não deve ter agradado muito aos animais.

Na Escola, com os afazeres de rotina, muitos se desligaram do assunto naquele dia, mas, no final da tarde, observou-se um alvoroço na família ganso remanescente, quando todos se

dirigiram à praia na parte frontal da OM. Para surpresa geral, a confusão e o ruído produzidos pelos animais eram para receber e orientar o casal de gansos que estava de retorno, nadando pela Baía de Vitória, ao seu lar de origem. Fato inacreditável, já que gansos não têm tanta habilidade na natação para se aventura-



rem a atravessar um extenso percurso com correntes marítimas e grande movimento de navios e pequenas embarcações, além da necessária orientação geográfica para atingir a localização exata da Eames.

Depois dessa odisséia, não mais se cogitou desagregar a família de gansos da OM. Porém fica a pergunta cuja resposta nunca se soube direito: por que os gansos voltaram? Bem, dizem que, quando chegaram à CPES, receberam a coletânea de Ordens Internas da OM e foram informados que concorreriam à

escala de serviço 2:1 de vigia, já estando no detalhe sábado próximo.

Edilson Vieira Salles
Capitão de Mar e Guerra (RM1)

DOAÇÕES À DPHDM SETEMBRO A DEZEMBRO DE 2014

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

DOADORES

Vice-Almirante Helio Leoncio Martins
Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt
Capitão de Mar e Guerra Milton Sergio Silva Corrêa
Capitão de Mar e Guerra Carlos Marcello Ramos e Silva
Tenente-Coronel (EB) Durval Lourenço Pereira
Capitão de Fragata (T) Patrícia Imbroizi Ajus
Capitão de Corveta (T) Leniza Glads
Sra. Norma Dufriche
Sra. Sílvia Leticia Teixeira Mendes
Sr. Roberto de Alencar
Sr. Emerson de Souza
Sr. Reis de Souza
Comando do 1ª Distrito Naval
Escola Naval
Centro de Instrução e Adestramento Almirante Newton Braga
Assessoria de Comunicação Social do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais
Escola de Guerra Naval
Tribunal Marítimo
Armada del Ecuador – Instituto de Historia Maritima
Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural do Exército
Fundação Alexandre Gusmão
Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro
Banco Central do Brasil
Instituto Brasileiro de Museus
Museu da República
Laboratório Especial de História da Ciência (Instituto Butantan)
Universidade Federal de Minas Gerais
Secretaria de Políticas de Promoção da Igualdade Racial

LIVROS E PERIÓDICOS RECEBIDOS

ÁFRICA DO SUL

South Africa's Navy – livro/2008

ARGENTINA

Palacio Pereda – 1ª ed. (livro 2010)

Misiones de Paz de la Armada Argentina – (livro 2005)

Historia de la Aviación Naval Argentina – 2 ex. (livro 1980)
La Navegacion em la cuenca del plata – (livro 1961)

BOLÍVIA

Reintegración Marítima de Bolivia – (livro 2913)

CABO VERDE

Um Mundo a Descobrir/A World to discover – Cabo Verde – 2 volumes (livro 2010)

CANADÁ

The Naval Service of Canada 1910-2010 – the centennial story – (livro 2010)

CHILE

La Armada de Chile en el bicentenario de la república – (livro 2010)
Tecnología Militar – v. 36, nº 4 – novembro 2014 (periódico)
Revista de Marina – v. 129, nº 941 – agosto 2014 (periódico)
Velas de América – (livro 2010)
Chile Antártico a través del vuelo de la Fuerza Aérea – (livro 2008)
Buque Escuela “Esmeralda” training ship Chilean Navy – (livro 2010)
La armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario 1813-1968
Regata Bicentenario – (livro)
Ciento cuarenta años imagens y recuerdos – (livro)

COLÔMBIA

Sail Cartagena de Indias 2010 – (livro 2010)

CUBA

Revista Bimestre Cubana – aniversario 20 – v. 115, nº 40 – jan./jun. 2014 (periódico)

EQUADOR

Instituto de Historia Marítima – v. 29, nº 54 – julho 2014 (periódico)
Buque Escuela Guayas embajador del Ecuador por los mares del mundo – (livro 2000)
Historia Marítima del Ecuador La Republica 1840-1850 – Tomo 7, nº 4 (Periódico 2014)

ESPAÑA

Revista de Historia Naval – supl. nº 20, v. 32, nº 126, 3º trim., 3 volumes (periódico 2014)
Revista de Historia Naval – v. 32, nº 127 – quarto trimestre (periódico 2014)
Escuela de Guerra Naval – Cuadernos de Pensamento Naval – nº 16, 1º semestre (periódico 2014)
Revista General de Marina – tomos 267, ago./set./out./nov./dez. (periódicos 2014) – v. 15 – tomo 268, jan./fev. (periódico)
Escuela de Guerra Naval – nº 17 – 2º semestre 2014 (periódico)
Manual del Marino – (livro 1946)
Historia del Barco Mercante – (livro 1947)
Política Naval de la Restauracion 1875-1898 – (livro 1988)

Pasajeros de Indias, viajes transatlánticos em el siglo XVI – (livro 1983)
Revista de História Naval – Suplemento especial nº 21, v. 33, nº 128 (Periódico 2015)

ESTADOS UNIDOS

Scientific American – v. 2, nº 14, 2013 (periódico); v. 310, nº 3, mar. 2014; v. 311, nº 5, nov. 2014 (periódicos)
Scientific American, ciência e saúde – nº 4 (periódico)
Abraham Lincoln the prairie years and the war years – (livro 2011)
The Story Of The Boeing Company updated edition – (livro 2009)
Waves Under The Sea – (livro 2013)
Naval radar for a safer world – (livro 2009)
Naval War College Review – v. 67, nº 4, (periódico 2014)
Naval Forces – marina militare – 3 ex., v. 35, (periódico 2014)
Naval Forces – international fórum for maritime power – v. 35, (periódico 2014); v. 36, (periódico 2015)
Naval Customs traditions and usage – (livro 1939)
Naval customs traditions & usage – (livro 1959)
Rockwell Collins 75 Years of innovation – (livro 2010)
Proceedings Carriers Cost-Effective and Crucial – v. 140/2, fev. (periódico 2014)
Proceedings International Navies – v. 140/3, mar. (periódico 2014)
Proceedings China Can't Afford a War at Sea – v. 140/4, abr. (periódico 2014)
Proceedings Naval Review – v. 140/5, mai. (periódico 2014)
Proceedings General Amos on Sea-Based Ops – v. 140/6, jun. (periódico 2014)
Proceedings Information Dominance – v. 140/7, jul. (periódico 2014)
Proceedings Coast Guard – v. 140/8, ago. (periódico 2014)
Proceedings Naval Aviation – v. 140/9, set. (periódico 2014)
Proceedings Homeland Security – v. 140/10, out. (periódico 2014)
Proceedings Marine Corps Building Blocks – v. 140/11, out. (periódico 2014)
Proceedings Russian Navy's Identity Crisis – v. 140/12, out. (periódico 2014)
Marine Systems & Ocean Technology – v. 2, nº 1-2, jun./dez., 2006; v. 4, nº 1, jun./2008; v. 5, nº 1, dez./2009 e jun./2010 (periódicos)
Washington from the air – (livro 2003)
Aircraft Building a Brazilian Heritage – (livro 2008)
Old Shipping Days in Boston – (livro 1969)
The Wooden Fighting Ship – (livro 1968)
The Story of the Merchant Navy – (livro 1954)
The Portuguese Seaborne Empire – (livre 1969)
The cruise of the KRONPRINZ WILHELM – (livro 1928)
The French Navy in World War II – (livro 1959)
The Shipbuilding Business in the United States of America – (livro 1948)
The Italian Navy in World war II – (livro 1957)
The Hungry Ocean – (livro 1999)
The U.S. Coast Guard in World War II – (livro 1957)
The Last of the Windjammers – (livro 1949)
The Log of the "Cutty Sark" – (livro 1945)

The Royal Navy – (livro 1950)
The literary almanac the best of the printed word – (livro 1997)
The Sikorsky Legacy – (livro 2007)
Der Seekrieg the German Navy's Story – (livro 1957)
Great Sea Stories of all Nations – (livro 1967)
Merchant steam vessels of the United States – (livro 1975)
Combat Fleets of the world – (livro 1976)
Ahoy, Shipmate! – (livro 1945)
Glossary of naval technical terms – (livro 1985)
Lives of the Liners – (livro 1947)
Marine Systems & Ocean Technology – v. 5, nº 1, jun./2010 e dez./2009 (periódico)
Roy Rogers and the rimrod renegades – (livro 1952)
Invasion the story of d-day – (livro 2007)
State of fear – (livro 2004)
First things first student's book – v. 2, (livro 1967)
Waves Under the Sea – (livro 2013)
USS kitty hawk-cva63 commissioning – abr./1961

FRANÇA

Visite au Brésil de L'Amiral Edouard Guillaud – Chef D'Etat-Major des Armées Françaises – décembre 2010
Ils Font Souffler Le Mistral – (livro 2013)
Études Marines – union européenne: le défi maritime – nº 7, dez./2014 (periódico)
Les grands salons littéraires – (livro 1928)
Civilisation Française – (livro)
Histoire de la peinture moderne de Picasso au Surréalisme: Du Cubisme a Paul Klee – (livro 1950)
Histoire de la peinture moderne Matisse Munch Rouault: Fauvisme et Expressionnisme – (livro 1950)

GUATEMALA

En la tierra del relámpago verde: Explorando el mundo Maya – (livro 2006)

HOLANDA

Cronicle of the royal Netherlands Navy: five hundred years of dutch maritime history – (livro 2006)

ÍNDIA

Aurangzeb Road the embassy of Brazil in New Delhi – (livro 2009)

ITÁLIA

L'Arsenale Militare Marittimo della Spezia – (livro 2009)
Revista Marittima – v. 147, nº 267, mar./2014; v. 147, nº 267, ago./set. 2014; v. 147, nº 267, dez./2014 (periódico)
Rivista Marittima – nº 46, out./2014, (periódico)

MÉXICO

B.E. Cuauhtémoc 25 años – embajador y caballero de los mares – (livro 2007)

MUMBAI

Mazagon Dock Limited a golden voyage – (livro 2010)

PERU

Andar, Andar Como disfrutar de un caballo peruano de paso – (livro 2009)

Peru in images en imágenes – (livro 2012)

Marina de Guerra del Perú – (livro 2009)

Callao: Mucho más que un gran puerto – (livro 2012)

PORTUGAL

Farol museu de Santa Marta – (livro 2008)

Revista de Marinha – marinha de guerra – nº 983, jan./fev. (periódico 2015)

Revista de Marinha – ambiente ciência e tecnologia – nº 981, set./out. 2014 (periódico)

Revista de Marinha – portos e atividades portuárias – nº 982, nov./dez. 2014 (periódico)

Azinhaira espaço e tempo – (livro 2007)

Pratica da Arte de Navegar – (livro 1940)

Guia mercante – (livro 1902)

Manual de Pilotagem – (livro 1961)

O navio negro – (livro 1941)

Manual do navegante – (livro 1966)

Dicionário da Linguagem de Marinha antiga e actual – (livro 1963)

A vida quotidiana dos marinheiros no tempo do rei sol

A Náutica dos descobrimentos, os descobrimentos marítimos vistos – (1951)

Revista da Armada – v. 45, nº 495, abr. (periódico 2015)

REPÚBLICA DOMINICANA

La Marina de Guerra del nuevo milenio – (livro 2009)

URUGUAI

Participación naval uruguaya en Misiones de Paz de Naciones Unidas – (livro 2004)

VENEZUELA

Buque Escuela Simon Bolívar – (livro 2010)

Buque Escla Simón Bolívar – navegando hacia el bicentenario de la declaracion de la independenciacia – (livro 2010)

BRASIL

Tempo e história – (livro 2008)

Cartas aos chefes – (livro 2009)

Cadernos do CHDD – v. 13, nº 24, 1º sem./2º sem. 2014 (periódicos)

Doutrina Básica da Marinha – (livro 2014) 2.ex

- Navios em ação* – nº 29 – CT Amazonas D-12 (livro)
Navios em ação – nº 4 – Nael Minas Gerais A-11 (livro)
Homenagem da Marinha a D. Luiz: Marinheiro e Rei – (livro)
NapOc/NF Barão de Teffé – H-42 (livro)
A arma submarina – (folheto-1996)
Política de defesa nacional – (folheto 1996/1997)
A história da sinalização náutica brasileira e breves memórias – (livro 1998)
A reconciliação do Brasil com o mar – (livro 1976)
História da intendência da Marinha – volume I (livro 1972)
Tratado de estratégia – (livro 2010)
Fortaleza de São José da Ilha das Cobras da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro
(livro 2002)
Introdução à história marítima brasileira – (livro 2006)
Ilha Fiscal sede da Diretoria de Hidrografia e Navegação – (livro 2005)
5 Anos na pasta da Marinha – 2ª edição – revista e atualizada – (livro 1985)
Parnaíba tem memória – 2ª edição (livro 2012)
Novo conceito de BDI obras e serviços de consultoria – 4ª edição (livro 2011)
História marítima – publicação 504 – volume 184 (livro 1980)
Estruturas leves & pesadas – (livro 1990)
Ao mar – estaleiro Atlântico Sul – (livro 2013/2014)
A viagem do Cisne Branco atravessando o atlântico na rota do descobrimento – (livro 2000)
Portos e terminais do Brasil, Ports and terminals in Brazil – 3ª ed. (livro 2012)
Coleção de arte, museu de valores – (livro 2014)
Almanaque da medalha naval de serviços distintos e medalha mérito Tamandaré (livro 1996/1998)
Medalha mérito Tamandaré – (livro 2011)
Esquadrão Orungan história do 1º/7º GAV – (livro 2012)
Escola de Guerra Naval 100 anos de história – (livro 2014)
Universo Trans picto-grafias – (livro 2003)
Jet Setter o livro de ouro da aviação executiva no Brasil – (livro 2011)
O maior empresário brasileiro de todos os tempos – (livro 2013)
Escola de Guerra Naval revista comemorativa do centenário – (livro 2014)
Navegação Integrada – (livro 2013)
FGV 70 anos de luta – (livro 2014)
A História do Iate Clube do Rio de Janeiro – (livro 2005)
Responsabilidade Cidadania Seriedade – (livro 1999)
Imagens da Ciência o acervo do museu de astronomia e ciências afins – (livro 2010)
ADESG 60 anos de história – (livro 2013)
Velho Chico o Rio – (livro 2012)
Nasce um Gigante a história da construção do Estádio Nacional de Brasília Mané Garrincha – (livro 2014)
100 Anos Força de Submarinos – (livro 2014)
Vida em Fúria – (livro 2013)
Anais do Clube Militar Naval – v. 144 – jan./jun. (periódico 2014)

- Revista da Armada* – v. 44, nº 487, jul./2014; nº 488, ago./2014, 2 ex.; nº 489, set./out. 2014; nº 490, nov./2014 (periódicos)
- A Macega 98ª aniversário da aviação naval* – v. 10, nº 54, ago./2014 (periódico)
- Revista do Exército Brasileiro* – v. 150, 2ª quadrimestre (periódico 2014)
- Informativo Marítimo – VII Sesep – Seminário sobre ensino de portuários* – nº 2, v. 22, 2 ex., mai./ago. 2014 (periódico)
- Informativo Marítimo – DPC conquista o prêmio qualidade Brasil* – nº 3 – v. 22, set./dez. 2014 (periódico)
- Operação Brasil o ataque alemão que mudou o curso da segunda guerra mundial* – (livro 2015)
- Revista de Villegagnon edição histórica* – v. 3, nº 3 (periódico 2008); v. 9, nº 9 (periódico 2013)
- A Defesa Nacional – 25 de agosto dia do soldado* – v. 101, nº 824, 2ª quadrimestre de 2014 (periódico)
- Prolim – Programa Olímpico da Marinha* – nº 2 – nov./2014 (periódico)
- Revista do CEFAN/CDM – Podium Naval* – v. 1, nº 1 (periódico 2014)
- Âncoras e Fuzis Corpo de Fuzileiros Navais* – v. 13, nº 45, dez./2014 (periódico)
- Flap Internacional* – v. 51, nº 503 (periódico 2014)
- Brasil Nuclear* – v. 20, nº 43 (periódico 2014)
- Aviação Naval* – v. 45, nº 75, dez./2014 (periódico)
- O Anfíbio – revista do CFN – considerações doutrinárias* – v. 29, nº 28 (periódico 2010)
- SIPM* – v. 1, nº 1 (periódico 2014)
- Os Cardeais 1º grupo de aviação embarcada* – (livro 2010)
- Baía de Sepetiba estado da arte* – (livro 2012)
- 50 Anos Sobena* – (livro 2012)
- Raízes da Amazônia Lendas* – v. 2 (livro 2011)
- ECEME a Escola do Método* – (livro 2005)
- Conquista informativo da FHE e da Poupex* – v. 209, nº 17, fev./2015, 7 ex. (periódico)
- Revista do Clube Naval* – v. 111, nº 323, jul./ago./set./2002 (periódico); v. 115, nº 342, abr./mai./jun./2007 (periódico)
- Pagmar revista da PAPEM* – v. 1, nº 1 (periódico 2013)
- Portos e Navios* – v. 46, edição 526, nov./2004 (periódico)
- Iguape Princesa do Litoral terra do bom Jesus, bonita por natureza* – (livro 2005)
- Âncora Social família naval nosso maior compromisso* – v. 6, nº 6, dez., 2 ex. (periódico)
- Forças de defesa* – nº 5, abr./mai./jun./2012 (periódico)
- Marinha em revista – Marinha do Brasil na Rio+20* – v. 3, nº 8 (periódico 2012)
- Guia Oficial do Museu Aeroespacial* – (livro 2006)
- Guia do Rio* – v. 37, nº 6, nov./2013 (periódico)
- Scientific American new look at human evolution* – v. 13, nº 2, ago. (periódico)
- O Alexandrino* – edição 2012 (periódico)
- Aviação Embarcada* – (livro 2007)
- Aceita um cafezinho* – (livro 1998)
- Histórias de Célebres Naufrágios do Cabo Frio* – (livro 1993)
- Os Zeppelins na Guerra a fascinante história dos grandes reides dos zeppelins na primeira guerra mundial* – (livro 1966)

- Atravessando Fronteiras aventuras de um ciclista trotamundo* – (livro 1962)
Aviação Naval aerodinamica e theoria de vôo – (livro 1936)
A patrulha do orzel's – (livro 1943)
O canto do vento, a história dos prisioneiros alemães nos campos de concentração brasileiros – (livro 1995)
Histórias de Marinheiro – (livro 1951)
A Bordo do Contratorpedeiro Barbacena – (livro 1994)
As Camélias do Leblon e a abolição da escravatura – (livro 2003)
Mar sem fim – (livro 2000)
Cem dias entre o céu e o mar – (livro 1991)
O Juscelino Kubitschek de minhas recordações – (livro 1999)
Um brasileiro velejando as Antilhas – (livro 1986)
Sem medo de voar – (livro 1998)
O último vôo depoimento de um piloto acidentado – (livro 1982)
O mar esquecido por Deus – (livro 2002)
O Passo-Bandeira uma história de aviadores – (livro 1984)
A Náutica dos Descobrimentos os descobrimentos marítimos vistos por um navegador – (livro 1951)
Dias de mau tempo – (livro 1988)
Memórias de um fumaceiro e outras histórias – (livro 2000)
Ases ou Loucos? – (livro 1990)
Ventos no Mar Alto – (livro 1969)
Lembranças de um fuzileiro naval – (livro 1993)
O Contra Torpedeiro Baleado – (livro 1932)
Salvo conduto, um vôo na história – (livro 1998)
Mas será o Benedito? – (livro 1996)
O subterrâneo do morro do castelo – (livro 1997)
O poder militar – (livro 1987)
Guarda-Marinha na guerra – (livro 2004)
Viagem da Corveta Vital de Oliveira ao oceano pacífico no ano de 1876 – (livro 1877)
Navios de Guerra do Império Britânico
Através dos Mares, episódios da vida do mar narrados por um capitão mercante – (livro 1951)
Velejando o Brasil de Porto Alegre ao Oiapoque – (livro 1979)
Gago Coutinho e sua vida aventureira – (livro 1941)
Guia para oficiais de quarto – (livro 2009)
Museus de Cultura Militar do Brasil – (livro 2007)
Manual de Comunicação Social da Marinha – 4 ex.(folheto)
A História Política do Dinheiro na BM&FBOVESPA – (folheto)
Recomendações para o setor de transporte fluvial de passageiros na Amazônia – (folheto)
PagMar – v. 2, nº 2 (periódico 2014); v. 3, nº 3 (periódico 2015)
ACANTO – v. 1, nº 1 (periódico 2014)
Logística atualizando conceitos – 2 ex. (livro 2013)
A casa da moeda por seus moedeiros – (livro 2011)
A casa da moeda de São Paulo a primeira do Brasil e os meios de pagamento emitidos nessa cidade – (livro 2008)

- Revista do Exército Brasileiro* – v. 141, 3º quadrimestre 2004 (periódico)
Revista horse – nº 35, jul./2011 (periódico)
As melhores da dinheiro 500 – v. 13, nº 671-A (periódico ago./2010)
Marinha em revista – v. 2, nº 4, abr./2011 (periódico)
Gramophone Concerto – nº 203, mar./2014 (periódico)
Âncora Social maturidade saudável e ativa – v. 7, nº 7, dez./2014 (periódico)
Marinha em revista – v. 04, nº 10, jun./2014 (periódico)
O Alexandrino – edição 2013/2014 (periódico)
Arquivo & administração – v. 5, nº 1, jan./jun. (periódico 2006)
Escola de Guerra Naval, revista comemorativa do centenário – 26/02/2014
Arquivo & administração – v. 5, nº 2, jul./dez. (periódico 2006)
Air & Space Power journal em português – 4º trimestre de 2008 (periódico)
Âncora Social – v. 2, nº 2, dezembro (periódico 2009)
Antologia de verso & prosa – 2007 (livro 2007)
As hidrovias interiores no Brasil – (livro 2001)
História do Clube Naval 1884-1997 – (livro 1997)
Pareceres consultores de ministério dos Negócios Estrangeiros – (livro 2006)
A minha viagem na barca “Foz do Douro” do Brasil a Portugal – (folheto)
Gaviões de Penacho – (livro 2000)
Almanaque de Petrópolis – memórias da educação em Petrópolis – nº 4, mar./2015
(Periódico)
Uma vida um tempo – (livro 2008)
A arte de Sansão C. Pereira – (livro 2011)
Naval Power – the Brazilian Navy – (livro 2006)
Supremo Tribunal Federal Brasil – (livro 2004)
Os Fuzileiros Navais na história do Brasil – (livro 2008)
Aristides Pereira – minha vida nossa história – (livro 2012)
Luzes do novo mundo – história dos faróis brasileiros – (livro 2002)
Mar de Chile – (livro 2013)
Atlas da costa do Brasil – 1643-1649 – (livro 2011)
O comércio do açúcar Brasil Portugal e Países Baixos 1595-1630 – (livro 2012)
Amazônia Azul – a última fronteira – (livro 2013)
La Mer – (livro 2007)
Santa Catarina Brasil gente e paisagens – (livro 2010)
A riqueza vem do fundo do mar – (livro 2008)
Caprichoso a terra é azul – (livro 1999)
A história do Iate Clube do Rio de Janeiro – (livro 2005)
Força de Submarinos 90 anos – 2 ex. (livro)
Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira 30 anos – (livro 2014)
Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro 250 anos – (livro)
Policlinica Naval Nossa Senhora da Glória – (livro 2001)
Cisne Branco uma ode marítima – (livro)
Joaquim Nabuco Diários – (livro 2005)
Federação Hemiplégica e Semidemocracia, a realidade do Brasil – (livro 2009)
Revista de Administração Pública RAP – set./out., v. 42 (periódico 2008)

- Associação de Veteranos do Corpo de Fuzileiros Navais 40 anos 1972-2012* – (periódico)
A Galera – nº 151 (periódico 2001)
Anuário Brasileiro de Aviação Geral – (periódico 2011)
Estratégia militar e desarmamento – (livro 1971)
A peste – (livro 1947)
A origem das espécies Esboço de 1842 – (livro 1996)
Jardins de pedra – (livro 1983)
A integração europeia ocidental – (livro 1984)
TaiPan – (livro 1966)
Abraão Lincoln – (livro 1962)
Seis dias de uma guerra milenar – (livro 1968)
Decifreadores de códigos – (livro 2009)
O ultimo tenente – (livro 1996)
História do Brasil – v. 1/2/3/4/5 (livro 1942)
20.000 Léguas submarinas – (livro 2005)
Maquiavel – (livro 1942)
O arquipélago 2: o tempo e o vento – (livro 1987)
Lampião – (livro 1962)
Só meu sangue é Alemão – (livro 1944)
Educação e filosofia – v. 1, nº 1, jul./dez. (periódico 1986)
O vingador do futuro – (livro 1991)
Aliens: O recontro final – (livro 1986)
Os navios da esperança: A Marinha nos rios do Brasil – (livro 2009)
Amazônia antiga: arqueologia no entorno – (livro 2009)
Baía de Guanabara – (livro 2000)
Esquadrão Gordo – (livro 2010)
Hospital Naval Marcílio Dias 70 anos – (livro)
A casa do empresário: Trajetória da Associação Comercial do Rio de Janeiro – (livro 2009)
Forte de Coimbra história e tradição – (livro)
Asas sobre Natal: Pioneiros da aviação no Rio Grande do Norte – (livro 2012)
Macaé a natureza revelada – (livro 2008)
Nossa Marinha seus feitos e glórias 1822-1940 – (livro 1986)
Manual de comunicação social da marinha – (livro 2006)
Os descobrimentos portugueses e o encontro de civilizações – (livro 1999)
O código da inteligência – (livro 2008)
O descobrimento do Brasil – (livro 1998)
Manual de higienização e acondicionamento do acervo museológico do SDM – (livro 2006)
Reinvenção do descobrimento – (livro 1998)
História da Hidrografia no Brasil: A era do prumo de mão – v. 1 (livro 2014), 2 ex.
Batalhão de Engenharia de Fuzileiros Navais 50 anos – (livro)
Na cadência do choro – (livro 2006)
O Brasil, a França e o mar – (livro 2009) 2 ex.
Abrindo estradas no mar: Hidrografia da costa brasileira no século XIX – (livro 2006)
Angra que o tempo levou – (livro 2007)
Almirante Nelson: O homem que derrubou Napoleão – (livro 2011)

- Endurance a lendária expedição de Shackleton à Antártida* – (livro 1998)
Amazônia azul o mar que nos pertence – (livro 2006)
Museu do Relógio Prof. Dimas de Melo Pimenta – (livro 2011)
A Marinha por Marc Ferrez 1880-1910 – (livro 1986)
Tartarugas marinhas e projeto Tamar: Uma história de amor à vida – (livro 2012)
E por nada no mundo perca: diário de viagens – (livro 2009)
Marés fundamentos, análise e previsão – (livro 2009)
Minas 400 anos de história – (livro 2006)
O Brasil de Marc Ferrez – (livro 2006)
Manaus entre o passado e o presente – v. 1 (livro 2009)
Mar del Plata – (livro)
The Navy Naval historical foudation – (livro 2000)
Chatô o rei do Brasil – (livro 1994)
A Hidrografia nos descobrimentos portugueses – (livro 1994)
Em Busca do consenso: Terceira conferência das Nações Unidas sobre o direito do mar – (livro 2014)
Carl Hoepcke a marca de um pioneiro – (livro 1999)
Memórias de um engenheiro naval – (livro 2005)
Estórias de Rafael – (livro 1998)
O mar e outras descobertas – (livro)
Estimativa de custos de obras e serviços de engenharia – (livro 2011)
Revolução: è possível – (livro 1990)
Preços de serviços de engenharia e arquitetura consultiva: Empresas e profissionais – (livro 2011)
A viagem de Giovanni – (livro 2002)
O conselho de segurança após a guerra do golfo – (livro 2010)
Noções básicas sobre navios de vela – (livro 2006)
Bacia do Paraguai geografia e historia – tomo 3 (livro 2012)
Yi Sun – Shin – (livro 1970)
Wass 133 years fo history – v. 1, 1875-1945; v. 2, 1945-2008 (livro 2008)
Estelas del bicentenário: Encuentro y regata intenacional de grandes veleros Velas Sudamérica 2010 – (livro 2010)
Torres do Ariaú – (livro 2011)
Indian maritime doctrine INBR 8 – (livro 2009)
Engenharia de custos: Uma metodologia de orçamento para obras civis – (livro 2011)
Reflexões sobre a convenção do direito do mar – (livro 2014)
Em busca do consenso – Terceira conferência das Nações Unidas sobre o direito do Mar – (livro 2014)
FEMAR – Nossa história – (livro 2012)
A casa do empresário: trajetória da associação comercial do Rio de Janeiro – (livro 2009)
Tamandaré – (livro 2009)
Indian maritime doctrine INBR 8 – (livro 2009)

- Cartas e versos para a mulher amada* – (livro 2011)
Los cruceros del centenario – Armada de Chile – (livro 2012)
O mar que nos cerca – (livro 2010)
Esperança da armada estudos interdisciplinares do Colégio Naval – (livro 2011)
Tietê imagens que o Brasil não vê – (livro 2000)
Direito regulatório e inovação nos transportes e portos nos Estados Unidos e Brasil
– (livro 2009)
Brasil ano 22 do sonho à realidade – (livro 1996)
Heráldica naval – 2 ed. (livro 2013)
Diálogo Argentina Brasil sobre gestión pública contemporánea
Bacia do Paraguai – Geografía e história – Tomo1/2 (livro 2012)
A paz é possível – (livro 1989)
Sylvio de Noronha – (livro 1986)
Amsterdão – A cidade os canais os museus – (livro)
O Brasil da era Dilma – (livro 2015)
Estrela de David no Cruzeiro do Sul: Memória da presença judaica nas forças armadas do Brasil de Cabral ao Haiti – (livro 2015)
Brasil luta contra invasões, ameaças e pressões externa – (livro 2014)
2010 – 200 anos da criação da Academia Real Militar à Academia Militar das Agulhas Negras – (livro 2010)
Livro que dá razão do estado do Brasil – (livro 1968)
A Barca de Gleyre – 1º tomo; 2º tomo (livro 1956)
Idéias de Jéca Tatú – (livro 1956)
Cidades Mortas – (livro 1056)
Negrinha – (livro 1956)
Mr Slang e o Brasil e problema vital – (livro 1956)
Mundo da lua e miscelanea – (livro 1956)
Urupês – (livro 1956)
Prefacios e entrevistas – (livro 1956)
Na antevespera – (livro 1956)
A onda verde e o presidente negro – (livro 1956)
America – (livro 1956)
Le trois-mats école français Belem – (lollheto 1994)
Le Belem cent ans d'aventures – (livro 1996)
As armas da segunda guerra mundial – (livro 1966)
A segunda guerra mundial – (livro 1966)
Represalias sobre prisioneiros de guerra – (folheto 1916)
A minha missão em Londres – (livro 1918)
A batalha do Somme – primeira phase (livro); segunda phase (livro)
Vagues et marées – (livro 1943)
Le fond de la mer – (livro 1943)
O Brasil na guera canções e marchas patrioticas – (folheto 1917)
A batalha de Jutlandia – (livro 1916)

- Alerta catecismo da defesa passiva civil anti-aerea* – (livro 1942)
80 anos do Tribunal Marítimo 1934-2014 – (livro 2014)
Literatura e afrodescendência no Brasil: antologia crítica – v. 1, precursores (livro 2014); v. 2, consolidação (livro 2014); v. 3, contemporaneidade (livro 2014); v. 4, história, teoria, polêmica (livro 2014)
A defesa nacional – v. 102, nº 826, 1º quadrimestre 2015 (Periódico)
Revista do Exército brasileiro – v. 151, 1º quadrimestre 2015, ed. esp. (periódico); v. 151, 1º quadrimestre 2015, ed. esp. em Italiano (periódico)
Revista da Escola de Guerra Naval – v. 20, nº 1, jan./jun., 2014 (periódico)
Cadernos de história da ciência – Instituto Butantan – v. 9, nº 1, jun./jul., 2013 (periódico)
Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – v. 175, nº 464, jul./set., 2014 (periódico); v. 175, nº 465, out./dez., 2014 (periódico)
Revista Naval Psicologia em destaque – v. 3, nº 3 (periódico 2015)
Em guarda – v. 1 nº 1; v. 1, nº 5; v. 1, nº 6; v. 1, nº 7; v. 1, nº 8; v. 1, nº 9; v. 1, nº 10; v. 3, nº 11, v. 3, nº 12; v. 4, nº 7 (periódicos)
Revista Tecnologia e Defesa – v. 32, nº 140 (periódico 2015)



Biblioteca da Marinha

Com um acervo cartográfico de aproximadamente 4.000 exemplares, a Seção de Mapoteca da Biblioteca da Marinha possui uma coleção de cartas náuticas, mapas históricos, livros atuais e raros de cartografia, além de mapas e atlas de renomados cartógrafos, como Mouchez, Roussin, Bellin, Albernaz, entre outros.

Além disso, disponibiliza mais de 65 mil volumes nas áreas de História Naval, História Geral e História do Brasil. Um destaque também para a Seção de Obras Raras, com assuntos científicos e roteiros de navegação.

Conheça mais sobre os mares dos grandes navegadores da história e navegue pelos séculos!

Aberta de segunda a sexta - 8h às 16h
Rua Mayrink Veiga, 28 - Centro - Rio de Janeiro
Tel.: (21) 2516-8784
www.dphdm.mar.mil.br

ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores lembranças e notícias do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela *Revista Marítima Brasileira*.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada.

DEFESA CONTRA SUBMERSIVEIS **(RMB, abr/1915, p. 1.719-1.723)** **Capitão de Fragata Eduardo Justino de Proença**

Qual o melhor meio de se defender de um ataque de submersiveis.

Respondendo ao thema acima proposto pelo Estado Maior da Armada, posso figurar varias situações do navio de combate em uma campanha naval, e são as seguintes:

1º – Navio de combate incorporado em uma esquadra em operações, navegando em zona em que espera ser atacada por uma flotilha de submersiveis.

2º – Navio isolado, esperando ser atacado por submersivel.

3º – Navios avistando muito proximo á sua prôa o periscopio de um submersivel.

Na primeira situação, compete ao commandante em chefe tomar todas as precauções, que devem antecipadamente ter sido previstas e indicadas.

Não resta a menor duvida que o emprego das forças navaes constitue a tarefa mais delicada e importante de um almirante commandando uma esquadra em operações.

As forças navaes são bem empregadas, sobretudo no caso de um ataque de submersiveis, quando a sua acção se torna simultanea; – por esse motivo é necessario e indispensavel que o commandante em chefe tenha

idéas tacticas muito variadas, além das geraes suggeridas pelos livros que tratam de evoluções.

No seu modo de pensar, os destroyers devem acompanhar as divisões de encouraçados em numero sufficiente, ladeando-os e promptos a atacarem os submersiveis logo que forem avistados os respectivos periscopios.

Os destroyers são verdadeiros scouts, muito manobráveis, bem armados, com qualidades nauticas muito apreciáveis, com bom horizonte de commando, com um calado muito reduzido, o que lhes dá todas as vantagens no serviço de explorações, nas immediações da costa e dos portos bloqueados.

As qualidades apresentadas os tornam indispensáveis e de grande utilidade a uma esquadra que espera a todo momento um ataque de submersiveis.

O destroyer será, portanto, activamente empregado n'um bloqueio, como scout, como torpedeiro, como verdadeiro perseguidor de submersiveis, livrando desse modo os navios de suas sortidas nas proximidades das bases de operações.

Os modernos typos d'esses navios, dotados de grande desloca-

mento e de grande raio de acção, podem navegar em quaesquer condições de tempo, o que os habilita a acompanhar as esquadras em longos cruzeiros, tranquilizando o pessoal destas contra a natural anciedade, causada pela probabilidade de um ataque de submersiveis.

Outra tarefa importante que ainda cabe aos destroyers é o serviço de transmissão de informações á linha de vigilancia mantida pelos navios de combate.

Esse serviço de alta importancia para uma esquadra em operações navaes só poderá ser prestado de um modo eficiente por esse

typo de navio.

O pequeno calado d'elles e o pequeno alvo que offerecem ao inimigo, a sua grande velocidade, permittem-lhes avançar em zonas proximas das linhas de defesa terrestre, sem grande risco de serem attingidos pelas baterias das fortalezas e outras fortificações, podendo, desse modo, colher informações sobre as operações do porto bloqueado e transmitil-as á esquadra.

Á vista do que acabo de expor, parece-me que o commandante em chefe só pode ter confiança em

O commandante em chefe só pode ter confiança em sua força, quando ella possui um numero sufficiente de destroyers para garantil-a de um ataque inesperado de submersiveis, e pode fazer um serviço perfeito de vigilancia

sua força, quando ella possui um numero sufficiente de destroyers para garantil-a de um ataque inesperado de submersiveis, e pode fazer um serviço perfeito de vigilancia.

2º – *Não obstante ser a actual campanha européa a primeira em que se tem feito largo uso dos submersiveis, já é tempo de considerar essa arma como auxiliar de primeira ordem nas campanhas navaes.*

Pelas informações que tem sido obtidas no campo de operações navaes, pode-se deduzir que os commandantes inglezes, para evitarem o ataque de submersiveis, procuram navegar sempre com grande velocidade em rumos differentes.

Comprehende-se, de facto, que esse modo de agir deve ser aconselhado, porquanto sendo o submersivel um navio de pequena velocidade, quando em immersão, só poderá atacar o adversario com vantagem si se collocar na sua rota e esperar o momento preciso para o ataque.

Ora, si os commandantes dos navios navegarem sempre nas condições acima mencionadas, torna-se muito mais difficil ao submersivel o ataque, porque o respectivo commandante perde a orientação sobre a rota do inimigo.

3º – *No caso de ser avistado proximo á proa um periscopio, é aconselhavel o ataque de ariete como providencia ultima, como*

quem se atira para vencer ou morrer, como tem sido ultimamente feito por ousados commandantes de cargueiros, e com bom resultado.

Considerações geraes sobre submersiveis e submarinos

Pelas informações colhidas no campo de operações navaes, podemos deduzir que está reservado um grande futuro para a acção de uma flotilha de submersiveis e que estes se aproximam do verdadeiro ideal como arma de combate.

Uma dessas flotilhas, bem organizada, com a sua tactica de ataque perfeitamente definida, e alem disso apoiada por uma base de operações, constitue um elemento de defesa de primeira ordem.

Sob o ponto de vista offensivo, os submersiveis de hoje já apresentam consideraveis vantagens pelo seu grande raio de acção, maior velocidade quando navegam á superficie, carecendo, porém, ainda de melhor apparelho de visão, que se conserva imperfeito.

O senão d'essa classe de navio reside na invisibilidade que os caracteriza: o seu successo depende exclusivamente das oppor-tunidades que o acaso lhes possa offerecer.

O typo de submersivel mais vantajoso para o serviço de bloqueio deve preencher condições taes, que parece á primeira vista serem impossiveis; mas a in-

dustria naval já tem conseguido construí-lo com condições náuticas de primeira ordem dando-lhe formas de casco que o tornam apto para uma navegação segura á superfície com grande raio de acção, conservando a faculdade de poder mergulhar todas as vezes que assim convier.

Em resumo, e finalizando, devo dizer que, segundo as lições agora obtidas da guerra européa, o melhor meio de se defender o navio de um ataque de submersíveis é a mais rápida e mais sinuosa marcha do mesmo navio; e, conforme as circunstancias, lançar-se sobre elles para afundal-os.

OS ACONTECIMENTOS NAVAES XVI (RMB, abr/1915, p. 1.725-1.742)

AINDA O COMBATE NAVAL DE 24 DE JANEIRO

Os detalhes sobre este combate mostram claramente a acção dos submarinos, dos destroyers e dos Zeppelins e hydroplanos, na phase final.

A crença de que os navios grandes seriam atacados effectivamente durante o combate á distancia pelos destroyers, desapareceu neste combate.

É verdade que uma flotilha de destroyers Allemaes tentou atacar os battle-cruisers Ingleses, mas não só algumas salvas de 13".5 e de 12" como tambem a presença de innumerous destroyers Ingleses fizeram-nos desistir da idéa.

Os destroyers Ingleses, por seu lado, tentaram uma investida contra os battle-cruisers Allemaes, mas o resultado foi tambem negativo.

Em todas as occasiões, todos os destroyers lançaram os seus tor-

pedos com alcance de 8000 ms, mas nenhum attingiu o alvo.

Mais uma vez, pois, fica provado quão problematico é o acerto do torpedo lançado contra alvos animados de 27 e 29 knots, mormente para os destroyers e submarinos que não possuem o fire-control e, portanto, são incapazes de estimar, com a necessaria precisão, o rumo e a velocidade do alvo.

Como é certo, á vista mesmo do perigo offerecido pelos submarinos em certas circunstancias, que toda esquadra de navios grandes tem real necessidade de ser acompanhada por flotilhas de destroyers, o receio de um ataque pelo torpedo no bordo opposto ao do combate á distancia não tem hoje muita razão de ser.

Ao mesmo tempo, porém, que mais uma vez fica provado que o destroyer perdeu a sua funcção primaria como torpedeiro, o papel

deste navio torna-se cada vez mais saliente, constituindo um typo imprescindível a uma marinha.

Si o navio grande, por exemplo, é avariado durante o combate, como aconteceu ao battle-cruiser Lion, bem como ao Meteor, o destroyer torna-se a melhor garantia que estes navios poderiam ter contra os submarinos.

A crença também de que os submarinos teriam um papel importantes nos combates á distancia e nos de corrida, desapareceu com o combate de 24 de Janeiro.

*Em primeiro lugar, os submarinos não teriam marcha para acompanhar as duas esquadras de battle-cruisers navegando a 28 e 29 knots.
(...)*

OS ACONTECIMENTOS NAVAES

XXII

(RMB, mai/1915, p. 1.923-1.930)

DESTRUIÇÃO DE UM SUBMARINO

O submarino Allemão U 12 foi destruído, no dia 10 pelo destroyer Inglez Ariel.

Da sua guarnição de 28 homens, foram salvos 10 e considerados como prisioneiros de guerra sujeitos ao julgamento de um tribunal.

O BLOQUEIO DA INGLATERRA POR SUBMARINOS

Após um certo descanso, os submarinos allemães renovaram a actividade, atacando durante a ultima semana, 8 navios mercantes inglezes, 1 francez e 1 suecco.

D'estes 10 navios, sete foram destruídos, os outros tres tendo chegado aos portos.

Vapores destruídos

Bayano (cruzador auxiliar)

Florasn (4658 toneladas)

Indian City (4645 ton.)

Andalusan (2350 ton.)

Invergyle (1794 ton.)

Auguste Conseil (2952 ton.)

Avariados

Adenwen (3798 ton.)

Headlands (2988 ton.)

Hartdale (3839 ton.)

(...)

**ESTUDO DA COSTA DO ESTADO DE SANTA CATARINA,
ENTRE FLORIANOPOLIS E S. FRANCISCO DO SUL
PARA O FIM DO ESTABELECIMENTO DE UM
GRANDE PORTO MILITAR***

(RMB, jun/1915, p. 2.005-2.032)

2º Tenente E. W. Muniz Barreto

A um primeiro exame, o objecto do thema proposto assume feição muito mais superficial do que realmente se reconhece encerrar a questão, desde que se considere mais nitidamente o fim do estudo a emprehender.

Em se tratando de um ponto de nossa estrategia que reveste tão especial importancia, e influe tão poderosamente sobre o nosso poder naval, se nos afigura necessario ventilar de perto as principaes questões que elle envolve, nos varios aspectos por que poderá ser encarado.

Assumpto assaz controvertido tem sido o da criação do nosso Porto Militar.

Opiniões individuais se entrechocam, as mais desencontradas, no meio da verdadeira anarchia scien-

tifica que domina entre nós no campo dos conhecimentos militares.

Surgem propugnadores de S. Salvador, Rio de Janeiro, Ilha Grande, Itacurussá, S. Sebastião, S. Francisco, Florianopolis; emfim, pode-se dizer que para cada porto de nossa extensissima costa apparecem partidarios desejosos de fazer prevalecer a sua opinião.

Forçoso é convir, entretanto, que, se muitos expendem o seu modo de pensar, preferindo tal ou qual porto, rarissimos são os que teem fundamentado a sua opinião, baseando-a em argumentos

consistentes que repousem nos verdadeiros principios estrategicos.

Opportunidade melhor não poderia se nos apresentar para concorrermos com a pequena parte de nosso estudo, reflexão e obser-

***Assumpto assaz
controvertido tem sido o
da criação do nosso Porto
Militar.
Opiniões individuais se
entrechocam, as mais
desencontradas, no meio
da verdadeira anarchia
scientifica***

* Apresentado a S. Ex. o Snr. Ministro da Marinha, como desenvolvimento do seguinte thema mandado submitter a concurso: "Estudo sobre o ponto da costa entre S. Francisco e Florianopolis, mais conveniente para a construção de um grande Porto Militar; e por elle mandado agora publicar na "Revista Maritima". - N.R.

vação, com a inteira faculdade de externarmos o nosso modo de ver, sem os entraves que sempre nos oppomos em escriptos publicos, todas as vezes que cogitamos de problemas da Defesa Nacional.

Reputamos de conveniencia a divisão do nosso trabalho nas seguintes partes:

a) – Posição do littoral catharinen- se em face da Estrategia Nacional.

b) – Estudo particular, com- parativo, dos portos que nelle se

acham, sob o ponto de vista estra- tegico-geographico.

c) – Estabelecimento do Porto Militar no local que resultar o mais conveniente.

Poderá parecer que excedemos os limites do thema, exagerada- mente, invadindo assumptos não comprehendidos nos seus moldes.

Mais do que qualquer affirmacão a priori, será convincente do contra- rio a leitura do que iremos expender.

(...)

O CARVÃO COMO COMBUSTIVEL NA MARINHA DE GUERRA (RMB, jun/1915, p. 2.033-2.046)

2º Tenente Engenheiro Machinista Cicero dos Santos

Sem desejar encarecer a im- portancia do presente assumpto, é opportuno e urgente que delle se trate com insistencia e cuidado. Objecto da nossa principal preo- cuppação nos navios de guerra, pode-se dizer que o estudo dos combustiveis e a sua utilização pratica e intelligente constitue um dos problemas basicos, cuja solução facilita o raciocinio de to- dos os outros na Marinha.

Tentando encaral-o agora de- baixo do ponto de vista do seu emprego a bordo, é imprescindivel um ligeiro estudo theorico sobre os combustiveis como introdução e ponto de partida para aquelle fim.

Á guisa de prologo, portanto, fa- zemos uma recapitulação dos nossos estudos escolares, que terá por fim tambem fixar e recordar as idéas so- bre o objecto da nossa tentativa.

(...)

REVISTA DE REVISTAS

ABRIL – 1915

A AERONAUTICA MILITAR NA GUERRA ACTUAL – É da “Iberica” de 30 de Janeiro ultimo.

A efficacia da aeronautica mi- litar na presente guerra vae-se manifestando a pouco e pouco; assim, a victoria de Kutno, obti- da pelos allemães sobre os russos,

foi devido em grande parte, como declara o proprio communicado official allemão, ao facto de carecerem as tropas russas naquella occasião de um bom serviço de exploração aerea, que lhes tivesse podido revelar o que occorria na retaguarda das grandes massas de cavallaria que occultavam o grosso das tropas allemãs.

Si os aeroplanos, comoapparelhos de destruição, não se têm revelado muito temiveis, e os bombardeios aereos realizados até agora não têm produzido mais do que pequenos effeitos, quer materiaes, quer Moraes, em compensação, como elemento de exploração têm dado optimos resultados. Segundo opiniões attribuidas ao general French, por demais lisonjeira para a aviação militar no que diz respeito á exploração, um só aeroplano vale tanto como uma divisão de cavallaria.

Assim se explica como “*Naval Flying Corps*” tem collaborado efficaçamente para o transporte das tropas inglezas ao continente. Nessa operação tomaram parte os dirigiveis, os aeroplanos e os hydro-aviões da marinha ingleza, e quasi todos cumpriram perfeitamente a sua função de vigiar ao longo da Costa da Grã-Bretanha e na rota dos transportes.

Os dirigiveis permaneceram cruzando sobre a Mancha, mantendo-se ás vezes 12 horas consecutivas no ar; e ao principio da guerra, com o consentimento do governo

belga, os inglezes installaram em Ostende uma de hydro-aviões.

Com esta intensa vigilancia era impossivel ao inimigo perturbar e interromper a delicada operação de transporte de tropas expedicionarias a França. Além disso, os aeroplanos inglezes, conjunctamente com os francezes, têm realizado excellentes serviços de explorações.

No campo allemão, segundo temos indicado, tambem a aeronautica militar tem conseguido importantes resultados. Os progressos que a Allemanha tem feito são enormes; hoje possui a primeira frota aerea do mundo, sendo que não ha mais do que dois ou tres annos, especialmente em materia de aviação, em tributaria da França. Os primeiros aparelhos d’esse genero que voaram sobre o solo allemão provinham de officinas francezas; veio logo a technica constructora, foi-se separando dos primeiros modelos, e se formou, no que chegou a ser o prototypo dos aeroplanos allemães: o “*Taube*”.

Esse typo possui indubitavelmente especiaes vantagens como aeroplanos militares, e nestas circumstancias tem confirmado sempre as qualidades que revelou durante as ultimas manobras.

(...)

AUGMENTO DA MARINHA –
Da Revista General de Marina de
Dezembro preterito:

“Desde o começo da guerra até o fim de 1915, a Inglaterra terá augmentado o seu poder naval de quinze unidades de primeira ordem.

São os ‘super-dreadnoughts’ ‘Agincourt’ e ‘Erin’ construídos para a Turquia, o ‘Tiger’, ‘Benbord’, ‘Emperior of India’, ‘Queen Elizabeth’, ‘Warpspite Valiant’, ‘Barham’, ‘Resolution’, ‘Ramilies Revenge’, ‘Real Sovereign’, ‘Malaya’ e ‘Canadá’, sendo este ultimo o Almirante Latorre construído para o Chile.

O outro navio igual, encomendado por este paiz estará terminado até o fim do anno proximo, e si for necessario, não ha duvida de que a Inglaterra poderia tambem adquirir-o.

Ambos os couraçados dispõem de dez canhões de 14 pollegadas montados na linha central e 1000 homens de guarnição. Dos outros dois construídos para a Turquia, ‘Agincourt’ tem quatorze canhões de 12 pollegadas e o ‘Erin’ dez de 13,5.

O municiamiento de calibres tão distinctos apresentam não poucas difficuldades.”

É realmente admiravel o augmento da esquadra ingleza ahi deferido em um lapso de tempo relativamente diminuto, muito principalmente tratando-se de tão poderosas unidades.

É a revelação material, inconfundivel portanto do alto exponte de valor economico de um

povo que até hoje tem sabido comprehendere que da grandeza do seu poder maritimo é que depende e dependerá a sua segurança num progredir constante e benefico para si e para o mundo todo elle.

Há que vêr nesses cetaceos metallicos que dentro em breve deverão augmentar a já tão sensível hegemonia naval britanica, tão somente a consequencia material, a evidenciação concreta d’essa irrefragavel verdade.

É certo, si assim não fosse, do que valia tanto sacrificio e tanto poder se na occasião propria não pudesse responder ampla e satisfactoriamente pelas suas graves responsabilidades por sobre os mares.

Hoje em face d’esse tremendo e reboante cataclysmo que assola o velho continente europeu e repercute dolentemente em todos os recantos civilizados do mundo é que bem melhor se evidencia a grande importancia da soberania dos mares.

MAIO – 1915

SUBMARINO GIGANTE –
Encontra-se na “Revista General de Marina” de Fevereiro ultimo:

“O departamento naval dos Estados-Unidos contractou com a Electric Boat Company a construção de um submarino de alto mar, que custará 1.350.000 dollars e tres outros para a defeza

das costas pelo preço de 450.000 dollars cada um.

Firmou-se também outro contracto com a casa Lake Torpedo Boat Company para a construção de outros quatro navios como os ultimos, nos estaleiros de Bridgport, valendo cada um 427.000 dollars.

O submarino de alto mar terá 1.100 toneladas de deslocamento em emersão, e será muito maior que qualquer outro submarino estrangeiro. O seu raio de acção será de 3.000 milhas approximadamente, a velocidade em emersão de 20 milhas e de 12 milhas mergulhado. Poderá armazenar nas suas baterias energia suffi-

ciente para navegar completamente submerso mais de um dia. No convez terá canhões de tiro rapido. Levará tubos de lançamento gyrotorios, o que lhe augmentará consideravelmente o seu poder offensivo.”

(...)

RAIO DE ACÇÃO DE UM ZEPPELIN MODERNO – Encontramos na “Iberica” de 20 de Fevereiro preterito:

“O mappa que se segue, da publicação do The Naval Annual indica o raio de acção de um Zeppelin, comparado com os de um dirigivel Parseval e um hydroplano inglez.



O circulo de raio maior representa o da acção de um Zeppelin moderno que se supõe sahido de Colonia com uma velocidade media de 36 milhas horarias. Como um dirigivel desse typo póde permanecer durante 60 horas no ar, voando com a referida velocidade, será capaz de realizar, sem tocar o solo, uma viagem de ida e volta de Colonia ao norte das ilhas Britannicas, ou a S. Petersburgo, Athenas ou Lisboa.

O circulo medio representa o raio de acção de um Parseval que saia de Farnborough (perto de Londres) com uma velocidade media de 30 milhas horarias e o circulo menor o de um hydroplano cuja base naval esteja em Medway.”

É um estudo demonstrativo de raio de acção de um novo aparelho militar, largamente empregado pelos allemães na presente guerra.

Quanto á sua efficiencia militar parece que ella não tem correspondido á espectativa dos seus entusiastas, e isso em nada nos surprehende. De feito, o grande volume e velocidade relativamente fraca desse monstro dos ares não podem recommendal-o porque o tornam como arma de guerra um excellente alvo, menos que procure regiões muito altas, ficando assim em parte ao recato da artilharia; mas isso o prejudica nas suas observações terraqueas e consequentes ataques ás posições mais valiosas para o inimigo cá de baixo.

O dirigivel é uma arma muito cara para o serviço que pode prestar.

Nas acções aereas, quer nos pa-recer, o aeroplano é que virá a ser a machina de guerra por excellencia; agil, rapido, maneiroso, elle pode em tempo muito curto realizar varias investidas contra o inimigo com muito menos probabilidade de ser attingido. Pelo facto de ter o dirigivel maior raio de acção, não se conclua d’ahi que isso possa constituir uma vantagem de valor irrefutavel.

Urge que com elle estejam satisfeitas outras exigencias indispensaveis e até, diga-se mesmo, características do seu exacto valor militar.

É possível, entretanto, que de futuro grandes surpresas nos estejam reservadas no mundo da aeronautica, reveladoras do grande valor desse gigante dos ares que ultimamente tanto tem dado que fallar nos circulos militares.

O COMBATE DAS FALKLAND – *Encontra-se na “Revista Marittima” (Supplemento) a seguinte carta sobre o combate das Falkland escripta por um official do “Glasgow”:*

“O mesmo official do ‘Glasgow’ ao qual nos referimos em torno da narração, por elle feita, em uma carta a seu pae, sobre o combate de Coronel, descreveu agora, em uma outra missiva – ainda referida no ‘Times’ – a parte que tomou o seu navio no combate das Falkland:

Muita coisa têm acontecido depois que vos escrevi; na manhã de 8 de Dezembro os allemães sob o commando do almirante Von Spee appareceram ao largo das Falkland e foram assignalados pela nossa vedeta. Nada podia-nos acontecer de melhor; nós chegavamos cansados das longas explorações nas frias paragens em torno do cabo Horn e esse encontro vinha muito a propósito. Os allemães vinham para destruir a r. t. e receber carvão na persuasão de encontrar alli uma pequena força. Fizemos immediatamente pressão e felizmente tinhamos quasi completa a provisão de combustivel.

O Scharnhorst seguido do Nürnberg foram os primeiros a se aproximarem; mas, quando estavam a 18.000 m. os nossos navios romperam fogo com os canhões de 305. do interior do porto. O disparo foi feito por cima de terra a qual nos occultava completamente ao inimigo. Vinha direito segundo as indicações fornecidas pelo observatorio official sobre a collina. O Canopus fez um disparo com o alcance maximo. Suspendemos o ferro e sahimos do porto.

O Glasgow, mais uma vez, foi o primeiro. Procuramos tanto

quanto possivel, com a nossa fumaça, occultar ao inimigo os nossos grandes cruzadores.

A carta continua:
(...)”

JUNHO – 2015

A EPOCA DOS SUBMARI-
NOS – Na “Revista de Mari-
na” de 30 de Abril ultimo en-
contra-se:

**É indiscutivel que os
submarinos são uma nova
e poderosa machina de
guerra naval.
Os resultados favoraveis
conseguidos até aqui não
autorisam a conclusão
de que o dia dos grandes
couraçados tenha passado**

“Em resposta a uma pergunta feita ao almirante von Tirpitz si havia passado a epoca dos grandes navios, respondeu:

“É difficil estabelecer conclusões por ora. É indiscutivel que os submarinos são

uma nova e poderosa machina de guerra naval.

Ao mesmo tempo deve-se ter presente que os submarinos agem melhor ao longo das costas em aguas pouco profundas e, por isso, o canal é especialmente favoravel a esses navios. Os resultados favoraveis conseguidos até aqui não autorisam a conclusão de que o dia dos grandes couraçados tenha passado.

Está ainda para si avergi-
guar si em outas aguas teriam
conseguido effectuar os subma-
rinos tão brilhante trabalho.

Nesta guerra temos aprendido muito com relação ao submarino. Pensávamos que não seriam capazes de passar mais de tres dias fóra de suas bases, porque as guarnições se exgottariam; mas logo vimos que o typo maior destes navios pode navegar ao redor de toda a Inglaterra e permanecer ausente até quinze dias. O que se faz necessario é que a tripulação tenha uma oportunidade de fortalecer-se por meio do repouso e esta oportunidade pode-se conseguir conduzindo o navio para aguas tranquilas e pouco profundas, onde pode descançar no fundo

para que os tripulante gosem um bom somno.

Isso só é possivel onde o mar seja relativamente pouco profundo’.

O intervierw do almirante Von Tirpitz faz notar como que incidentalmente, que é um segredo que a Allemanha está construindo 40 novos navios submarinos do typo de 900 toneladas.

Na opinião do almirante Von Tirpitz uma guerra de submarinos contra navios mercantes inglezes será mais effectiva ainda que uma invasão da Inglaterra por meio de Zeppelins.

(...)”

NOTICIARIO MARITIMO

MAIO – 1915

MARINHA NACIONAL

FORÇA NAVAL PARA 1916
– Foi apresentada á Camara dos Deputados a seguinte proposta para fixação da força naval para o anno de 1916:

Art. 1ª A força naval para o exercicio de 1916 constará:

§ 1ª Dos officiaes do Corpo da Armada e classes annexas constantes dos respectivos quadros.

§ 2ª Dos sub-officiaes marinheiros e assemelhados constantes dos respectivos quadros.

§ 3ª De 100 alumnos da Escola Naval, aspirantes e guardas-marinha, devendo os candidatos á matricula ter idade comprehendida entre 15 e 18 annos para o curso de marinha e 18 e 21 annos para os cursos annexos.

§ 4ª De 5.000 praças do Corpo de Marinheiros Nacionaes e 2.000 fogueistas.

§ 5ª De 1.500 aprendizes marinheiros.

§ 6ª De 600 praças do Batalhão Naval.

Art. 2ª Em tempo de guerra a força naval compor-se-á do pessoal que fôr necessario.

(...)”



Arquivo da Marinha

Responsável pela guarda e preservação dos documentos da Marinha, possui um acervo com mais de 30 milhões de registros, que cobrem do período do século XVIII aos dias atuais, constituindo-se numa das mais ricas fontes de pesquisas do País. Está estruturado em três divisões: Divisão de Documentos Escritos, Divisão de Documentos Especiais e Divisão de Acesso à Documentação.

Seu acervo inclui coleções completas das edições do Diário Oficial da União, dos Boletins de Pessoal Civil e Militar e Boletins Administrativos, Leis do Brasil, Almanques dos Corpos e Quadros, Relatórios dos Ministros e Comandantes da Marinha, fotografias, vídeos, filmes, gravações sonoras, livros dos estabelecimentos e dos navios de guerra e mercantes, róis de equipagens e todos os documentos administrativos produzidos ou recebidos pela Marinha. Com base nestes documentos, emite certidões comprobatórias para fins legais ou em atendimento aos pesquisadores. Em breve, será possível o acesso ao acervo via internet/intranet.

Funcionamento: segunda a sexta - 8h10 às 11h45 e 13h10 às 15h50
Praça Barão de Ladário s/nº - Ilha das Cobras s/nº - Centro - Rio de Janeiro
Informações: (21) 2104-5487 / 2104-5488 / 2104-6713
E-mail: arquivo@dphdm.mar.mil.br
www.dphdm.mar.mil.br

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 na Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro – RJ, para eventuais consultas.

SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

ADMINISTRAÇÃO

ADMINISTRAÇÃO

70 Anos da FEB (259)

ENTREVISTA

A Marinha do Brasil e o seu programa de modernização (260)

Entrevista do vice-presidente executivo da Abimde (260)

APOIO

CONSTRUÇÃO NAVAL

Construção Naval (260)

ÁREAS

AMÉRICA DO SUL

América do Sul: Estado atual da cooperação industrial internacional (261)

Evolução dos Gastos Militares sul-americanos 2007-2013 (261)

EDUCAÇÃO

CURSO

CPLP e Grulac discutem as emergências químicas (264)

FORÇAS ARMADAS

AERONAVE

A Marinha do Brasil e o Sea Gripen (265)

COMANDO DA MARINHA

Os comandantes respondem (265)

MARINHA DO BRASIL

Marinha – Grandes responsabilidades e poucos recursos (266)

NAVIO-AERÓDROMO

Navio-Aeródromo *São Paulo* – Nova docagem (267)

PODER NAVAL

A Marinha do Brasil – Questões de segurança inspiram novos projetos de aquisições (267)

Marinhas do mundo em revista (268)



70 ANOS DA FEB

Vários autores

(Revista do Exército Brasileiro, vol. 151, 1º Quadrimestre de 2015, Edição Especial)

Esta edição especial da *Revista do Exército Brasileiro* assinala os 70 anos do fim da Segunda Guerra Mundial (2ª GM) e se dedica à participação brasileira naquele conflito. Ela analisa, particularmente, a atuação da Força Expedicionária Brasileira (FEB), abordando detalhadamente seus feitos, realçando e divulgando acontecimentos importantes e buscando contribuir para compreensão mais profunda do tema.

Segundo o editorial que apresenta a Edição Especial, o Brasil, que inicialmente adotara postura de neutralidade, foi arrastado para o conflito, que levou à morte milhares de patrícios, após se tornar alvo de ataques por submarinos.

As dificuldades com que o Brasil se defrontou “foram imensas, para um país carente de recursos e pouco desenvolvido. O descrédito de alguns setores brandia: ‘É mais fácil uma cobra fumar do que o Brasil entrar na guerra’. Um gigantesco esforço foi empreendido... e a cobra fumou!”.

Seguiram para a Itália 25 mil “pracinhas”, carinhoso apelido dado aos soldados que, sob clima adverso, em terreno inóspito, usando equipamentos desconhecidos e sob doutrina de organização e emprego deles desconhecida, enfrentaram inimigo experiente e aguerrido.

A revista contém 11 artigos, cada qual abordando faceta distinta da 2ª GM, e a letra original com tradução da canção *Cobras Fumantes*:

- Evolução da política militar norte-americana na ocupação do Saliente Nordeste, de André Cezar Siqueira;

- Soldados da Borracha: os heróis esquecidos na Amazônia, de José Carlos Meireles da Silva;

- Defesa territorial do Brasil: mobilização, concentração, instrução e treinamentos, por Cláudio Skora Rosty;

- O emprego da Artilharia na defesa do litoral brasileiro na II Guerra Mundial, por Antonio Ferreira Sobrinho;

- Batismo de fogo: operações no vale do Rio Serchio, de Cláudio Skora Rosty;

- A Força Aérea Brasileira na campanha da Itália, por Manuel Cambeses Júnior;

- Tomada de Monte Castello: operação dignidade, de Cláudio Skora Rosty e Édson

Skora Rosty;

- A vitória de Castelnuovo e os três heróis de Precária, por Cláudio Skora Rosty;

- A Logística da FEB na Segunda Guerra Mundial, de Márcio Tadeu Bettega Bergo;

- Montese: prova de fogo para o soldado brasileiro, por Cláudio Skora Rosty e Édson Skora Rosty;

- Aproveitamento do êxito, perseguição e cerco, por Cláudio Skora Rosty e Édson Skora Rosty; e

- Smoking Snakes – letra original e tradução, de Sabaton.



A MARINHA DO BRASIL E O SEU PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO

(*Tecnologia Militar*, nº 1/2015, p. 10-14)

O artigo apresenta detalhada entrevista prestada pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, abordando os desafios dos programas e projetos de modernização em execução pela Força.

São abordados temas como a construção de navios-patrolha, submarinos e caça-minas; a necessidade de aperfeiçoamento de capacidades; os programas de Desenvolvimento de Submarinos (ProSub) – a ser realizado até 2025, contemplando a construção de submarinos convencionais e com propulsão nuclear –, o de Construção de

Corvetas Classe *Tamandaré*, o de Obtenção de Meios de Superfície (ProSuper), o de Obtenção de Navio-Aeródromo (ProNAe) e o de Obtenção de Navios Anfíbios (ProNanf).

Dentre os principais projetos, o comandante da Marinha expõe o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). Discorre, ainda, sobre o andamento do Projeto H-XBR, que se propõe a desenvolver, produzir, industrializar e fornecer helicópteros de médio porte de emprego geral; as aquisições de helicópteros SH-16; e a modernização dos AF-1/1A e AH-11A, que se encontra em andamento.

ENTREVISTA DO VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO DA ABIMDE

(*Tecnologia Militar*, nº 1/2015, p. 30-31)

A Associação Brasileira das Indústrias de Materiais de Defesa e Segurança (Abimde), por meio do Vice-Almirante (Ref^o) Carlos Afonso Pierantoni Gambôa, seu vice-presidente executivo, respondeu a perguntas da revista *Tecnologia Militar* a respeito de sua atuação e dos formatos e das possibilidades de acesso ao mercado nacional por grandes e pequenas empresas.

Pierantoni, inicialmente, aborda o período atual de ajustes econômicos do País e, em seguida, responde a mais seis questionamentos sobre assuntos como serviços e produtos a serem importados prioritariamente, aspectos legais envolvidos na entrada de companhias estrangeiras no Brasil e em sociedades com

empresas nacionais e formas como a Abimde pode contribuir para apoiar empresas pequenas.

Finalizando, discorre sobre a LAAD Defence & Security (Feira Internacional de Defesa e Segurança), principal encontro do setor de defesa e segurança, reúne bianualmente empresas brasileiras e internacionais especializadas no fornecimento de equipamentos, serviços e tecnologias para as Forças Armadas, polícias, forças especiais, serviços de segurança, consultores e agências governamentais. O Almirante cita, ainda, a possibilidade de participação em outras feiras importantes a serem realizadas na América do Sul, como a Fidae y Exponaval, no Chile; a Fair y Expodefensa, na Colômbia; e a SitDef, no Peru.

CONSTRUÇÃO NAVAL

Criação de filial da Navantia no Brasil

(*Revista General de Marina*, Março/2015, Tomo 268, p. 357)

Segundo esta matéria, o Navantia, estaleiro espanhol de larga tradição, iniciou processo de criação de uma filial no Brasil

com o propósito de se adaptar à legislação e de se capacitar a participar da renovação de unidades navais do País.

Para isso, o Conselho de Ministros da Espanha autorizou que a Sociedade Estatal de Participações Industriais (Sepi) constituísse no Brasil, por meio da Navantia, uma sociedade filial de responsabilidade limitada, que se denominará Navantia Brasil Projetos Navais Ltda., com participação de 90% da Navantia e de 10% da Navantia Austrália.

Dessa forma, segundo o artigo, serão cumpridas as exigências da Lei de Contratos Estratégicos da Defesa brasileira, possibilitando à nova companhia atuar na indústria do País com alta porcentagem de fabricação local. A Navantia já contava com escritório comercial no Brasil para preparação dos acordos necessários junto a empresas locais,

o que possibilitou ao estaleiro participar de contratos como o de motores de propulsão de uma fragata da Classe *Niterói* e do sistema de propulsão da Corveta *Julio de Noronha*.

A expectativa, de acordo com o texto, é de que a Navantia Brasil venha a participar dos processos de contratações para o Programa de Obtenção de Meios de Superfície (Prosuper), integrante do amplo plano de modernização denominado Programa de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil (Paemb). Ademais, poderá se candidatar também a participar do Programa de Obtenção de Navio Anfíbio (Pronanf) e do Programa de Obtenção de Navio-Aeródromo (Pronae).

AMÉRICA DO SUL: ESTADO ATUAL DA COOPERAÇÃO INDUSTRIAL INTERNACIONAL

José Higuera*

(*Tecnologia Militar*, nº 5/2014, p. 12-16)

A América do Sul, durante o ano de 2014, continuou a ser um dos focos regionais de cooperação industrial no setor de Defesa, afirma o autor na abertura deste artigo. Ele observa, além disso, que essa colaboração teve como atores, por um lado, uma nação sul-americana e, por outro, firmas principalmente europeias ou norte-americanas, apesar de verificar algumas exceções.

Em seu texto, José Higuera analisa detalhadamente, um por um, programas de cooperação industrial em Defesa dos

seguintes países: Brasil, Argentina, Chile, Peru e Colômbia.

No caso do Brasil, para se ter uma ideia da extensão da análise feita pelo articulista, são citados programas que envolvem as seguintes firmas/empresas, dentre outras: Itaguaí Construções Navais, DCNS, Odebrecht, Thales, Fincantieri, Bae Systems, Navantia, Iveco LA, Embraer, Boeing, Rockwell Collins, Airbus Helicopters e Helibras.

EVOLUÇÃO DOS GASTOS MILITARES SUL-AMERICANOS 2007-2013

Thomas Scheetz*

(*Tecnologia Militar*, nº 5/2014, p. 9-10)

Segundo o autor, os sete anos de Gastos Militares (Gamil) examinados neste artigo abrangem temas e informações apresentados nos dois estudos anteriores, de 2011 e 2012. “Talvez

a conclusão fundamental de todos eles seja que o Gamil não representa gastos em Forças Armadas, porque institucionalmente suas missões já não são militares, mas policiais”, conclui Scheetz.

* Chileno, graduado e mestre em Política e Segurança Internacional pela Universidade de Bradford.

** Economista norte-americano/argentino. Leciona Economia de Defesa na Escola de Defesa Nacional argentina e em cursos de pós-graduação para militares e civis em programas diversos.

Cuadro 1 - GAMIL sudamericano

Los GAMIL se expresan en US\$ millones, a precios constantes de 2011.								Devaluación Revaluación 2010- 2013
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Argentina	3286	3324	3871	4046	4028	3991	4212	0,400
Bolivia	333	398	394	364	351	377	404	-0,015
Brasil	31340	33118	35408	38262	36812	36010	36395	0,227
Chile	4656	4359	4860	5135	5488	5295	5209	-0,030
Colombia	8985	10621	11158	11072	10307	11031	12465	-0,016
Ecuador	1616	1873	2109	2188	2454	2464	2596	
Paraguay	209	215	238	264	302	345	458	-0,088
Perú	1626	1591	1965	2076	2029	2380	2638	-0,044
Uruguay	697	794	877	885	902	945	942	0,021
Venezuela	3981	4447	3253	2553	2385	4102	4487	1,343
Total Región	56729	60740	64133	66845	65058	66940	69806	

Fuentes: Stockholm International Peace Research Institute, salvo Argentina, Brasil y Chile, que son del autor.
Tipo de cambio promedio anual: data.worldbank.org/indicador/PA.NUS.FCRF
Notas: En este cuadro sólo se incluyen los países iberoamericanos.
Su elaboración se hizo, con su propia definición que es básicamente la del SIPRI y la OTAN.
En 2013 ABC + Colombia suman 83,5% de los gastos sudamericanos. Aquí no se incluyó Venezuela.
Según SIPRI los gastos paraguayos deberían incluir aproximadamente 40% más por retiros militares no informados.
La última columna representa la devaluación (positiva), o revaluación (negativa) del tipo de cambio, promedio anual,
con respecto al US dólar entre 2010 y 2013.

Além de apresentar os gastos sul-ameri- canos como um todo no quadro 1, Thomas

Scheetz reproduz tabelas detalhando os gastos de Argentina, Brasil e Chile.

Cuadro 2 - Argentina: Gasto Militar por Factores de Producción

pesos corrientes (salvo marcado „porción“ o \$US) Gastos devengados					
Año	GAMIL: millones de pesos	Personal: (porción del GAMIL)	Adquisiciones Bélicas y No Bélicas: (porción del GAMIL)	del cual Adquisiciones Bélicas: (porción del GAMIL)	Adquisiciones Bélicas: US\$ millones corrientes
2013	28050	0,763	0,042	0,017	89
2012	20703	0,783	0,022	0,009	42
2011	16634	0,794	0,022	0,012	47
2010	13541	0,786	0,034	0,023	79
2009	11063	0,782	0,027	0,016	48
2008	8769	0,739	0,038	0,017	48
2007	7109	0,743	0,045	0,013	29

Notas: Personal incluye todo el gasto en retiros.
Las porciones no suman a 1,00 porque faltan O&M y otros gastos.

Cuadro 3 - Brasil

Gasto Militar por Factores de Producción
millones de reales corrientes o porción de GAMIL
Gastos devengados y consolidados

Año	GAMIL corriente, R\$ (millones)	Personal: (porción de GAMIL)	del cual Retiros Militares como porción de GAMIL	Adquisiciones (porción de GAMIL)
2013	68842	0,750	0,459	
2012	63290	0,752	0,460	
2011	61659	0,759	0,426	0,071
2010	59912	0,737	0,414	0,093
2009	51228	0,778	0,436	0,058
2008	44702	0,796	0,449	0,043
2007	39049	0,794	0,452	0,037

Fuentes: SIGA Brasil, Senado Federal, Despesa Execução - por Órgão.

Notas: Personal incluye todo el gasto de los retiros militares y civiles.

En efecto, „Personal“ es sinónimo con „Costo Laboral“.

„Retiros“, siendo parte de gastos en „Personal“, son sólo gastos en Retiros Militares.

„Adquisiciones“ es un acercamiento a „Adquisiciones Bélicas“.

Salvo en 2012 y 2013 incluye:

Reaparelhamento e Adequação da Marinha	0626
Tecnologia de uso Aeroespacial	0627
Reaparelhamento e Adequação do Exército	0628
Tecnologia de uso Naval	0629
Reaparelhamento e Adequação da Força Aérea	0632
Tecnologia de uso Terrestre	0642

Cuadro 4 - Chile

DEVENGADOS: miles de millones de pesos chilenos nominales,
porción de GAMIL o US\$ millones.

Año	GAMIL corriente, \$ (miles de millones)	Personal: (porción de GAMIL)	del cual Retiros Militares como porción de GAMIL	„Adquisiciones“ US\$ millones	Adquisiciones (porción de GAMIL)
2013	2596	0,688	0,323	677	0,129
2012	2594	0,651	0,309	912	0,171
2011	2654	0,607	0,285	1257	0,229
2010	2402	0,644	0,299	831	0,176
2009	2089	0,693	0,335	380	0,102
2008	1806	0,711	0,350	267	0,077
2007	1919	0,610	0,300	646	0,176
2006	1734	0,632	0,311	513	0,157
2005	1656	0,603	0,305	415	0,140
<i>Promedio Anual:</i>		0,649	0,313	655	0,151

Fuentes: Chile, Dirección de Presupuesto, Banco Central de Chile.

Notas: GAMIL NO incluye Carabineros, ni Policía de Investigaciones.

Los gastos de la "Ley Reservada del Cobre" son "Adquisiciones".

Scheetz analisa e comenta esses dados e, ao final, lista quatro comentários nos quais destaca a dificuldade política em se reduzir pessoal nas Forças Armadas; que parte significativa do problema é quantidade e o alto nível de

remuneração do pessoal “*retirado*”; que a visão dos políticos retroalimenta a degradação da profissionalização das Forças e que a Unasur (com seu braço militar, o Conselho de Defesa Sul-Americano) ainda não está funcionando.

CPLP E GRULAC DISCUTEM AS EMERGÊNCIAS QUÍMICAS

(*Tecnologia e Defesa*, Ano 32, nº 140, p. 10-11)

Com o propósito de preparar profissionais para identificação e prevenção de ameaças provocadas por agentes químicos, foi realizado, na segunda quinzena de março, o Curso Básico de Assistência e Proteção em Resposta a Emergências Químicas para Estados da América Latina e Caribe.

De acordo com a matéria publicada, a capacitação se destina a civis e militares do Brasil e de outras 16 nações integrantes da Convenção para Proibição de Armas Químicas (Cpaq). Segundo o secretário-executivo da Autoridade Nacional Brasileira, Sérgio Antônio Frazão Araújo, a iniciativa da realização do curso reafirma

o compromisso brasileiro em cooperar com o Grupo de Países da América Latina e do Caribe (Grulac) e “fortalece a inserção do governo nos esforços para integração regional”.

Presente ao evento de abertura, o comandante-geral do Corpo de Fuzileiros Navais, Almirante de Esquadra (FN) Fernando Antonio de Siqueira Ribeiro, destacou a importância da cooperação, especialmente a firmada com a Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP): “A possibilidade de abertura com a CPLP é uma expansão. Mostra a projeção natural do Brasil no entorno estratégico.”



A MARINHA DO BRASIL E O SEA GRIPEN

(*Tecnologia e Defesa*, Ano 32, nº 140, p. 220)

Durante visita realizada no final de fevereiro último à Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM), técnicos da empresa sueca Saab apresentaram estudo técnico inicial de viabilidade do Sea Gripen, versão naval do Gripen NG. Esse trabalho, segundo a matéria da *Tecnologia e Defesa*, “foi realizado com foco na execução do projeto de modificações necessárias para a adaptação do avião às operações embarcadas”.

Durante a visita, da qual participaram também integrantes da Força Aérea Brasileira, foram apresentados dados que



Maquete do Sea Gripen

confirmam a possibilidade de uma eventual futura versão naval da aeronave que possa operar com segurança a partir do Navio-Aeródromo *São Paulo*. As estimativas iniciais indicaram uma expectativa de similaridade entre os dois modelos de cerca de 90 a 95%, o que traria benefícios em manutenção e treinamento.

Na ocasião, o diretor de Aeronáutica da Marinha, Contra-Almirante Carlos Frederico Carneiro Primo, ressaltou a importância do projeto em termos de transferência de tecnologia, fomento da cadeia produtiva e aumento da autonomia do País.

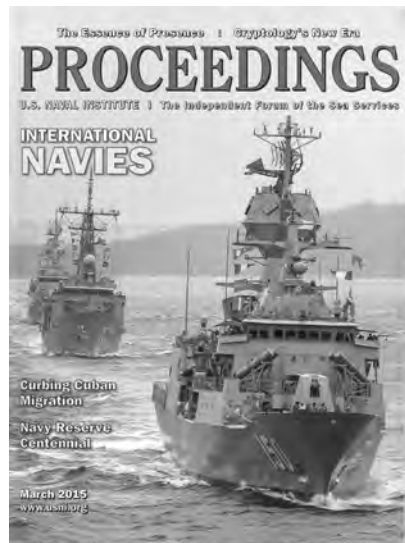
OS COMANDANTES RESPONDEM

(*Proceedings*, EUA, março/2015, p. 48-61)

“O ambiente de segurança marítima é dinâmico e complexo, requerendo que as nações – e suas Marinhas – trabalhem juntas para se contrapor eficazmente às ameaças oriundas do mar.”

Baseada nessa assertiva, esta edição da *Proceedings* propôs as seguintes questões aos comandantes de várias Marinhas do mundo: “Quais mudanças na situação de segurança de seu país são antevistas como de maior efeito para as operações e para os requisitos de postura de força de seu serviço naval para os próximos cinco a dez anos? Qual o papel a desempenhar em parcerias com outras Marinhas para alcançar seus propósitos?”

As respostas dos comandantes, ao todo 20, estão listadas no artigo, e sua leitura



permite identificar a abrangência e os problemas comuns pelos quais passam as forças navais desses diversos países.

Responderam ao questionamento os comandantes das Marinhas dos seguintes países: Alemanha, Austrália, Benin, Brasil, Bulgária, Canadá, China, Colômbia, Croácia, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Itália, Japão, Noruega, Portugal, Suriname e Turquia.

MARINHA – GRANDES RESPONSABILIDADES E POUCOS RECURSOS

(*Tecnologia e Defesa*, Ano 32, nº 140, p. 44-48)

Paulo Maia apresenta, nesta matéria, panorama bastante completo da Marinha do Brasil (MB). Ele enaltece sobejamente a Força e, após apresentar breve histórico de sua participação em importantes conflitos cujos desenlaces poderiam ter até fracionado a Nação, busca abordar os problemas que identifica para o desempenho de sua missão constitucional.

“Apesar da secular restrição orçamentária que condena a instituição a um constante quadro de penúria, manifestada pela posse de navios insuficientes e tecnologicamente defasados, a Esquadra brasileira é reconhecida pelo profissionalismo de suas tripulações e por invejável capacidade operacional”, afirma o autor. Aduz, ainda, que “o Brasil é um país de grande potencial marítimo. Entretanto, a mentalidade correspondente

Em nome da Marinha do Brasil, a resposta foi elaborada pelo Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto e aborda avanços em tecnologia, comércio marítimo e mudanças da ordem mundial. Cita a exploração de recursos da Plataforma Continental, a segurança das plataformas de exploração de petróleo e a necessidade de ações de presença para assegurar a segurança do transporte marítimo, vital para a economia do País.

de sua população ainda não atingiu a maturidade compatível com a importância do mar para o seu desenvolvimento”.



As afirmações acima bem resumem o contexto em que Maia conduz sua cuidadosa análise. Por meio de diversos exemplos que demonstram que o autor pesquisou o tema com profundidade e que opina com conhecimento de causa, são abordados programas e projetos importantes que a MB tem em andamento, suas possibilidades e dificuldades.

Em sua conclusão, Paulo Maia afirma que “a Marinha do Brasil tem à sua frente grandes responsabilidades

e desafios quase insuperáveis para cumprir sua missão com tão poucos recursos. Essas dificuldades vêm provocando o desmantelamento da Esquadra, peça fundamental para a segurança do Brasil nas vastidões do Atlântico Sul”.

NAVIO-AERÓDROMO SÃO PAULO – NOVA DOCAGEM*(Tecnologia e Defesa, Ano 32, nº 140, p. 8)*

Segundo a matéria, o Navio-Aeródromo (NAe) *São Paulo* realizou uma docagem extraordinária no Dique Almirante Régis, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), em 12 de março último. O propósito dessa docagem, prossegue o texto, é subsidiar Estudo Técnico para o Programa de Modernização do Meio (PMM) que se propõe a estender a vida útil do navio em 20 anos.

O navio deverá permanecer docado por 90 dias para inspeções estruturais que

incluem as obras vivas. O PMM do *São Paulo* contará com a participação da estatal francesa DCNS, construtora original do navio, com a qual a Marinha do Brasil assinou extenso contrato de apoio e serviços. A matéria lista também as obras previstas no projeto de reforma e informa que os trabalhos têm previsão de conclusão até 2019, assegurando ao navio condições de operar até 2039, ou seja, dez anos a mais do que o previsto originalmente.

A MARINHA DO BRASIL – QUESTÕES DE SEGURANÇA INSPIRAM NOVOS PROJETOS DE AQUISIÇÕES

Victor M. S. Barreira*

(Naval Forces, nº II/2015, p. 72-74)

“A Marinha do Brasil (MB) deverá despende cerca de US\$ 42 bilhões na modernização de sua frota ao longo dos próximos dez anos se desejar manter uma força marítima capaz e equilibrada”, é a opinião com que o autor abre este artigo.

Nele, Barreira aborda o planejamento e os projetos que estão em andamento,

cita as empresas estrangeiras envolvidas, os meios navais preferenciais, o Corpo de Fuzileiros Navais, a Aviação Naval e o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). A abordagem é abrangente, apresentando ao leitor um panorama atual da MB.



* Jornalista especializado em assuntos militares. Cobre regularmente assuntos de Defesa para o Grupo Mönch Publishing, que edita a *Naval Forces*.

MARINHAS DO MUNDO EM REVISTA

Eric Wertheim*

(Proceedings, EUA, março/2015, p. 62-75)

Este artigo, publicado anualmente pela *Proceedings*, apresenta panorama global de atividades e desenvolvimentos em várias Marinhas ocorridos ao longo do ano anterior.

Em análise introdutória, o autor registra ter observado que muitas das principais Marinhas investiram pouco em capacidades de alto nível de combate como resultado de estratégias que supervalorizaram ambientes de baixa ameaça.

Ele alerta que, apesar de atividades como imposição da lei no mar, assistência humanitária e segurança costeira continuarem importantes para quaisquer esquadras, deve-se estar preparado para contingências com alto nível de ameaça.

O texto está organizado por regiões, com cada Marinha analisada em ordem alfabética em sua área, dividindo-se nos seguintes tópicos:

- Austrália/Ásia – Austrália, Azerbaijão, Bangladesh, Brunei, Cazaquistão, China, Cingapura, Coreia do Sul, Filipinas, Ilhas Seychelles, Índia, Indonésia, Japão, Malásia, Myanmar, Nova Zelândia, Paquistão, Sri Lanka, Taiwan, Tailândia, Turquemenistão e Vietnam.

- Europa – Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Irlanda, Itália, Noruega, Polônia, Portugal, Reino Unido, Romênia, Rússia, Suécia, Turquia, Ucrânia.

- Oriente Médio/África – África do Sul, Angola, Arábia Saudita, Argélia, Bahrein,



Camarões, Chad, Costa do Marfim, Egito, Emirados Árabes Unidos, Gabão, Gana, Guiné Equatorial, Ilhas Maurício, Irã, Iraque, Israel, Líbia, Mauritânia, Marrocos, Níger, Nigéria, Omã, São Tomé e Príncipe, Togo e Tunísia.

- Américas – Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Colômbia, Equador, Estados Unidos da América, Guatemala, México, Peru e Venezuela.

Em sua abordagem sobre o Brasil, Wertheim observa que apesar de o País planejar grande crescimento para a Marinha, a realidade orçamentária deverá limitar a execução. Segundo ele, até 2030, o País gostaria de possuir um novo navio-aeródromo de 40 mil toneladas, dois submarinos de propulsão nuclear, dez novos submarinos de propulsão a diesel, muitos navios anfíbios grandes, fragatas, navios-tanque, navios-patrolha oceânica e navios de contramedidas de minas, além de embarcações ribeirinhas, navios-patrolha e outros.

* Consultor de Defesa em Washington, D.C. e autor do *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World*, 16ª edição, disponível pela Naval Institute Press – www.usni.org.

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

ATIVACÃO

Ativação do CDefNBQR-MB (273)

COMEMORAÇÃO

40º Aniversário do Casnav (274)

Aniversário da DSAM (276)

Dia Internacional dos Mantenedores da Paz das Nações Unidas (278)

DOCUMENTO

Identificação civil do Detran-RJ (280)

INCORPORAÇÃO

NPqHo *Vital de Oliveira* é incorporado à MB (280)

MENÇÃO HONROSA

Comandante do 9º DN recebe título de Cidadão do Amazonas (282)

PLANOS

5º DN emprega Plano de Prontidão do Sistema de Abastecimento (282)

POSSE

Assunção de cargos por almirantes (283)

PRÊMIO

ERMB recebe prêmio de melhor estação da RNIT (284)

Prêmio Almirante Álvaro Alberto e aniversário da Academia Brasileira de Ciência (285)

PROMOÇÃO

Promoção de almirantes (286)

VISITAÇÃO

NVe *Cisne Branco* recebe mais de quatro mil visitantes (286)

ÁREAS

ANTÁRTICA

Operação Antártica XXXIII (287)

ATIVIDADES MARINHEIRAS

BUSCA E SALVAMENTO

CPBA resgata tripulantes em Salvador (287)

CPCE resgata jangadeiros (288)

Marinha resgata vítima de AVC (289)

MB resgata tripulante de mercante no Sul (289)

NPa *Guaporé* realiza salvamento em Santos (290)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA (C&T)

PESQUISA

MB assina Protocolo de Intenções Mútuas com a UFSM (290)

SecCTM assina Protocolo de Intenções com a Furg (291)

CONGRESSOS

FEIRA

Comandante da Marinha realiza encontros bilaterais na Laad 2015 (292)

Intermodal 2015 (292)

MB marca presença na Laad (293)

REUNIÃO

CDDCFN organiza 1ª Reunião de Colaboradores Institucionais (294)

SALÃO

Rio Boat Show 2015 (294)

SIMPÓSIO

III Simpósio do CFN – “A força de caráter expedicionário por excelência” (296)

11º Simpósio Regional de Ex-Alunos do Naval War College (297)

EDUCAÇÃO

CONCURSO DE REDAÇÃO

Concurso Operação Cisne Branco (298)

CURSO

Acordo de cooperação técnica MB-MPA-IFPA (299)

Acordos para formação de aquaviários no Amazonas (299)

Com4ºDN assina Acordo de Cooperação Técnica com EGPA (300)

ESPORTE

Desafio Mano a Mano: Bolt contra o Tempo (301)

Resultados esportivos (301)

RECURSO INSTRUCIONAL

Museu Naval vai à Escola Almirante Tamandaré (302)

FORÇAS ARMADAS

AERONAVE

Demonstração da aeronave H145 para a MB (303)

CAPITANIA DO PORTO

MB recebe área para implantar patromoria em Porto Alegre (304)

FUZILEIROS NAVAIS

Fuzileiros Navais de Belém vão atuar no Complexo da Maré (304)

MISSÃO DE PAZ

Força-Tarefa Marítima da Unifil troca capitânia (305)

MODERNIZAÇÃO

Ajuste Técnico de modernização do NAe *São Paulo* (305)

PATRULHA NAVAL

CPCE e Agência de Aracati realizam operação com a Polícia Federal (306)

MB, PMAM e o ICMBio apresam embarcações (306)

NPaFlu *Amapá* apreende entorpecente (307)

PODER MARÍTIMO

APRESAMENTO

NPaFlu *Amapá* apresa embarcação e comboio (308)

GUARDA COSTEIRA

Militares da Guiana e de Suriname estagiam na MB (309)

PLATAFORMA CONTINENTAL

Brasil entrega Proposta Revista Parcial da Região Sul do Leplac (309)

PORTO

Fiesc debate acessos aos portos (310)

MB participa do Gerenciamento de Crise durante incêndio no Terminal Industrial de Santos (310)

Terminal de grãos do Maranhão inicia operação em fase de testes (311)

SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

9º DN assina Protocolo de Intenções para ordenamento de orla fluvial (311)

PSICOSSOCIAL

AJUDA HUMANITÁRIA

NAsH *Doutor Montenegro* atende cidade em estado de emergência (312)

ASSISTÊNCIA SOCIAL

NAsH *Doutor Montenegro* supera 25 mil atendimentos (312)

NAsH *Soares de Meirelles* realiza atendimento médico-odontológico em Juruá (313)

NAsH *Tenente Maximiano* atende população ribeirinha no Rio Paraguai (314)

LANÇAMENTO DE LIVRO

CAAML lança o livro *Oficial de Quarto* (314)

Lançamento do livro *A segurança do Atlântico Sul na perspectiva histórica das relações Brasil-Estados Unidos* (315)

Lançamento do livro *Bandeira de Conveniência – Análise Jurídica e Econômica* (316)

MB lança o livro *Amazônia Azul – A Última Fronteira* (316)

REVISTA

Cianb lança *Acanto em Revista* (317)

SAÚDE

DOENÇA

Corveta Caboclo testa Contêiner de Tratamento de Doenças Infectocontagiosas (318)



ATIVACÃO DO CDefNBQR-MB

Foi ativado, em 28 de abril último, o Centro de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica da Marinha do Brasil (CDefNBQR-MB). Assumiu o comando da nova Organização Militar (OM) o Capitão de Mar e Guerra (FN) Carlos Jorge De Andrade Chaib. A cerimônia de ativação aconteceu no Centro Tecnológico do Corpo de Fuzileiros Navais e foi presidida pelo comandante-geral do Corpo de Fuzileiros Navais, Almirante de Esquadra Fernando Antonio de Siqueira Ribeiro.

Com a ativação do CDefNBQR-MB, foi extinta a Assessoria de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN). Transcrevemos abaixo a Ordem do Dia do Almirante Fernando Antônio alusiva ao evento:

“A Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica (DefNBQR) não é um tema novo na Marinha do Brasil. Entretanto, a partir de 2001, em razão dos eventos ocorridos em continuidade aos atentados às Torres Gêmeas, nos Estados Unidos da América, com o emprego de esporos de antraz sob a forma de pó introduzidos em correspondências endereçadas a políticos norte-americanos, o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) decidiu criar um Grupo de Trabalho para estudar o tema, com o intuito básico de implantar uma estrutura de DefNBQR no âmbito do CFN. Para isso, foi criado um núcleo (denominado Grupo Especial de Defesa Química, Biológica e Nuclear) que, dentre outras ações, concebeu e aprovou um manual da série CGCFN específico sobre o assunto e realizou um levantamento detalhado das necessidades de material e recursos humanos especializados para viabilizar e dar consistência a esse novo desafio.

Cabe ressaltar que a intenção inicial era de que este Grupo evoluísse para uma

unidade independente, mas, devido às restrições orçamentárias que pairaram sobre as Forças Armadas no ano de 2002, a Alta Administração da Marinha determinou que quaisquer planejamentos de criação de novas OM fossem suspensos. Quanto ao material, as já mencionadas restrições de ordem financeira também acabaram por influenciar a aquisição do material específico de DefNBQR. Em 2006, por ocasião do surto da gripe aviária, foi adquirido o primeiro lote de equipamentos, com o intuito primordial de aumentar a capacidade de descontaminação do recém-criado Pelotão de Defesa NBQR, que, à época, pertencia ao Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais, e, atualmente, elevado ao escalão de Companhia, ficou subordinada ao Batalhão de Engenharia de Fuzileiros Navais.

Assim chegamos ao ano de 2008, quando a Estratégia Nacional de Defesa estabeleceu os Setores Estratégicos da Defesa Nacional, a saber: Setor Nuclear, Setor Espacial e Setor Cibernético. Por meio de uma diretriz do Ministro de Estado da Defesa, ficou definido que o Setor Nuclear seria da responsabilidade da MB. Em decorrência, o posicionamento da MB foi pela manutenção do tema Defesa NBQR atrelado ao Setor Nuclear, com a liderança da nossa Força nesse segmento.

Tal fato motivou, no âmbito da MB, a criação do Grupo de Trabalho do Setor Nuclear, que teve como um dos seus objetivos setoriais específicos, aprovado pelo Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, a implementação de um Sistema de Defesa NBQR na Marinha do Brasil. A partir de então, a MB passou a contar com um sistema de grande capilaridade dentro da Força, e com potencial para estabelecer uma estreita cooperação com outros órgãos e instituições extra-MB que também tratam

de DefNBQR. No que tange aos recursos materiais e humanos, a MB, mobilizada pelas demandas surgidas com os grandes eventos públicos, adquiriu grande quantidade de material específico e iniciou a formação de uma massa crítica considerável de especialistas para o combate a ameaças dessa natureza. Ademais, esse Sistema, cujo coordenador é o CGCFN, motivou a necessidade de se criarem duas unidades especificamente destinadas à Defesa NBQR: uma em Iperó-SP e outra em Itaguaí-RJ, onde brevemente estará em operação o Complexo Naval de Itaguaí, com o funcionamento do Estaleiro e da nova Base de Submarinos da MB, nela incluídos aqueles com propulsão de tecnologia nuclear.

Neste quadro, a MB verificou a necessidade de dispor, em sua estrutura organizacional, de uma OM capaz de coordenar e integrar, de forma sistemática, as atividades de Defesa NBQR no âmbito da Força, estabelecendo um canal técnico com as unidades de DefNBQR da própria MB e com os demais comandos, OM e órgãos constantes do SisDefNBQR-MB, permanecendo em condições de coordenar e integrar essas mesmas atividades no âmbito do Ministério da Defesa.

Destarte, foi criado pela Portaria nº 621, de 18 de dezembro de 2014, do Comandante da Marinha, o Centro de

Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica da Marinha do Brasil (CDefNBQR-MB), que concentrará a expertise nessa área e orientará os esforços no âmbito da MB, visando ao desenvolvimento do SisDefNBQR-MB. Essa nova OM, que hoje é ativada, é diretamente subordinada ao CGCFN, representando não só a consolidação da posição deste Órgão de Direção Setorial (ODS) como coordenador-geral do SisDefNBQR-MB, mas também a materialização da posição da MB no que tange à manutenção do tema DefNBQR atrelado ao Setor Nuclear.

Por fim, formulo votos de pleno êxito ao Capitão de Mar e Guerra (FN) Carlos Jorge de Andrade Chaib, comandante do CDefNBQR-MB, oficial de reconhecidos e inquestionáveis conhecimentos profissionais, competência e incansável dedicação, que prontamente aceitou o desafio de comandar esta tão singular OM. Estou plenamente seguro de que o timão da mais nova unidade do CFN estará em muito boas mãos, mercê de sua experiência pretérita como comandante do Batalhão de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica-Aramar e da ampla capacitação, obtida no País e no exterior, no tema Defesa NBQR.”

(Fonte: Bono nº 263, de 22/4/2015, e Bono Especial nº 279, de 28/4/2015)

40º ANIVERSÁRIO DO CASNAV

O Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav) completou, em 9 de junho último, 40 anos de existência. Em comemoração, o diretor do Centro, Contra-Almirante Cid Augusto Claro Júnior, expediu a seguinte Ordem do Dia:

“Comemoramos hoje o 40º aniversário do Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav), recordando uma história que remonta aos idos de 1975, num momento especial

para a Marinha do Brasil (MB), quando da aquisição das fragatas da classe *Niterói* e a consequente necessidade de se avaliar os seus sistemas de armas e propulsão automatizados, visando à quantificação do seu desempenho e otimização de sua utilização.

Do projeto inicial até os dias atuais, sintonizado com as constantes evoluções tecnológicas, este Centro vem expandindo o seu campo de atuação com a busca cons-

tante do conhecimento e, consequentemente, com o incremento de novas capacidades, visando atender às demandas que lhe são apresentadas pela MB e pelos órgãos extra-Marinha. Assim, nesta data, torna-se oportuno recordarmos alguns feitos relevantes dos últimos anos:

- desenvolvimento do Sistema de Informações Gerenciais de Logística e Mobilização de Defesa para o Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas do Ministério da Defesa;

- desenvolvimento do criptossistema de chave pública Átria, com o objetivo de prover os serviços de sigilo e autenticação para emprego entre as Marinhas que compõem a Área Marítima do Atlântico Sul;

- participação no projeto de desenvolvimento do rádio definido por *software* nacional, coordenando o módulo de segurança e provendo o seu algoritmo criptográfico, além de assessorar a equipe do Centro Tecnológico do Exército na implementação da política de segurança para os diversos módulos;

- desenvolvimento do simulador de passagem *full mission* para atender às necessidades do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, com versões experimentais adaptadas para o Centro de Adestramento Marques de Leão e o Centro de Instrução e Adestramento Almirante Áttila Monteiro Aché, para teste de uso;

- desenvolvimento do simulador de respostas a emergências nucleares para o Gabinete da Segurança Institucional da Presidência da República/Ministério da Ciência Tecnologia e Inovação;

- desenvolvimento de sistemas digitais administrativos, tais como o de Inativos e Pensionistas da Marinha II, o de Pagamento de Pessoal Militar da Marinha II, o do Processo de Identificação da Marinha, o de Acompanhamento do Plano Diretor, o da Secretaria da Comissão de Promoções de

Oficiais, o de Gerenciamento Eletrônico de Documentos para o Ministério da Defesa e o de Gerenciamento de Processos Jurídicos para o Tribunal Marítimo, dentre outros; e

- desenvolvimento de sistemas digitais operativos não embarcados, tais como para o Monitoramento de Pandemias, da Secretaria Especial de Portos; para o Planejamento Operacional Militar, do Ministério da Defesa; para o Controle de Tráfego Marítimo, do Comando de Operações Navais; para o Controle de Tráfego Aquaviário, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários; e os Jogos de Guerra, para a Escola de Guerra Naval, dentre outros.

Na área de Pesquisa Operacional, podemos destacar as atividades de Apoio Multicritério à Tomada de Decisão para o desenvolvimento e implantação do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz); Apoio Multicritério à Tomada de Decisão para a Modernização do Sistema de Abastecimento da Marinha; Avaliações Operacionais dos meios Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais, além do Desenvolvimento de Procedimentos Operativos para a Esquadra, tais como para emprego das aeronaves P-3AM na Guerra Antissubmarino, emprego de escoltas dotados de mísseis de defesa antiaérea de Unidades de Maior Valor e de Defesa Antiaérea em Grupo-Tarefa, dentre outras.

Outro importante projeto conduzido pelo Casnav é o Estudo Atuarial das Pensões Militares, que tem o propósito de realizar o aperfeiçoamento e a manutenção de modelo de cálculo, projeções e simulações de cenários envolvendo o Sistema de Pensões dos Militares.

Cabe, ainda, ressaltar a implantação do Laboratório de Avaliação de Segurança de Sistemas Computacionais, que tem contribuído sobremaneira para minimizar os riscos de vulnerabilidades de softwares/sistemas computacionais.

No que diz respeito à capacitação de pessoal, o Casnav vem mantendo a qualificação dos seus militares e servidores civis com cursos de extensão, mestrado e doutorado, desenvolvendo as competências necessárias para a melhor utilização das tecnologias de interesse da MB.

O Centro aplica o modelo de Organização Militar Prestadora de Serviços de Ciência e Tecnologia combinado com a Autonomia de Gestão, com os critérios de excelência do Gespública e com a Gestão Estratégica estabelecida pelo Plano de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Possui a certificação de Melhoria de Processos de *Software* Brasileiro no nível F e vem mantendo, desde 2003, a certificação ABNT ISO 9001, sendo reconhecido em gestão da qualidade pela Lloyd's Register, em todos os seus processos finalísticos. Ressalta-se, ainda, a participação no certame do Prêmio de Qualidade do Governo Federal nos anos de 2004, 2005, 2007 e 2010, ocasiões que

logrou ser reconhecido na Faixa Bronze. Diante dessas experiências obtidas, tem prestado serviços de apoio às Organizações para certificações da qualidade e elaborações de planejamentos estratégicos.

Dessa forma, parabenizo todos que serviram e servem no Casnav pelas inúmeras realizações e conquistas alcançadas ao longo desses 40 anos, consciente de que foram decorrentes de muito esforço, dedicação e profissionalismo. Aproveito a oportunidade para concitar todos os atuais 'casnavianos' a permanecerem motivados e obstinados na superação dos desafios diários, bem como na busca da excelência, contribuindo, assim, para o desenvolvimento da nossa querida Marinha do Brasil.

Casnav, parabéns pelos seus 40 anos! Bravo Zulu!

'Modelando o presente, inovando o futuro'."

(Fonte: Bono Especial nº 381, de 9/6/2015)

ANIVERSÁRIO DA DSAM

Foi comemorado, em 30 de março último, o 20º aniversário da Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM). Na ocasião, o diretor daquela Organização Militar, Vice-Almirante Alípio Jorge Rodrigues da Silva, emitiu a seguinte Ordem do Dia:

"Hoje, a Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha, nossa DSAM, completa 20 anos de criação, prosseguindo sobre a derrota que começou a ser singrada em 29 de setembro de 1910, com o surgimento da Diretoria de Armamento da Marinha.

As raízes e a evolução da DSAM estão ligadas à enorme transformação tecnológica pela qual tem passado a invicta Esquadra brasileira: em 1910, influenciando a criação da Diretoria de Armamento da Marinha;

após a Segunda Guerra Mundial, com a criação das Diretorias de Comunicações da Marinha e de Eletrônica da Marinha; em 1969, com a união destas, formando a Diretoria de Comunicações e Eletrônica da Marinha; e, posteriormente, na chegada das fragatas, com a fusão da Diretoria de Armamento com a de Comunicações e Eletrônica, para a criação da Diretoria de Armamento e Comunicações da Marinha, nossa antecessora imediata. Por fim, os significativos avanços tecnológicos da era digital motivaram o desmembramento de parte da Diretoria de Armamento e Comunicações da Marinha, consolidando a DSAM como a responsável pelos principais componentes do Sistema de Combate das unidades operativas.

Neste momento de comemoração, em formatura geral, seguimos a tradição de lembrar os principais pontos da derrota navegada durante o último ano e, especialmente, reverenciar aqueles que nos antecederam e proporcionaram um inestimável legado – o abrigo para a condução de nosso ‘barco’ por águas seguras, com o propósito de contribuir para o preparo do Poder Naval do século XXI.

Em 2014, nossa tripulação buscou com dedicação e perseverança atingir o aprimoramento profissional exigido para o desempenho das diversas atividades em andamento no Setor do Material. Assim, foi possível contribuir para a administração de projetos de alteração, conversão, modernização ou obtenção de novos meios; para a análise e elaboração de documentos técnicos sobre equipamentos e armas; para a catalogação e o apoio logístico integrado do material, no tocante à manutenção dos meios da Esquadra, distritais e da Diretoria de Hidrografia e Navegação; bem como para a capacitação do Centro de Mísseis e Armas Submarinas da Marinha e do Centro de Manutenção de Sistemas da Marinha, cuja subordinação foi recentemente transferida da Diretoria-Geral do Material da Marinha para a DSAM, aumentando não só a nossa responsabilidade de Comandante Imediatamente Superior (Comimsup) e de Organização Militar Orientadora Técnica (Omot), como também o nosso entusiasmo.

Ademais, concluímos a assunção do Empreendimento Modular Aquisição de Munição e Infraestrutura de Armazena-

gem, prosseguindo com as atividades de recebimento, armazenagem e controle dos estoques existentes de munição e armas inteligentes, e de visita técnica a paióis e estandes de tiro dos Distritos Navais.

Avançamos, ainda, na execução das tarefas atinentes ao desenvolvimento da família de Sistemas de Combate Siconta e aos Programas do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub) e ‘Esporão’.

Sobre este último programa, releve mencionar que, além de os projetos componentes – desenvolvimento do Míssil Antinavio Nacional lançado por Superfície (MAN-SUP) e capacitação dos integrantes do Grupo de Recebimento de Tecnologia do Sistema de Gerenciamento de Plataforma (IPMS) dos novos submarinos (S-BR) – estarem prosseguindo dentro do cronograma previsto, foram iniciados os desenvolvimentos de um torpedo pesado nacional em escala reduzida e de motor e telemetria para o

míssil Exocet AM-39 lançado por aeronave.

Também continuamos a prospecção de tecnologias que poderão tanto fazer parte do Sistema de Combate das futuras corvetas classe *Tamandaré* quanto ser empregadas na modernização de navios, submarinos e aeronaves, tendo como farol a ampliação da participação das empresas de defesa brasileiras na produção de equipamentos e sistemas de tecnologias sensíveis e de uso restrito.

Com relação ao prognóstico de restrições orçamentárias para o corrente ano, gostaria de não só concitar o pessoal de



Brasão da DSAM

bordo a, com denodo e descortino, buscar soluções que preservem os projetos em andamento, mas, sobretudo, reiterar a orientação para, com perseverança e profissionalismo, dedicar o melhor de si em prol da manutenção da capacidade bélica dos meios operativos, sempre em cooperação com as demais Organizações Militares envolvidas. De modo a servir de exemplo e inspiração para o atual momento, considero oportuno recordar tanto os feitos iniciais de inovação e coragem que consagraram o Capitão de Mar e Guerra Henrique Antônio Baptista o Patrono da Artilharia da Marinha, quanto as soluções criativas recentemente encontradas por militares e servidores civis, servindo nas Organizações Militares Prestadoras de Serviços (OMPS) ou embarcados, para conservar o pleno funcionamento dos equipamentos antigos ainda em operação.

Cabe, assim, estender as comemorações do dia de hoje à Diretoria-Geral do Material da Marinha, nosso Órgão de Direção Setorial, pelo apoio irrestrito e pelas seguras orientações, bem como ao Centro de Mísseis e Armas Submarinas da Marinha (CMASM), ao Centro de Manutenção de Sistemas da Marinha (CMS),

à Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), à Fábrica Almirante Jurandyr da Costa Müller de Campos (FAJCMC) e às diretorias e coordenadorias subordinadas à Diretoria-Geral do Material da Marinha, que, pelo convívio e pela estreita cooperação, em muito contribuem para nossas conquistas.

Por fim, é de fundamental importância, na data de hoje, reconhecer o profissionalismo, a dedicação e o entusiasmo de nossos valorosos militares e servidores civis no cumprimento de suas tarefas. Juntos, manteremos o compromisso, a confiança e a força necessários para superarmos novos desafios.

Importante também é agradecer no presente aos que, no passado, contribuíram com seu trabalho brilhante e inspirador para o engrandecimento da DSAM. Pelo exemplo e incentivo, reiteramos aos ex-diretores e tripulações o nosso respeito e nossa admiração e gratidão especial. Muito obrigado.

Parabéns à Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha! Viva a Marinha do Brasil!"

(Fonte: Bono Especial nº 219, de 30/3/2015)

DIA INTERNACIONAL DOS MANTENEDORES DA PAZ DAS NAÇÕES UNIDAS

Foi realizada em 29 de maio último, no Comando da Divisão Anfíbia (Rio de Janeiro-RJ), a cerimônia do Dia Internacional dos Mantenedores da Paz das Nações Unidas. O evento foi presidido pelo comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Elis Treidler Öberg. Militares (veteranos e da ativa) ex-integrantes de Missões de Paz também participaram da celebração, compondo o destacamento de Mantenedores da Paz.

A seguir transcrevemos a Ordem do Dia alusiva ao evento, expedida pelo Almirante Öberg:

“Preocupados com que outra grande guerra assolasse a humanidade, os países aliados reviveram a ideia da Liga das Nações a fim de assegurar a paz duradoura e a segurança para todos os povos. Fundada em 1945, a Organização das Nações Unidas (ONU) nasceu em 24 de outubro daquele ano, tendo sua carta promulgada por 51 países, entre os quais o Brasil.

O Brasil tem uma longa trajetória na contribuição para o entendimento e a manutenção da paz entre as nações. Em 1933, ainda sobre a égide da Liga das Nações, o Brasil foi representado por um oficial da Marinha para mediar uma negociação entre a Colômbia e o Peru. Destacamos também a participação de militares da Marinha na Comissão das Nações Unidas para os Bálcãs, em 1947, e no envio de Fuzileiros Navais para integrar a Força Interamericana de Paz na República Dominicana, em 1965. Ao longo dos anos, as operações de paz evoluíram para atender às necessidades de diferentes conflitos e panoramas políticos.

O Dia Internacional dos Mantenedores da Paz das Nações Unidas foi instituído pela Organização das Nações Unidas em 29 de maio, em Assembleia Geral, pela Resolução nº 57/129, de 24 de fevereiro de 2003, como forma de anualmente homenagear todos os homens e mulheres que serviram e continuam servindo em Operações de Manutenção de Paz, pelo seu alto nível de profissionalismo, dedicação e coragem e para honrar aqueles que perderam suas vidas em prol da paz.

Sob a supervisão do Departamento de Operações de Paz (DPKO), os conhecidos “Capacetes Azuis”, que, voluntariamente, deixam seus familiares e suas pátrias para atuar em zonas de conflito armado, dedicam-se à disciplina e ao treinamento nas tarefas de restauração e garantia da paz.

Ao todo, o Brasil já participou de mais de 30 missões das Nações Unidas, tendo enviado cerca de 27 mil militares ao exterior.

Atualmente, 1.743 militares brasileiros das três Forças participam de nove missões de paz ao redor do mundo.

Com isso, destaco a atuação da Marinha do Brasil, com a participação de militares atuando como observadores da ONU no Haiti (Minustah), no Saara Ocidental (Minurso), no Sudão (Unisfa), na Costa do Marfim (Unoci), no Sudão do Sul (Unmiss), na República Centro Africana (Minusca) e no Líbano (Unifil). Estes

bravos combatentes honram nossa pátria ao contribuírem para o restabelecimento da paz nestes países.

Além de militares atuando como observadores, destaco também a liderança exercida pelo Brasil desde 2004 na Minustah, onde contamos atualmente com 28 oficiais e 214 praças, além do Comando da Força Tarefa Marítima-Unifil (FTM-UNI-

FIL), contando atualmente em suas fileiras com 32 oficiais e 89 praças divididos entre o Estado Maior da FTM e o Navio-Patrolha Oceânico *Apa*.

Engana-se quem acredita que as missões de paz são uma via de mão única em que só os países que recebem ajuda ganham com este nobre serviço. É notória a grande motivação da tropa no cumprimento deste honroso papel, além do incontestável intercâmbio de informações com forças armadas de diversos países e no aprimoramento de nossos meios e nosso pessoal. Podemos destacar também o ganho no adestramento para realização de Operações de Garantia da Lei e da Ordem (GLO) em nosso próprio território, como aconteceu com a ocupação do Complexo do



Brasão da Organização das Nações Unidas (ONU)

Alemão, em 2011, e como vem ocorrendo atualmente no Complexo da Maré.

Marinheiros e fuzileiros, “Capacetes Azuis” de todos os tempos, agradecemos hoje a vocês por toda a contribuição que têm dado para promover a paz mundial. A

Marinha do Brasil conta com o profissionalismo e a dedicação de todos para manter o legado e o prestígio nacional junto à ONU.

Adsumus! Bravo Zulu!”

(Fontes: Bono nº 348, de 26/5/2015, e Bono Especial nº 357, de 29/5/2015)

IDENTIFICAÇÃO CIVIL DO DETRAN-RJ

O Serviço de Identificação da Marinha (SIM) orienta à Família Naval que, para o processo de identificação civil do Detran-RJ a ser realizado naquela Organização Militar (OM), o usuário deverá já possuir identificação pelo Estado do Rio de Janeiro, seja pela Diretoria de Identificação Civil (DIC)-Detran RJ, pelo Instituto de Identificação Félix Pacheco ou pelo Instituto de Identificação Pereira Faustino. Se o usuário já possuir qualquer dessas identificações, as próximas poderão ser realizadas após o pagamento do Documento Único de Arrecadação (Duda), no valor de R\$ 30,58, emitido no *site* do Banco Bradesco (<https://www.ib2.bradesco.com.br/ibpfdebitoveiculorj/debitoVeiculoRJ/DudaSelecionarProduto.do>) e pago

on-line ou nas agências do Bradesco ou de bancos conveniados.

Caso o pagamento tenha sido realizado em banco conveniado, o interessado deverá aguardar o tempo de compensação antes de agendar a identificação civil na Marinha. No SIM, o agendamento é feito pelo telefone 2104-6500.

Esclarecimentos quanto à documentação necessária poderão ser obtidas no *site* do Detran-RJ: http://www.detrان.rj.gov.br/_documento.asp?cod=159.

Vale ressaltar que, para fins de identificação civil, o SIM funciona como posto avançado a fim de prover facilidade à família naval, não possuindo gerência no processo da DIC-Detran RJ.

(Fonte: Bono nº 356, de 29/5/2015)

NPqHo VITAL DE OLIVEIRA É INCORPORADO À MB

O Navio de Pesquisa Hidroceanoográfico (NPqHo) *Vital de Oliveira* foi incorporado à Marinha do Brasil (MB) em 24 de março último, em Cerimônia de Batismo, Mostra de Armamento e Transferência para o Setor Operativo presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada (Cema), Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra. O evento aconteceu no Cais Keppel Marine, em Cingapura, onde assumiu o comando do navio o Capitão de Fragata Aluizio Maciel de Oliveira Júnior.

O processo de aquisição do NPqHo *Vital de Oliveira* foi fruto de parceria estabelecida entre o Ministério da Defesa, por meio da MB; o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação; a Petrobras e a Vale S.A, com o propósito de empregá-lo como Laboratório Marítimo Móvel e plataforma de coleta de dados hidroceanoográficos. Na ocasião, o Cema afirmou que “a chegada deste importante meio à Marinha do Brasil veio fortalecer nossa ‘Esquadra Branca’, pois se trata de um moderno navio de pes-

quisas e hidroceanográfico, equipado com ecobatímetros multifeixes para águas rasas e profundas, guinchos oceanográfico e geológico, veículo submersível operado remotamente (ROV) capaz de atingir profundidades de até 4 mil metros, sonar de varredura lateral rebocável (*sidescan*), gravímetro e magnetômetro, dentre outros equipamentos científicos, laboratórios de última geração, duas lanchas hidrográficas, convés de voo e arcos hidráulicos de popa e laterais para lançamento de sensores”.

O Contrato de Aquisição do navio foi assinado em 2013 com a empresa ASK Subsea AS, da Noruega. Sua construção foi iniciada no estaleiro Guangzhou Hangtong Shipbuilding and Shipping Co. Ltd., em Xinhui, na República Popular da China, naquele mesmo ano, quando também ocorreu o batimento da quilha e seu lançamento ao mar. Em fevereiro deste ano, a construção foi concluída e o navio seguiu para Cingapura, a fim de realizar docagem no Estaleiro Singapore Technologies Marine para a colocação de uma “gôndola”, onde foram instalados os ecobatímetros e demais equipamentos científicos.

O Cema destacou, ainda: “O NPqHo *Vital de Oliveira* tem a capacidade de coletar dados da atmosfera, do oceano, do solo e subsolo marinhos, para uso em pesquisas científicas em prol do monitoramento e da caracterização física, química, biológica, geológica e ambiental de áreas oceânicas estratégicas, para exploração de recursos naturais, com ênfase nos minerais, óleo e gás, bem como de realizar levantamentos hidrográficos, obtendo dados com a



NPqHo *Vital de Oliveira*

qualidade exigida pelas especificações da Organização Hidrográfica Internacional, visando à segurança da navegação. Pode abrigar até 40 pesquisadores, além de contar com uma tripulação de 15 oficiais e 75 praças. Possui um comprimento total de 78 metros, deslocamento de 3 mil toneladas e possibilidade de operar com helicópteros”.

Em sua Ordem do Dia alusiva ao evento, o diretor-geral do Material da Marinha, Almirante de Esquadra Luiz Guilherme de Sá Gusmão, lembrou que “coube ao Setor do Material a condução, coordenação e fiscalização da execução de mais esse grande feito para a Marinha do Brasil”. E completou: “Tripulantes do *Vital de Oliveira*, tenham certeza que estaremos juntos, mesmo que indiretamente, colaborando para aumentar a capacidade operacional dos futuros mapeamentos de dados atmosféricos, oceânicos e geológicos de solos e subsolos marinhos, importantes para permitir aumentar o grau de conhecimento das riquezas de nossa Amazônia Azul e para contribuir para a segurança da navegação”.

(Fontes: Bono nº 203, de 23/3/2015, e Bonos Especiais nºs 206 e 207, de 24/3/2015)

COMANDANTE DO 9º DN RECEBE TÍTULO DE CIDADÃO DO AMAZONAS

O comandante do 9º Distrito Naval (Manaus-AM), Vice-Almirante Domingos Savio Almeida Nogueira, recebeu, em 9 de abril último, o título de Cidadão do Amazonas, concedido pela Assembleia Legislativa daquele Estado. A homenagem aconteceu no Plenário Ruy Araújo e atendeu ao projeto do deputado estadual Adjunto Afonso. Segundo o parlamentar, o título é um reconhecimento dos amazonenses aos serviços prestados pelo Vice-Almirante Savio.

“Trouxe comigo uma significativa representação de militares que, juntos, empenham-se arduamente, no dia a dia, no cumprimento das missões que lhes são impostas em prol do Serviço Naval na Amazônia Ocidental e, assim, são, de fato, os verdadeiros responsáveis por esse

ilustre reconhecimento, aos quais dedico este honroso título”, disse o Vice-Almirante Savio, por ocasião da homenagem.

Estiveram presentes o secretário de Estado de Produção Rural do Amazonas, Sidney Leite, representando o governador; o secretário municipal de Saúde de Manaus, Homero de Miranda Leão Neto, representando o prefeito daquela cidade; o Major Nilo da Silva Correa, representando o vice-governador; o vereador Amauri Colares, representando a Câmara Municipal de Manaus; o comandante do 7º Comando Aéreo Regional, Major-Brigadeiro do Ar Antônio Toledo Lobato; a presidente do Tribunal Regional Eleitoral do Amazonas, desembargadora Socorro Guedes Moura; a procuradora-chefe da República no Amazonas, Tatiana Almeida de Andrade Dornelles; e o presidente da Sociedade Amigos da Marinha do Amazonas, Sérgio Rodrigues Vianna.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Homenagem ao Vice-Almirante Savio na Assembleia Legislativa do Amazonas

5º DN EMPREGA PLANO DE PRONTIDÃO DO SISTEMA DE ABASTECIMENTO

O Sistema de Abastecimento da Marinha, por meio do Centro de Intendência da Marinha em Rio Grande-RS, subordinado ao 5º Distrito Naval (DN), embarcou, no Navio-Patrolha (NP) *Benevente*, um contêiner de 10 pés, com o propósito de aprimorar e empregar o Plano de Prontidão Permanente do Sistema de Abastecimento da Marinha (P3SAM) como a principal ferramenta de

planejamento e execução do abastecimento às Forças em operação. O embarque ocorreu durante a comissão que prestava apoio à Regata Volvo Ocean Race e que teve a participação do NP *Benevente*, NP *Babitonga*, Rebocador de Alto-Mar *Tritão* e Navio Balizador *Comandante Varela*, além das lanchas da Delegacia de Itajaí e da Capitania dos Portos de Santa Catarina.

No decorrer da comissão, foram fornecidos itens de sobressalentes que contribuíram para a manutenção da condição operativa dos meios envolvidos. Esta iniciativa foi um marco no incremento ao Apoio Logístico Móvel na área de jurisdição daquele DN e reforça o esforço logístico da Marinha para prever e prover o melhor apoio aos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Container de 10 pés foi embarcado no NP*a Benevente*

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

– Contra-Almirante (FN) Jorge Nerie Vellame, chefe do Estado-Maior do Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra, em 20/3;

– Contra-Almirante (FN) Jorge Armando Nery Soares, comandante da Divisão Anfíbia, em 31/3;

– Contra-Almirante (Md) Luiz Claudio Barbedo Fróes, diretor do Departamento de Saúde e Assistência Social do Ministério da Defesa, em 1/4;

– Contra-Almirante (Md) Humberto Giovanni Canfora Mies, diretor do Centro de Medicina Operativa da Marinha, em 1/4;

– Contra-Almirante (FN) José Luiz Corrêa da Silva, comandante da Tropa de Reforço, em 1/4;

– Contra-Almirante (Md) Antonio Barra Torres, diretor do Centro de Perícias Médicas da Marinha, em 6/4;

– Contra-Almirante (FN) Paulo Martino Zuccaro, comandante do Material de Fuzileiros Navais, em 7/4;

– Contra-Almirante (FN) Jonatas Magalhães Porto, subchefe de Comando e

Controle da Chefia de Operações Conjuntas do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 7/4;

– Vice-Almirante (FN) Alexandre Jose Barreto de Mattos, comandante da Força de Fuzileiros da Esquadra, em 9/4;

– Contra-Almirante Gilberto Cezar Lourenço, comandante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, em 13/4;

– Contra-Almirante Petronio Augusto Siqueira de Aguiar, comandante do 6º Distrito Naval, em 13/4;

– Contra-Almirante Renato Rodrigues de Aguiar Freire, diretor de Ensino da Marinha, em 13/4;

– Contra-Almirante (Md) Dalva Maria Carvalho Mendes, diretora do Centro Médico Assistencial da Marinha, em 14/4;

– Vice-Almirante (FN) Washington Gomes da Luz Filho, comandante do Pessoal de Fuzileiros Navais, em 15/4;

– Contra-Almirante (Md) Edmar da Cruz Arêas, diretor do Hospital Naval Marcílio Dias, em 17/4;

– Contra-Almirante (EN) Luiz Carlos Delgado, diretor do Instituto de Pesquisas da Marinha, em 20/4;

– Contra-Almirante (IM) Wagner Corrêa dos Santos, diretor administrativo-financeiro da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), em 22/4;

– Contra-Almirante Walter Eduardo Bombarda, subchefe de Operações do Comando de Operações Navais, em 24/4;

– Contra-Almirante (IM) Walter Lucas da Silva, diretor de Administração da Marinha, em 28/4;

– Vice-Almirante (Md) Sérgio Pereira, diretor de Saúde da Marinha, em 29/4;

– Contra-Almirante (IM) Hugo Cavalcante Nogueira, diretor de Finanças da Marinha, em 29/4;

– Vice-Almirante Wagner Lopes de Moraes Zamith, comandante do 9º Distrito Naval, em 6/5;

– Contra-Almirante Flávio Augusto Viana Rocha, diretor do Centro de Comunicação Social da Marinha, em 18/5;

– Contra-Almirante Edervaldo Teixeira de Abreu Filho, subchefe de Estratégia do Estado-Maior da Armada, em 18/5; e

– Contra-Almirante (Md) Marco Antonio Gomes de Freitas, vice-diretor de Ensino do Hospital das Forças Armadas, em 2/6 .

ERMB RECEBE PRÊMIO DE MELHOR ESTAÇÃO DA RNIT

A Estação Rádio da Marinha em Brasília (ERMB) recebeu o prêmio de Melhor Estação Rádio do ano de 2014, concedido pela Rede Naval Interamericana de Telecomunicações (RNIT). A premiação aconteceu em cerimônia de comemoração ao Dia das Comunicações, realizada em 31 de março último no Salão Nobre do Edifício Barão de Ladário, no Rio de Janeiro (RJ).

O evento foi presidido pelo diretor-geral do Material da Marinha, Almirante de Esquadra Luiz Guilherme Sá de Gusmão, e contou com a participação do comandante das Forças Navais do Comando Sul dos Estados Unidos da América (EUA) e da 4ª Esquadra da Marinha dos EUA, Contra-Almirante George Balance, autoridade que entregou o prêmio, e do secretário da RNIT, Capitão de Fragata Matthew Ghen.

Após a entrega, o Contra-Almirante Balance enfatizou o excelente desempenho da ERMB e a importância da RNIT para a Marinha dos EUA e as Marinhas amigas. Esta é a décima vez que a Marinha recebe a premiação (as outras foram em 1997, 2000, 2003 a 2007, 2011, 2012 e 2014) desde que ela foi instituída, em 1989. Participaram da disputa 18 países do continente americano.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Militares da ERMB na cerimônia de comemoração ao Dia das Comunicações

PRÊMIO ALMIRANTE ÁLVARO ALBERTO E ANIVERSÁRIO DA ACADEMIA BRASILEIRA DE CIÊNCIA

Foram realizadas em 5 de maio último, no Auditório Almirante Serpa, da Escola Naval (Rio de Janeiro-RJ), as cerimônias de entrega do Prêmio Almirante Álvaro Alberto-Edição 2015, de comemoração do aniversário de 99 anos da Academia Brasileira de Ciência (ABC) e de posse de seus novos membros titulares e correspondentes.

O Prêmio Nacional de Ciência e Tecnologia foi instituído em 1981 e, em 1986, passou a ser denominado Prêmio Almirante Álvaro Alberto para a Ciência e Tecnologia. Trata-se de um reconhecimento e estímulo a pesquisadores e cientistas brasileiros. A premiação é uma iniciativa conjunta entre o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação; o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq); a Marinha do Brasil e a Fundação Conrado Wessel (FCW).

Neste ano, a homenageada foi a Professora Doutora Magda Becker Soares, que recebeu convite da Marinha para realizar viagem em navio de assistência hospitalar sediado na Amazônia.

O evento contou com as seguintes presenças: governador do Rio de Janeiro, Luiz Fernando Pezão; ministro da Ciência, Tecnologia e Inovação, Aldo Rebelo; ministro de Estado da Educação, Renato Janine Ribeiro; comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira; secretário de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha, Almirante de Esquadra Sergio Roberto Fernandes dos Santos; presidente do CNPq, Hernan Chaimovich Guralnik; diretor-presidente da FCW, Américo Fialdini Júnior; e presidente da ABC, Jacob Palis Junior.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Autoridades no evento na Escola Naval, no Rio de Janeiro

PROMOÇÃO DE ALMIRANTES

Foram promovidos por Decreto Presidencial, contando antiguidade a partir de 31 de março de 2015, os seguintes oficiais.

– No Corpo de Fuzileiros Navais: ao posto de Contra-Almirante (FN), o Capitão de Mar e Guerra (FN) Carlos Chagas Vianna Braga.

– No Corpo de Intendentes da Marinha: ao posto de Contra-Almirante (IM), o Capitão de Mar e Guerra (IM) Wagner Corrêa dos Santos.

– No Corpo de Engenheiros da Marinha: ao posto de Contra-Almirante (EN), o Capitão de Mar e Guerra (EN) Luiz Carlos Delgado.

– No Corpo de Saúde da Marinha: ao posto de Vice-Almirante (Md), o Contra-Almirante (Md) Sérgio Pereira; e ao posto de Contra-Almirante (Md), os Capitães de Mar e Guerra (Md) Antonio Barra Torres e Humberto Giovanni Canfora Mies.

(Fonte: Bono nº 218, de 30/3/2015)

NVe *CISNE BRANCO* RECEBE MAIS DE QUATRO MIL VISITANTES

O Navio-Veleiro (NVe) *Cisne Branco* recebeu mais de 4 mil visitantes no porto de Natal (RN) durante três dos quatro dias de atracação, entre 25 e 29 de abril último, no início da Comissão Euro-América 2015. A atracação contou com apresentação da Banda de Música do Grupamento de Fuzileiros Navais de Natal.

Entre os visitantes estavam representantes das Voluntárias Cisne Branco e da Sociedade

dos Amigos da Marinha em Natal (Soamar-Natal); alunos de universidades, do Projeto Forças do Esporte e da Escola de Formação de Recrutas de Natal; e militares do Exército e da Aeronáutica. Giovanni Bosco, de 67 anos, admirador desta que é uma das mais aclamadas embarcações da Marinha do Brasil, percorreu os 300 km que separam a capital potiguar da cidade de Recife (PE), onde mora, somente para concretizar o seu

desejo de conhecer o *Cisne Branco*. A paixão pelo NVe nasceu quando ele visitou um veleiro argentino que atracou em Recife; a partir de então, decidiu pesquisar embarcações parecidas no Brasil. “A visita foi fantástica, emocionante. Valeu, valeu muito!”, disse Giovanni.

A missão do *Cisne Branco* é representar o Brasil em eventos náuticos nacionais e internacionais, divulgar a mentalidade marítima na sociedade civil e preservar as tradições navais. O navio-



Visitantes recebem explicações sobre o *Cisne Branco*

veleiro suspendeu do Rio de Janeiro em 16 de março para uma viagem de seis meses a fim de representar o Brasil no evento Tall Ships Race 2015. Na sua programação também constam visitas de cunho logístico e diplomático em alguns portos nacionais e estrangeiros, tais como: Itajaí (SC), Santos (SP), Salvador (BA), Natal (RN), Belém

(PA), San Juan (Estados Unidos da América-EUA), Norfolk (EUA), Ponta Delgada (Portugal), Belfast (Irlanda do Norte), Aalesund (Noruega), Kristiansand (Noruega), Aalborg (Dinamarca), Bordeaux (França), Las Palmas (Espanha), Recife (PE) e Vitória (ES).

(Fonte: www.mar.mil.br)

OPERAÇÃO ANTÁRTICA XXXIII

Após seis meses na Antártida, regressaram ao Rio de Janeiro, em abril último, o Navio Polar (NPO) *Almirante Maximiano* e o Navio de Apoio Oceanográfico (NApOc) *Ary Rongel*, após o término da Operação Antártica (Operantar) XXXIII.

Nesse período, o “Tio Max”, como é carinhosamente chamado o NPO, apoiou diversos projetos de ciência e tecnologia nas mais distintas áreas, como oceanografia, hidrografia, biologia, geologia, antropologia e meteorologia, realizando levantamentos hidrográficos e oceanográficos, observa-

ções de animais e coleta de amostras de solo e água.

As atividades científicas envolveram profissionais de diversas instituições de ensino e pesquisa do País, que desenvolveram trabalhos utilizando o *Almirante Maximiano* como plataforma de coleta de dados ou de apoio para o estabelecimento de acampamentos na região polar austral.

Já o NApOc, o “Gigante Vermelho”, prestou apoio logístico e reabasteceu os Módulos Antárticos Emergenciais,

bem como os vários projetos desenvolvidos pela comunidade científica naquele continente.

(Fonte: www.mar.mil.br)



CPBA RESGATA TRIPULANTES EM SALVADOR

A Capitania dos Portos da Bahia (CPBA) realizou em maio último duas operações de resgate de tripulantes de embarcações em área de sua jurisdição. No dia 1º, em operação conjunta com o Grupamento Aéreo da Polícia Militar da Bahia (Graer), a CPBA resgatou seis tripulantes

da canoa *Baiana*, do tipo havaiana, quando esta fazia a travessia entre Salvador e a Ilha de Itaparica acompanhada por três outras embarcações. Surpreendida por mau tempo, a canoa emborcou na entrada da Baía de Todos os Santos devido a fortes ondas.

Populares que se encontravam no Farol da Barra testemunharam o acidente e avisaram ao Corpo de Bombeiros, que acionou a CPBA e o Graer. Imediatamente, a CPBA enviou ao local uma equipe de Inspeção Naval a bordo da lancha *Curimatã*, que resgatou quatro pessoas, enquanto outras duas vítimas foram retiradas do mar pelo helicóptero do Graer. Todos foram socorridos sem ferimentos e a canoa foi rebocada pela lancha da CPBA até a Praia do Porto.

No dia 2, o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo do Leste (Salvamar Leste), operado pelo Comando do 2º Distrito

Naval (Salvador-BA), trasladou para terra um tripulante espanhol da embarcação de pesca *Capricorn*, de bandeira britânica. A embarcação estava a 155 milhas náuticas da capital baiana quando solicitou socorro ao Centro de Coordenação de Resgate Marítimo (MRCC) de Madri (Espanha), que retransmitiu o chamado ao Salvamar Leste. Orientado a rumar para Salvador, o pesqueiro adentrou a Baía de Todos os

Santos no início da noite do próprio dia 2, quando uma lancha da CPBA prestou socorro, transportando o tripulante ferido para atendimento médico em terra.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Tripulante sendo transportado para atendimento médico em terra

CPCE RESGATA JANGADEIROS

A Capitania dos Portos do Ceará (CPCE) resgatou, nas proximidades do



Jangada emborcada

porto de Fortaleza (CE), cinco jangadeiros cuja embarcação tinha emborcado devido a fortes ventos e chuva torrencial ocorridos em 30 de março último. A informação sobre o acidente chegou à CPCE por meio da Estação Ceará Marine Pilots.

Após realizar o resgate dos jangadeiros no mar, a Equipe de Inspeção Naval da CPCE rebocou a embarcação até o cais da Capitania, entregando-a em perfeito estado aos seus proprietários. O reboque foi fruto de ação conjunta entre a Praticagem e a CPCE.

(Fonte: www.mar.mil.br)

MARINHA RESGATA VÍTIMA DE AVC

O Comando do 6º Distrito Naval (Ladário-MS) empregou, em 20 de maio último, uma aeronave do 4º Esquadrão de



Após resgate, vítima é levada para o Hospital de Corumbá

Helicópteros de Emprego Geral para resgatar a vítima de acidente vascular cerebral (AVC) Venino Santana Silva, 80 anos, que apresentava quadro grave de saúde. O fato ocorreu no Sítio Oca do Castelo, na região do Jatobazinho, localizado a 50 km de Corumbá (MS), e este foi o sexto resgate realizado em 2015.

Durante o voo, um médico da Marinha do Brasil prestou os primeiros socorros ao doente. Após o pouso no heliponto do Complexo Naval de Ladário, ele foi encaminhado ao hospital da cidade pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu).

(Fonte: www.mar.mil.br)

MB RESGATA TRIPULANTE DE MERCANTE NO SUL

A aeronave de serviço do 5º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, modelo Esquilo, resgatou, em 15 de maio último, um tripulante do Navio Mercante *MR Siris*, de bandeira das Ilhas Marshall, que estava próximo a Torres, litoral do Rio Grande do Sul. O tripulante, de nacionalidade filipina, apresentava sintomas de acidente vascular cerebral.

A solicitação para que a aeronave procedesse à Evacuação Aeromédica (Evam) foi feita pelo Serviço de Busca e Salvamento da Marinha do Brasil (MB) no sul do País, sob a responsabilidade do Comando do 5º Distrito Naval (Rio Grande-RS). Quando o helicóptero aterrisou na Área de Pouso Administrativa do Farol de Tramandaí, no litoral gaúcho,

uma ambulância removeu o paciente para um hospital do município. Após o resgate do tripulante, o *Siris* seguiu viagem com destino a Paranaguá (PR).

(Fonte: www.mar.mil.br)



Resgate do tripulante do navio mercante

NPa *GUAPORÉ* REALIZA SALVAMENTO EM SANTOS

O Navio-Patrolha (NPa) *Guaporé*, subordinado ao Comando de Patrulha Naval do Sudeste e realizando missão de Patrulha e Inspeção Naval sob controle operativo do Comando do 8º Distrito Naval, realizou, em 21 de abril último, operação de salvamento da lancha *Santista*. A embarcação encontrava-se à deriva na latitude 24°91'75" S e longitude 046°17'13" W, a cerca de 12 milhas náuticas de Santos (SP), próxima à Ilha da Queimada Grande, sem energia, apresentando pane no motor e com quatro tripulantes a bordo.

Após a localização da lancha, o *Guaporé* realizou seu reboque até o Cais da Marinha, sede da Capitania dos Portos de São Paulo, atuais instalações do Núcleo do Comando do Grupamento Naval do Sul-Sudeste (N-ComGptPatNa-

vSSE), onde foram efetuadas inspeções de rotina.

A rapidez no atendimento à lancha *Santista* é fruto da implementação do N-ComGptPatNavSSE, ativado em março deste ano, que agiliza as operações de Busca e Salvamento da Marinha do Brasil na região, pela prontidão das respostas dos navios-patrolha atracados no porto de Santos sob a coordenação do Núcleo.

(Fonte: www.mar.mil.br)



NPa *Guaporé* rebocando a lancha *Santista*

MB ASSINA PROTOCOLO DE INTENÇÕES MÚTUAS COM A UFSM

A Marinha do Brasil (MB), por meio da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha (SecCTM), e a Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) assinaram, em 19 de maio última, Protocolo de Intenções Mútuas que define as formas de incentivar e facilitar a prestação de apoio mútuo às atividades de pesquisa e prospecção tecnológica. A cerimônia contou com a participação do subsecretário de Ciência, Tecnologia e Inovação, Contra-Almirante



Assinatura do Protocolo de Intenções Mútuas

(RM1) Paulo Roberto da Silva Xavier, e do reitor da UFSM, Professor Doutor Paulo Afonso Burmann, que descreveu o evento como “um marco histórico para a Faculdade Federal de Santa Maria”.

A assinatura do Protocolo possibilita que Organizações Militares da MB desenvolvam trabalhos em conjunto com a UFSM, por meio de acordos de coopera-

ção, convênios ou instrumentos similares. Anteriormente, a SecCTM havia firmado acordos congêneres com a Universidade do Vale do Rio dos Sinos, a Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, a Universidade Federal do Rio Grande do Sul e a Fundação Universidade Federal do Rio Grande.

(Fonte: www.mar.mil.br)

SECCTM ASSINA PROTOCOLO DE INTENÇÕES COM A FURG

A Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha (SecCTM) assinou, em 22 de abril último, Protocolo de Intenções Mútuas com a Fundação Universidade Federal do Rio Grande (Furg), com o propósito de definir as formas de incentivar e facilitar a prestação de apoio mútuo às atividades de pesquisa e prospecção tecnológica. O evento contou com a participação do secretário de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha, Almirante de Esquadra Sergio Roberto Fernandes dos

Santos, e da reitora da Furg, Professora Doutora Cleuza Maria Sobral Dias.

A assinatura do Protocolo possibilita que Organizações Militares da Marinha do Brasil desenvolvam trabalhos com aquela universidade, por meio de acordos de cooperação, convênios ou instrumentos congêneres. Anteriormente, a SecCTM havia firmado acordos semelhantes com a Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos), a Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS) e a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

O ensino, a pesquisa e a extensão são as atividades-fim da Furg e buscam criar condições para que o indivíduo seja participante, criativo, crítico e responsável diante dos problemas socioeconômicos, filosóficos, culturais, artísticos, tecnológicos e científicos.

(Fonte: www.mar.mil.br)



AE Fernandes e a reitora da Furg assinam o Protocolo

COMANDANTE DA MARINHA REALIZA ENCONTROS BILATERAIS NA LAAD 2015

O comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, realizou 29 encontros bilaterais durante a Laad Defense & Security, realizada de 14 a 17 de abril último no Riocentro, no Rio de Janeiro (RJ). As reuniões ocorreram

no estande da Marinha do Brasil instalado na feira.

Entre vice-ministros de Defesa e comandantes de Marinhas amigas, o Almirante Leal Ferreira recebeu autoridades de países como Estados Unidos, França, Israel e Portugal. Os encontros permitiram estreitar os laços com outras Marinhas e conhecer projetos estratégicos destas.

O comandante da Marinha também realizou reuniões com representantes de 14 empresas dos setores de Defesa e Segurança, nacionais e estrangeiras, que apresentaram as inovações do setor.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Almirante Leal Ferreira em reunião com autoridades

INTERMODAL 2015

Foi realizada, de 7 a 9 de abril último, a Intermodal South America, principal feira de logística, transporte de cargas e comércio exterior da América do Sul. O salão, em sua 21ª edição, aconteceu no Transamerica Expo Center, na capital paulista.

O evento recebeu 48 mil visitantes e contou com mais de 600 expositores de 26 países, reunindo os principais *players* do mercado nacional e internacional, impulsionando negócios e parcerias e servindo de plataforma para lançamentos e vendas do setor.

A Intermodal 2015 foi aberta pelo ministro chefe da Secretaria de Portos

da Presidência da República (SEP/PR), Edinho Araújo, e pelo diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) – órgão regulador do setor –, Mário Povia. Na ocasião, o ministro falou sobre investimentos privados nos portos brasileiros, políticas de incremento ao segmento e estabelecimento de parcerias com o setor produtivo.

Na área portuária, um dos destaques da feira foi o Grupo Wilson Sons, com seus principais porta-vozes presentes mostrando as atividades ligadas às suas operações nos terminais de contêineres e alfandegados, além daquelas na área de rebocagem.

O Grupo Libra, um dos maiores operadores portuários e de logística de comércio exterior do Brasil, expôs diversos de seus projetos que reforçam esta posição: a inauguração do Porto do Futuro, no Rio de Janeiro; os investimentos em equipamentos de última geração no porto de Santos; e a inauguração do terminal retroportuário em Cubatão e do armazém sustentável em Campinas.

(Fontes: www.intermodal.com.br, www.atribuna.com.br, Textual Comunicação e Insight Engenharia de Comunicação)



A Intermodal 2015 recebeu mais de 48 mil visitantes

MB MARCA PRESENÇA NA LAAD

A Marinha do Brasil (MB) esteve presente na Laad Defence & Security 2015, considerada a maior e mais importante feira da América Latina dos setores de Defesa e Segurança. Realizada no Riocentro de 14 a 17 de abril último, na cidade do

Rio de Janeiro (RJ), a feira reuniu delegações de mais de 71 países e cerca de 600 expositores.

Na abertura do evento, o ministro da Defesa, Jaques Wagner, falou sobre o investimento na modernização das Forças



Autoridades da área de Defesa na abertura da Laad

Armadas, a fim de estarem preparadas para qualquer tipo de afronta à soberania nacional. Também estiveram presentes à solenidade de abertura o governador do Rio de Janeiro, Luiz Fernando Pezão; o comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira; o comandante do Exército, General de Exército, Eduardo Dias da Costa Villas Bôas; o comandante da Aeronáutica, Nivaldo Luiz Rossato; o chefe do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, General José Carlos

De Nardi; e a secretária-geral do Ministério da Defesa, Eva Chiavon.

Após a abertura oficial, o ministro da Defesa percorreu os três pavilhões da feira, conhecendo as novidades em tecnologia, equipamentos e serviços nos segmentos de defesa e segurança pública. Ele visitou, ainda, os *stands* das três Forças Armadas, onde foram expostos os projetos estratégicos da MB, do Exército Brasileiro e da Força Aérea Brasileira.

(Fonte: www.mar.mil.br)

CDDCFN ORGANIZA 1ª REUNIÃO DE COLABORADORES INSTITUCIONAIS

O Comando do Desenvolvimento Doutrinário do Corpo de Fuzileiros Navais (CD-DCFN) promoveu, em 20 de abril último, a 1ª Reunião de Colaboradores Institucionais da Área Metropolitana do Rio de Janeiro. O evento aconteceu nas dependências do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, na cidade do Rio de Janeiro.

O propósito foi divulgar o funcionamento do Sistema de Gestão do Conhecimento de Fuzileiros Navais (SGC-FN), o papel do Corpo de Colaboradores e a importância da colaboração para a construção conjunta

do conhecimento. A reunião ajudará no aperfeiçoamento da gestão do conhecimento de interesse dos fuzileiros navais para as oportunidades de colaboração já no corrente ano.

O CDDCFN disponibiliza diversas áreas de pesquisa para colaboradores institucionais ou voluntários. Os interessados em colaborar voluntariamente podem entrar em contato pelos telefones (21) 3386-4516 e Retelma 8129-4516 ou pelo e-mail linares@cddcfm.mar.mil.br.

(Fonte: www.mar.mil.br)

RIO BOAT SHOW 2015

O Rio Boat Show, um dos maiores salões náuticos da América Latina, levou ao Riocentro, no Rio de Janeiro, mais de 33 mil visitantes em sua 18ª edição. O evento aconteceu de 26 a 31 de março, com empresas ligadas à cadeia produtiva do setor apresentando seus lançamentos e portfólios, incluindo embarcações, aparelhos tecnológicos, peças e motores e objetos de decoração adaptados, entre outros. Numa

área total de 23 mil m², participaram mais de cem expositores, entre estaleiros, indústrias especializadas em motores e equipamentos, empresas fornecedoras de peças e tecnologia, além das de outras áreas.

Estiveram em exposição mais de 120 embarcações, de diversos tamanhos e estilos, desde novidades até modelos já consagrados no mercado. Além de conferir os lançamentos e novidades no local, o público também

pôde tirar suas dúvidas e identificar a melhor embarcação para seu estilo de vida e opção – lazer, moradia, deslocamento e esporte.

A Intermarine trouxe a maior lancha do evento, a Intermarine 65, considerada uma das mais elegantes do mundo em sua classe e que atraiu mais de 400 visitantes por dia. Com *design* original e interior sofisticado, acomoda confortavelmente até 23 pessoas em passeio. A área externa possui espaço gourmet e um *flybridge* com cobertura. Além disso, a Intermarine 65 é equipada com sistema de estabilização que suaviza o balanço da embarcação, tanto ancorada quanto em movimento.

A Azimut Yachts, filial do maior construtor de barcos de luxo do mundo, também comemorou os negócios realizados. Cerca de duas mil pessoas passaram pelo *stand* da empresa, interessadas em conhecer os produtos e as duas lanchas expostas: a Azimut 42 e a Azimut 60. O evento também apresentou lançamentos no segmento de *jets*, infláveis e caiaques, inclusive opções com novos materiais e tecnologias.

Também esteve em exposição o Ultra 300 LX, o maior e mais potente *jet ski* do mundo. Destaque da marca japonesa Kawasaki, tem capacidade para levar até

três pessoas, tanque de 78 litros e casco especialmente desenhado. O Ultra 300 LX atinge 67 milhas em menos de quatro segundos, equivalentes a 108 km/h, limitados eletronicamente. O motor de quatro cilindros em linha e 1.498 cm³ é derivado dos modelos de competição da linha Team Green Ninja Motores de Alta Performance Sportbikes. Com ele, e operando a 17.3 psi, o motor alcança os 300 cavalos a 7.750 rpm, ou seja, mais de 200 cavalos por litro, uma potência específica desconhecida entre os demais *jet skis*.

Um dos expositores que mais atraiu curiosos dessa 18ª edição foi a empresa portuguesa Friday, que levou os protótipos de um submarino e de uma casa flutuante. Projetado para passeio ou para utilização em pesquisas, o submarino recebe até duas pessoas e tem sua navegação automatizada. Tem autonomia para navegação por até oito horas a 300 metros de profundidade. Com 2,50m de comprimento e 2,36m de largura, é o menor submarino da sua classe.

A inovadora Casa Flutuante, pré-fabricada e modular, tem mobilidade e autonomia plena para uma semana de estadia. Seu tamanho pode variar de 28 a 52 m², e a planta inclui salão, cozinha, um ou dois banheiros, até três quartos, adega, terraço e solário. A casa fica apoiada em uma plataforma com área de até 108 m². A sustentabilidade é uma de suas características mais importantes. Com grande autonomia energética e ambiental, o espaço tem um conjunto de painéis solares térmicos e de painéis fotovoltaicos que representam mais



Visitantes passeiam pelo Rio Boat Show

de 70% da energia total consumida por ano. Durante quatro a oito meses do ano (dependendo da localização da casa e da intensidade do consumo), a autonomia energética é total. A Casa é equipada também com uma pequena Estação de Tratamento de Águas Residuais por Lamas Ativadas, e o comprador pode, ainda, escolher a instalação de uma Estação de Tratamento de Águas de Abastecimento. Em todas as versões, os tanques garantem autonomia para sete dias de utilização.

Entre os estaleiros presentes ao evento esteve o catarinense Schaefer Yachts, que fechou acordo para uma nova unidade fora do País. A instalação do estaleiro será em Busan, segunda maior cidade da Coreia do Sul, com prazo de até 18 meses para iniciar a produção de lanchas a partir de 30 pés. A Schaefer Yachts fabrica lanchas e iates entre 30 e 80 pés.



Ao centro, o Ultra 300, o maior e mais potente *jet ski* do mundo

Outro estaleiro brasileiro presente no Rio Boat Show foi o gaúcho Cimitarra, que, apostando na exportação, pensa em implantar uma unidade na Ásia. Sua meta é de fabricar 90 barcos por ano.

O próximo encontro do setor náutico será no São Paulo Boat Show, que acontecerá de 1º a 6 de outubro, no Transamérica Expo Center.

O Rio Boat Show teve o apoio da Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e seus Implementos (Acobar).

(Fonte: In Press Porter Novelli)

III SIMPÓSIO DO CFN – “A FORÇA DE CARÁTER EXPEDICIONÁRIO POR EXCELÊNCIA”

Foi aberto, em 8 de abril último, o III Simpósio do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), com o tema “A força de caráter expedicionário por excelência”. O evento ocorreu no Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (CIASC), na cidade do Rio de Janeiro, e contou com a presença do comandante-geral do Corpo de Fuzileiros Navais, Almirante de Esquadra (FN) Fernando Antonio de Siqueira Ribeiro.

O Simpósio tem como propósito identificar as principais medidas necessárias para assegurar o desenvolvimento contínuo do CFN, com ênfase na sua consolidação “como a Força de caráter expedicionário por excelência”, de pronto-emprego, de projeção de poder e de defesa da Amazônia Azul, bem como estabelecer um planejamento que norteie o desenvolvimento do CFN, abrangendo as áreas de Recursos

Humanos; Material; Doutrina; Desporto e Treinamento Físico Militar; Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica (DefNBQR); e Comunicação Social, num prazo até 2030.

Dessa forma, tem prosseguimento o planejamento de longo prazo do CFN, que vem sendo realizado por meio de simpósios, como “O CFN do Terceiro Milênio”, ocorrido em 2000, e “CFN – Bicentenário”, em 2008. Decorridos quase oito anos do último simpósio, diversas alterações nas tarefas do CFN e no ambiente em que ele se insere justificam a retomada de um novo ciclo de planejamento com o III Simpósio ora iniciado.

Na abertura, o comandante do Desenvolvimento Doutrinário do CFN, Contra-Almirante (FN) Nélio de Almeida, apresentou as etapas que serão seguidas, um resumo da evolução da conjuntura, a metodologia de planejamento e as capacidades necessárias ao CFN que foram visualizadas inicialmente.



III Simpósio do CFN

Os dois Grupos de Trabalho designados apresentarão suas análises e propostas em evento a ser realizado em dois dias, no CIASC, em data a ser determinada no mês de novembro, estando prevista a ampla participação dos oficiais fuzileiros navais e de outros Corpos e Quadros interessados.

A partir de janeiro de 2016, ocorrerá a consolidação e a análise das propostas apresentadas, seguidas da implementação das ações estratégicas selecionadas.

(Fonte: Bono nº 251, de 15/4/2015)

11º SIMPÓSIO REGIONAL DE EX-ALUNOS DO NAVAL WAR COLLEGE

Foi realizado na Escola de Guerra Naval (Rio de Janeiro-RJ), em 13 e 14 de maio último, o 11º Simpósio Regional de Ex-Alunos do Naval War College (NWC), da Marinha dos Estados Unidos da América. O propósito do evento foi reunir ex-alunos do NWC para compartilhar experiências sobre temas atuais relacionados à segurança marítima.

O Comandante da Marinha do Brasil, Almirante de Esquadra Eduardo Bacellar Leal Ferreira, proferiu a palestra de abertura, abordando a proteção da “Amazônia Azul”. O segundo dia foi aberto pelo Embaixador Celso Amorim (ex-ministro da Defesa), que falou sobre o tema “A Grande Estratégia e o Poder Marítimo em um mundo em transição”.

Durante o Simpósio, foi firmado um Memorando de Entendimentos entre a Escola de Guerra Naval e o Naval War College, que visa incrementar a interação acadêmica, o

intercâmbio cultural e o desenvolvimento de pesquisas conjuntas. Essa foi a primeira vez que o simpósio ocorreu no Brasil.

(Fonte: www.mar.mil.br)



11º Simpósio Regional de Ex-Alunos do Naval War College

CONCURSO OPERAÇÃO CISNE BRANCO

O Comando do 8º Distrito Naval (São Paulo-SP) premiou, em 7 de abril último, a vencedora em âmbito nacional do concurso de redação Operação Cisne Branco, edição 2014. A aluna da Escola Municipal de Ensino Fundamental Marina Vieira de Carvalho de Mesquita, Helen de Lima Lopes, recebeu o prêmio das mãos do comandante do 8º DN, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho. Além disso, ela ganhou a oportunidade de visitar o Navio-Veleiro *Cisne Branco*, como parte do prêmio ofertado pela Marinha.

A Operação Cisne Branco é realizada anualmente e destina-se aos alunos dos níveis Fundamental e Médio de instituições públicas e privadas. Seu propósito é desper-

tar nos jovens e em seus pais e professores o interesse pelos assuntos ligados ao Poder Naval e Poder Marítimo e à História Naval do Brasil.



Comandante do 8º DN cumprimenta a aluna vencedora e a diretora da Escola

Para ampliar os conhecimentos dos estudantes sobre as atividades desenvolvidas pela Marinha do Brasil e fornecer subsídios para abordagem do tema das redações,

foram proferidas palestras nas escolas das redes Municipal e Estadual de ensino abordando um tema específico para cada nível.
(Fonte: www.mar.mil.br)

ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA MB-MPA-IFPA

A Marinha do Brasil (MB) – por intermédio da Diretoria de Portos e Costas –, o Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA) e o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará (IFPA) firmaram, em 18 de maio último, Acordo de Cooperação Técnica para a formação de novos aquaviários no Pará. A cerimônia aconteceu no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Belém-PA) e contou com a presença do ministro da Pesca e Aquicultura, Helder Barbalho.

O Acordo visa credenciar o IFPA a ministrar cursos para aquaviários do 3º Grupo-Pescadores, o que possibilitará o aumento de pessoas qualificadas em diferentes categorias e seções a conduzir embarcações engajadas na pesca profissional no estado. Os cursos serão oferecidos gratuitamente à população. A previsão de início das aulas é para o segundo semestre de 2015, por meio de edital a ser lançado pelo IFPA.

(Fonte: www.mar.mil.br)

ACORDOS PARA FORMAÇÃO DE AQUAVIÁRIOS NO AMAZONAS

A Marinha, por meio da Diretoria de Portos e Costas (DPC), o Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA) e o Instituto Federal do Amazonas (Ifam) firmaram, em 19 de março, dois Acordos de Cooperação Técnica para a formação de novos aquaviários no Amazonas. O primeiro deles, entre MPA, DPC e Ifam, visa formar pescadores profissionais. O segundo, entre DPC e Ifam, é voltado para as categorias marinheiro fluvial de convés e marinheiro fluvial de máquinas. Os cursos serão oferecidos gratuitamente à população e as aulas devem começar no segundo semestre.

A cerimônia foi realizada em Manaus (AM). Estavam presentes o ministro da Pesca e Aquicultura, Helder Barbalho; o vice-governador do Amazonas, Henrique Oliveira; a presidente do Tribunal de Justiça do Amazonas, Desembargadora Maria das

Graças Pessôa Figueiredo; o comandante do 9º Distrito Naval, Vice-Almirante Domingos Savio Almeida Nogueira; o diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Cláudio Portugal de Viveiros; e o reitor do Ifam, Antônio Venâncio Castelo Branco; dentre outros.

Para o ministro da Pesca e Aquicultura, o acordo é uma oportunidade de aumentar a mão de obra capacitada. O diretor de Portos



Diretor de Portos e Costas, Ministro da Pesca e Aquicultura e o Reitor do Ifam

e Costas ressaltou que a Marinha poderá expandir a formação de profissionais. O comandante do 9º Distrito Naval destacou que haverá melhoria da qualidade de vida dos

aquaviários. Segundo o reitor do Ifam, os novos cursos estão em planejamento para a formulação dos editais de convocação.

(Fonte: www.mar.mil.br)

Com4ºDN ASSINA ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA COM EGPA

Com o propósito de aprimorar a Gestão Distrital e a capacitação profissional de seu pessoal, pilar do Programa Netuno, o Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN) – Belém-PA – assinou, em 6 de abril último, Acordo de Cooperação Técnica de Ensino com a Escola de Governança Pública do Estado do Pará (EGPA). O acordo visa garantir a troca mútua de esforços para o aperfeiçoamento da atividade de capacitação dos militares e servidores públicos lotados no Distrito e nas Organizações Militares subordinadas situadas em Belém, bem como dos servidores públicos civis e militares do Poder Executivo estadual.

Os cursos têm duração de uma semana (20 horas/aulas) e são voltados para a gestão dos serviços públicos: Gestão de

Pessoas, Planejamento de Gestão de Indicadores no Serviço Público, Formação de Pregeiros, Noções de Direito Previdenciário, Coaching no Serviço Público, Elaboração de Edital e Termo de Referência, Gerência e Fiscalização de Contratos na Administração Pública, entre outros.

Segundo o comandante do 4º DN, Vice-Almirante Edlander Santos, o acordo, além de incrementar a capacitação de militares e servidores civis da Marinha, traz a oportunidade de estender o apoio do Estado aos servidores dos seus órgãos situados nas regiões ribeirinhas, locais esses a que a Marinha tem acesso quando realizando suas operações navais e nas quais está sempre presente a vertente social.

(Fonte: Comando do 4º Distrito Naval)



Assinatura do Acordo de Cooperação Técnica

DESAFIO MANO A MANO: BOLT CONTRA O TEMPO

O Terceiro-Sargento José Carlos Moreira e a Aluna Vitória Cristina Silva Rosa, ambos integrantes do Programa Olímpico da Marinha do Brasil (Prolim), foram os representantes do País no “Desafio Mano a Mano: Bolt contra o Tempo”, de atletismo, ao conquistarem as duas únicas vagas disponíveis para atletas brasileiros na competição. O evento foi realizado no Jockey Clube Brasileiro, na cidade do Rio de Janeiro, em 18 e 19 de abril último.

O sargento obteve o 3º lugar da Categoria Masculino e a aluna o 4º lugar na Categoria Feminino, com os tempos de 10.51 segundos e 11.19 segundos, respectivamente. O jamaicano Usain Bolt venceu o Desafio pela terceira vez. O recordista mun-



O recordista Usain Bolt com participantes do Desafio

dial correu em sua especialidade, os 100 metros, obtendo o tempo 10.12 segundos.

(Fontes: Bono nº 304, de 8/5/2015 e www.cbat.org.br)

RESULTADOS ESPORTIVOS

TROFÉU PRINCESA SOFIA

A dupla formada por Dante Bianchi e Thomas Lowbeer conquistou a Medalha de Bronze na Classe 49er, na tradicional competição de Vela realizada em Palma, Espanha. A competição aconteceu em 4 de abril. O Brasil também esteve representado em mais duas classes nas regatas de medalha. Na 49er FX, as campeãs mundiais Martine Grael e Kahena Kunze terminaram na quarta colocação na classificação final. Na 470 feminino, Fernanda Oliveira e Ana Barbachan ficaram com a quinta colocação.

CAMPEONATO PAN-AMERICANO DE LUTAS ASSOCIADAS

A Terceiro-Sargento Joice Souza da Silva, do Programa Olímpico da Marinha do Brasil (Prolim), Categoria 58kg (luta feminina), sagrou-se campeã e melhor atleta da competição. Realizado de 24 a 26 de abril



em Santiago, Chile, o campeonato teve a participação de dez atletas da Marinha do Brasil (MB), dos quais quatro subiram ao pódio e se classificaram para os Jogos Pan-Americanos 2015, em Toronto, Canadá.

CAMPEONATO PAN-AMERICANO DE JUDÔ 2015

A Terceiro-Sargento Sarah Gabrielle Cabral de Menezes, a 3º SG Erika de Sousa Miranda e a 3º SG Mayra Aguiar da Silva conquistaram o ouro em suas categorias no Campeonato Pan-Americano de Judô 2015. A competição, realizada entre os dias 24 e 26 de abril em Edmonton, Canadá, contou com a participação de nove atletas da MB.

A seleção brasileira sagrou-se campeã geral do evento, com nove medalhas de ouro, sete medalhas de prata e uma medalha de bronze. Destas 17 medalhas, oito foram conquistadas pela equipe feminina, composta na sua totalidade por militares da Marinha. Além das conquistas individuais, a equipe feminina sagrou-se vice-campeã Pan-Americana. Conquistaram a prata a 3º SG Rafaela Lopes Silva, na Categoria 57kg; a 3º SG Mariana dos Santos Silva, 63kg; e a Grumete Rochele Jesus Nunes, acima de 78kg. Na categoria 70kg, a 3º SG Maria de Lourdes Mazzoleni Portela garantiu o bronze e a 3º SG Bárbara Chianca Timo ficou em 5º lugar.

MUSEU NAVAL VAI À ESCOLA ALMIRANTE TAMANDARÉ

Um dia de interação, novas descobertas, troca de experiências e conhecimento. Assim foi a visita dos militares do Museu Naval, sede da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), à Escola Municipal Almirante Tamandaré, em Duque de Caxias, Rio de Janeiro, realizada em maio deste ano.

Como parte das comemorações do 37º aniversário da escola, foram realizadas diversas atividades. No pátio, foi montada a exposição itinerante “Almirante Tamandaré”, composta por *banners* que retratam a história e a carreira do patrono da Marinha do Brasil. Os alunos assistiram a uma palestra sobre a vida do herói marinheiro

por meio de quadrinhos e participaram também da oficina de nós. Ao final, receberam como brinde *kit* com publicações da Marinha voltadas para o público infantojuvenil.

A diretora da escola, Mariza Filadelfo Gonçalves, agradeceu a presença da Marinha e ressaltou a importância de



Da esquerda para a direita, Suboficial Carreiro, Tenentes Kelly e Loureiro, Comandante Miyoshi, Diretora Mariza e alunos da Escola

levar a história do Almirante Tamandaré para os alunos.

O Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, dedicou toda sua vida à Marinha. Participou ativamente da formação do País, desde

muito jovem, e destacou-se por feitos notáveis. As qualidades de Tamandaré, comprovadas por suas ações bem-sucedidas, são exemplos não somente para os bons marinheiros, mas para os brasileiros de todos os tempos.

DEMONSTRAÇÃO DA AERONAVE H145 PARA A MB

A Diretoria de Aeronáutica da Marinha coordenou, com a Empresa Helibras-Airbus Helicopters, a realização de uma demonstração da aeronave H145, na Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia (BAeNSPA), no Estado do Rio de Janeiro. O evento foi realizado de 8 a 10 de abril último, com a participação e o apoio do Comando da Força Aérea Naval, da BAeNSPA e do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral. O propósito foi levantar informações sobre o desempenho da aeronave, em proveito dos estudos de exequibilidade do projeto de obtenção de Helicópteros de Emprego Geral de Pequeno Porte.

Foram realizados voos simulando perfis de missão como Busca e Salvamento, transporte

de pessoal, transporte de carga externa, além da demonstração de alguns procedimentos de emergência. Adicionalmente, no dia 13 de abril, foi realizado pouso no Navio Polar *Almirante Maximiano* para confirmação de dados de *performance* e de interferência entre a aeronave e o hangar do navio.

A demonstração serviu para incrementar as informações disponíveis sobre as aeronaves da mesma categoria, proporcionando melhor conhecimento sobre possibilidades e limitações de cada uma delas, a fim de permitir a determinação da que melhor atenderá aos interesses da Marinha do Brasil (MB).

(Fonte: www.mar.mil.br)



Aeronave em adestramento

MB RECEBE ÁREA PARA IMPLANTAR PATROMORIA EM PORTO ALEGRE

A Marinha do Brasil (MB) recebeu, em 7 de abril último, uma área de aproximadamente 905 m² para implantação de patromoria pela Delegacia da Capitania dos Portos em Porto Alegre (RS). O Termo de Cessão de Uso Não Oneroso de área ribeirinha foi assinado pelo delegado daquela Organização Militar, Capitão de Fragata João Gilberto de Oliveira, na Superintendência de Portos e Hidrovias do Estado do Rio Grande do Sul.

A patromoria será o local de atracação, guarda e manutenção das embarcações da Delegacia empregadas nas atividades de

Segurança do Tráfego Aquaviário e de Ensino Profissional Marítimo. A área está localizada às margens do Rio Guaíba, ao lado da Usina do Gasômetro, um dos pontos turísticos de Porto Alegre.

No ato da assinatura de transferência da responsabilidade da área para a MB estavam presentes, além do delegado da Capitania dos Portos, o superintendente de Portos e Hidrovias, Luiz Alcides Caponi, e o chefe da Divisão do Porto de Porto Alegre, Cláudio José das Neves.

(Fonte: www.mar.mil.br)

FUZILEIROS NAVAIS DE BELÉM VÃO ATUAR NO COMPLEXO DA MARÉ

O Grupamento de Fuzileiros Navais de Belém (GptFNBe), subordinado ao Comando do 4^o Distrito Naval (Belém-PA), enviou, em 21 de abril, uma Companhia de Fuzileiros Navais ao Rio de Janeiro (RJ) para integrar o Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais da Força de Fuzileiros da Esquadra, participante da Operação São Francisco, no complexo de favelas da Maré.

A Companhia, composta por 112 militares, passou por treinamento especial para se adaptar às atividades nas comunidades ocupadas pela Força de Pacificação e vai atuar com poder de polícia em área restrita, por tempo limitado. O propósito é

preservar a ordem pública e a integridade da população e garantir o funcionamento regular das instituições em uma área onde vivem mais de 130 mil pessoas.

Essa é a segunda vez que tropas do GptFNBe são enviadas para missão de apoio à segurança pública, em conformidade com os preceitos constitucionais atinentes ao emprego das Forças Armadas em tarefas de Garantia da Lei e da Ordem. No ano passado, a Companhia designada era composta por 105 militares e permaneceu

de 24 de outubro de 2014 a 7 de janeiro de 2015 no Complexo da Maré.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Companhia é composta por 112 militares

FORÇA-TAREFA MARÍTIMA DA UNIFIL TROCA CAPITÂNIA

Foi realizada em 1º de maio último, no porto de Beirute (Líbano), a cerimônia de troca de navio-capitânia da Força-Tarefa Marítima (FTM) da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (Unifil), com a passagem da função da Fragata *Constituição* para o Navio-Patrolha Oceânico (NaPaOc) *Apa*.

A ocasião representou dois marcos para a Marinha do Brasil: a permanência de um navio por mais de oito meses sob a égide da Organização das Nações Unidas

(ONU) – a Fragata *Constituição* – e a mudança de classe do navio-capitânia da FTM, que passou, a partir de então, para o NaPaOc da classe *Amazonas*, navio do Comando do 1º Distrito Naval (Rio de Janeiro-RJ).

A cerimônia contou com a presença do embaixador do Brasil no Líbano, Jorge Geraldo Kadri, e de representações dos diversos setores da sociedade

libanesa, das Forças Armadas daquele país e da Unifil.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Solenidade de troca do navio-capitânia da Unifil

AJUSTE TÉCNICO DE MODERNIZAÇÃO DO NAe SÃO PAULO

O diretor-geral do Material da Marinha, Almirante de Esquadra Luiz Guilherme Sá de Gusmão (representando o ministro da Defesa do Brasil), e o diretor-geral para o Armamento da França, Laurent Collet-Billon (representando o ministro da Defesa daquele país), assinaram em Paris (França), em 27 de março último, o Ajuste Técnico relativo à preparação de modernização do Navio-Aerodrómo (NAe) *São Paulo*.

Essa parceria bilateral visa, dentre outras providências, o auxílio na elaboração do projeto de concepção e no estudo de exequibilidade

para modernização do nosso navio-aeródromo, especialmente nos sistemas de geração e distribuição de energia, propulsão diesel-elétrica e geração de vapor para as catapultas e no arranjo geral.

O propósito da futura modernização do *São Paulo* é estender sua vida útil e manter o conhecimento na operação da aviação embarcada, principalmente a de asa fixa, já que o navio é empregado

como núcleo de forças navais, constituindo-se no principal meio para a execução da tarefa de Controle de Área Marítima.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Representante do ministro da Defesa da França e AE Gusmão assinam o documento em Paris

CPCE E AGÊNCIA DE ARACATI REALIZAM OPERAÇÃO COM A POLÍCIA FEDERAL

A Capitania dos Portos do Ceará (CPCE) e a Agência da Capitania em Aracati participaram, entre 26 de abril a 7 de maio, da Operação Visibilidade Nau, da Polícia Federal. A operação teve como propósito contribuir para o combate à pesca ilegal e a outros ilícitos na área marítima próxima às cidades de Fortaleza e Fortim, do Terminal Portuário do Pecém e da Re-

serva Extrativista Prainha do Canto Verde, no estado do Ceará.

Nesse período, foram realizadas ações de Inspeção Naval pela CPCE, que resultaram em 40 abordagens a barcos pesqueiros, bem como a verificação do estado de material de embarcações, de acordo com as Normas da Autoridade Marítima, no contexto da segurança do tráfego aquaviário, da salvaguarda da vida humana no mar e da prevenção à poluição hídrica.

A Operação demonstrou a profissional e eficaz interoperabilidade existente entre a Polícia Federal (representada pela Delegacia Especial de Polícia Marítima) e a Marinha do Brasil (representada pela CPCE e sua Agência subordinada em Aracati).

(Fonte: www.mar.mil.br)



Militares durante as inspeções navais com a Polícia Federal

MB, PMAM E O ICMBIO APRESAM EMBARCAÇÕES

O grupo de Inspeção Naval do Navio-Patrolha Fluvial (NPaFlu) *Amapá*, subordinado ao Comando da Flotilha do Amazonas, realizou, em abril último, dois apresamentos no Rio Negro, no Estado do Amazonas. As ações fizeram parte da Patrulha Naval (Patnav) Negro, realizada por policiais do Batalhão Ambiental da Polícia Militar do Amazonas (PMAM) e um agente do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

Na noite do dia 2, foi apresado um conjunto empurrador com uma balsa carregada



Equipe da Patnav com o pescado apreendido



Embarcações não possuíam documentação e condutores habilitados

de areia, nas proximidades da comunidade de Paricatuba. A carga estava regularizada, porém as duas embarcações, além de não possuírem a documentação exigida pela Autoridade Marítima, eram conduzidas por pessoas não habilitadas.

No dia 4 de abril, foi a vez de embarcação regional com uma tonelada e meia de pescado irregular (pirarucu). A ação foi desencadeada nas proximidades de Novo Airão. O condutor da embarcação, que não

era habilitado, foi preso pelos policiais e conduzido à delegacia da cidade. O pescado irregular foi doado à Prefeitura Municipal de Novo Airão para ser distribuído a comunidades carentes.

Em ambos os casos, as embarcações apresadas foram escoltadas pelo NPFLu e transferidas para a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, órgão responsável pela sua guarda até a correção das irregularidades.

(Fonte: www.mar.mil.br)

NPFLu AMAPÁ APREENDE ENTORPECENTE

O Navio-Patrolha Fluvial *Amapá*, subordinado ao Comando da Flotilha do Amazonas, fez a apreensão, em março último, de pasta base de cocaína transportada por um dos passageiros de uma embarcação tipo Recreio nas proximidades do “Encontro das Águas”, ponto em que os rios Negro e Solimões se juntam para formar o Rio Amazonas. O transportador da droga foi encaminhado à Polícia Civil do Estado do Amazonas.

O NPFLu desatracou da Estação Naval do Rio Negro (Manaus-AM) no dia 24 de março para realizar adestramento dos cães que compõem a Equipe Faro, do Batalhão de Operações Ribeirinhas, que, desde sua implantação, mostrou-se eficiente ferra-



Ação foi desencadeada com a “Equipe Faro” do Batalhão de Operações Ribeirinhas

menta no combate ao tráfico de entorpecentes na bacia hidrográfica da Amazônia. O adestramento consistiu no embarque dos animais no *Amapá*, conhecido como “Patrulheiro da Amazônia”, visando adaptação, ambientação e verificação de exequibilidade desse tipo de operação nesta classe

de navios. O propósito foi possibilitar, em futuro próximo, a consecução do binômio cão-navio, já amplamente consagrado, no combate a ilícitos. Durante a abordagem, os militares comprovaram a eficiência desse tipo de emprego de cães.

(Fonte: www.mar.mil.br)

NPaFlu AMAPÁ APRESA EMBARCAÇÃO E COMBOIO

O Navio-Patrolha Fluvial (NPaFlu) *Amapá*, subordinado ao Comando da Flotilha do Amazonas, apresou, em 7 de maio último, um comboio e uma embarcação irregulares a 70 milhas de Manaus (AM). Também foram apreendidos mil litros de gasolina, que estavam sendo transportados irregularmente no Rio Solimões.

A primeira irregularidade constatada foi em uma embarcação do tipo regional, que estava sem inscrição na Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC) e sem tripulantes habilitados. A segunda foi em

comboio, composto por empurrador e balsa, sem documentação e também sem tripulantes habilitados.

As embarcações apresadas foram escoltadas pelo *Amapá* e transferidas para a CFAOC, que ficou responsável por sua guarda até que as irregularidades fossem sanadas.

Participaram da Patrulha Naval policiais do Batalhão Ambiental da Polícia Militar do Amazonas e da Polícia Civil daquele estado.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Militares da Marinha durante a Patrulha Naval

MILITARES DA GUIANA E DE SURINAME ESTAGIAM NA MB

Nove militares da Marinha do Suriname e 11 da Guarda Costeira da Guiana cumprem, desde 15 de maio último, estágio técnico-operativo nas Organizações Militares do 4º Distrito Naval (Belém-PA). O programa de estágio, com duração aproximada de dois meses, teve início quando da atracação dos navios da Comissão Caribex 2015 nos portos de Paramaribo (Suriname) e Georgetown (Guiana).



Militar do Suriname em adestramento

Durante a travessia dos seus países de origem para o Brasil, os estagiários realizaram diversos exercícios, dentre eles: navegação em águas restritas/baixa visibilidade, Controle de Avarias (CAV), avaria na giro, avarias operacionais e fundeio de precisão. Em Belém, está sendo cumprido um programa intensivo, com cursos de capacitação no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), treinamento operacional nas embarcações do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte e estágio técnico na área de manutenção nas oficinas da Base Naval de Val-de-Cães.

A cooperação teve origem em acordos bilaterais entre a Marinha do Brasil e os países desses militares e manifesta o interesse daquelas Marinhas em buscar a referência e o exemplo da Marinha do Brasil nas operações de suas próprias unidades.

(Fonte: www.mar.mil.br)

BRASIL ENTREGA PROPOSTA REVISTA PARCIAL DA REGIÃO SUL DO LEPLAC

Foi entregue pelo Brasil na Organização das Nações Unidas (ONU), em 10 de abril último, a Proposta Revista Parcial da Região Sul do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac). O Leplac é desenvolvido no âmbito da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm), que executa as atividades pertinentes aos seus encargos técnicos e administrativos.

A citada proposta foi elaborada pelo Grupo de Trabalho Leplac, coordenado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), do qual também fazem parte a Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm), o Ministério das Relações Exteriores, a Petrobras e a comunidade científica brasileira.

(Fonte: Bono nº 272, de 23/4/2015)

FIESC DEBATE ACESSOS AOS PORTOS

As dificuldades de acesso aos portos catarinenses e a adequação de suas instalações para navios cada vez maiores foram debatidas em reunião da Câmara de Transportes e Logística da Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc). O encontro, realizado em 27 de maio último, contou com a participação de representantes dos principais portos e empresas operadoras, que debateram desafios e potencialidades do setor no Estado.

Um dos pontos de debate foi a infraestrutura terrestre. “A questão do acesso aos portos constitui um gargalo”, afirmou o presidente da Fiesc, Glauco José Côrte. Ele defendeu a implementação da Ferrovia Litorânea, entre Imbituba e São Francisco do Sul, como uma forma de “interligar os portos à malha ferroviária nacional”.

O primeiro vice-presidente da Federação, Mario Cezar de Aguiar, lembrou que “Santa Catarina tem alguns rios que poderiam ser aproveitados para o transporte de cargas”, destacando a necessidade de resolver a questão das pontes da BR-101 sobre o Rio Itajaí. Construídas em épocas diferentes, as estruturas têm pilastras com espaçamento não alinhado, o que dificulta a passagem de navios maiores.

O presidente do Conselho de Administração do porto de Itajaí, Marcelo Salles, falou sobre a morosidade nos processos de ampliação e adequação das estruturas portuárias, citando questões como as licitações públicas e as licenças ambientais. Ele defendeu a mobilização dos portos para atender às demandas futuras do setor.

(Fonte: Assessoria de Imprensa da Fiesc)

MB PARTICIPA DO GERENCIAMENTO DE CRISE DURANTE INCÊNDIO NO TERMINAL INDUSTRIAL DE SANTOS

A Marinha do Brasil (MB) integrou, em abril último, o Grupo de Gerenciamento de Crise criado pelo Governo do Estado de São Paulo em decorrência do incêndio de grandes proporções que atingiu, no dia 2 daquele mês, o Terminal Industrial da Ultracargo, no porto de Santos. O terminal é o responsável pela armazenagem de produtos químicos, combustíveis, óleos vegetais, etanol e corrosivos. Em decorrência das proporções tomadas pelo sinistro, o Governo do Estado de São Paulo criou um gabinete de crise, instalado na Prefeitura de Santos.

Como representantes da Marinha, participaram o comandante do 8º Distrito Naval, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, e o capitão dos Portos

de São Paulo, Capitão de Mar e Guerra Ricardo Fernandes Gomes. Integraram o grupo, ainda, o vice-governador de São Paulo, Márcio França; o prefeito de Santos, Paulo Alexandre Barbosa; e representantes do Exército Brasileiro; da Petrobras; da Secretaria de Meio Ambiente; da Defesa Civil de Santos; da empresa sinistrada; da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Cetesb); e do Corpo de Bombeiros e da Secretaria de Governo da Casa Militar, Segurança Pública e Meio Ambiente do Estado de São Paulo, além do ministro da Integração Nacional, Gilberto Occhi. O Grupo de Gerenciamento de Crise foi instalado na Prefeitura de Santos.

(Fonte: www.mar.mil.br)

TERMINAL DE GRÃOS DO MARANHÃO INICIA OPERAÇÃO EM FASE DE TESTES

O Terminal de Grãos do Maranhão (Telegram), localizado no porto de Itaqui (MA), iniciou, em março último, a operação em fase de testes. O primeiro navio partiu do porto levando cerca de 66 mil toneladas de soja para a China.

Inicialmente, o Telegram passa a operar por meio de rodovia, mas a expectativa é que o terminal esteja cem por cento concluído no começo do segundo semestre deste ano, quando o ramal ferroviário e os quatro armazéns devem ser finalizados.

O início da operação do Telegram, ainda que em fase de testes, representa um marco logístico para o País. O terminal representa uma nova alternativa para o escoamento da safra de grãos, especialmente para os produtores da região do “Matopiba” (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), além

do nordeste do Mato Grosso, que serão diretamente beneficiados.

O Telegram recebeu investimento aproximado de R\$ 600 milhões e é composto por quatro armazéns, cada um possuindo capacidade de armazenagem estática de 125 mil toneladas. O primeiro armazém, que começou a fase de testes operacionais, pertence à NovaAgri. Porém, todas as empresas podem operar nesse silo, até que os quatro armazéns sejam concluídos.

Em uma primeira etapa, o terminal terá a capacidade de movimentar volumes superiores a 5 milhões de toneladas de soja, milho e farelo. Para a segunda fase, a expectativa de movimentação da operação é de mais 5 milhões, o que soma 10 milhões de toneladas anuais.

(Fonte: Agência Ideal)

O início da operação do Telegram, ainda que em fase de testes, representa um marco logístico para o País e uma nova alternativa para o escoamento da safra de grãos

9º DN ASSINA PROTOCOLO DE INTENÇÕES PARA ORDENAMENTO DE ORLA FLUVIAL

O Comando do 9º Distrito Naval (Manaus-AM) assinou, em 30 de abril último, Protocolo de Intenções de Cooperação com a Prefeitura de Manaus visando ao ordenamento da orla do Rio Negro. O evento aconteceu no auditório do Parque Municipal do Mindu e contou com a presença do prefeito manauense, Arthur Virgílio Neto; do Vice-Almirante Domingos Savio Almeida Nogueira, então comandante do 9º Distrito Naval (DN), do Vice-Almirante Wagner



VA Zamith, VA Savio e prefeito de Manaus

Lopes de Moraes Zamith (que assumiria o cargo em 6 de maio) e de autoridades e servidores da Prefeitura de Manaus e da Marinha do Brasil.

“A ideia é dar um ordenamento para a Orla de Manaus, estabelecendo locais apropriados para banhistas, lanchas, *jet skis* e até pistas para hidroaviões. Tudo isso precisa ser ordenado para que não

exista conflito, reduzindo o número de acidentes”, disse o Vice-Almirante Savio. De acordo com o prefeito de Manaus, o protocolo prevê, principalmente, a segurança: “Vamos reforçar as campanhas institucionais sobre o tema para conscientizar a população sobre os riscos na Orla de Manaus”, afirmou.

(Fonte: www.mar.mil.br)

NAsH DOUTOR MONTENEGRO ATENDE CIDADE EM ESTADO DE EMERGÊNCIA

O Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Doutor Montenegro*, subordinado ao Comando da Flotilha do Amazonas (ComFlotAM), realizou, em 10 e 11 de abril último, atendimentos no município de Eirunepé (AM), que se encontrava em estado de emergência devido às cheias do Rio Juruá.

Na ocasião, foi prestada assistência médico-odontológica, com distribuição de medicamentos e realização de exames laboratoriais e de palestras com assuntos relacionados à área de saúde, visando levar a medicina preventiva à população local.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Militares do NAsH realizando atendimento odontológico

NAsH DOUTOR MONTENEGRO SUPERA 25 MIL ATENDIMENTOS



Auxílio prestado por militar aos pacientes de Carauari (AM)

O Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Doutor Montenegro* completou, durante a XV edição da Operação Acre, mais de 25 mil atendimentos às populações ribeirinhas na região amazônica. A marca histórica foi registrada no final de abril último, quando o navio regressou para Manaus (AM) após a Operação.

Na referida comissão, o NAsH realizou, em 45 localidades, 10.177 atendimentos médicos, 3.487 odontológicos e 113.967 proce-

dimentos e exames. Além disso, distribuiu 681.300 unidades de medicação, no valor de R\$ 228.009,54. O navio alcançou o total de 113.967 procedimentos, um resultado nunca obtido nos quatro meses de Operação Acre desde a criação da comissão, em 2001.

O *Doutor Montenegro*, incorporado à Marinha do Brasil no ano 2000, realiza

missões de atendimento às populações ribeirinhas, levando equipe de saúde e equipamentos para a realização de exames de imagem e distribuição de medicamentos nos estados que compõem o Comando do 9º Distrito Naval (Acre, Amazonas, Roraima, e Rondônia).

(Fonte: www.mar.mil.br)

NAsH SOARES DE MEIRELLES REALIZA ATENDIMENTO MÉDICO-ODONTOLÓGICO EM JURUÁ

O Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Soares de Meirelles* realizou, em 10 de abril último, atendimentos médico-odontológicos no município de Juruá, no Amazonas. Esta foi a oitava localidade visitada desde 7 de abril pelo navio, que é subordinado ao Comando da Flotilha do Amazonas.

Durante o período da Assistência Hospitalar (Assshop) na região, que foi encerrado em 14 de abril, foram realizados atendimentos médico-odontológicos nas comunidades ribeirinhas localizadas no Baixo Juruá, além de palestras voltadas à conscientização e prevenção das principais enfermidades encontradas na região.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Equipe do *Soares de Meirelles* durante procedimentos odontológicos

NAsH TENENTE MAXIMIANO ATENDE POPULAÇÃO RIBEIRINHA NO RIO PARAGUAI

O Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Tenente Maximiano* realizou, de 7 a 28 de abril último, mais uma comissão de Assistência Cívico-Social (Aciso) no tramo sul do Rio Paraguai, prestando atendimentos médicos e odontológicos em diversas localidades. Para isso, contou com uma equipe formada por cinco enfermeiros, dois médicos, dois dentistas e um técnico em higiene dental, além de militares de Organizações Militares subordinadas ao Comando do 6º Distrito Naval (Ladário-MS).



Atendimento em Porto Esperança

Durante a comissão, foram realizados 157 atendimentos médicos e 77 odontológicos, distribuídos 5.017 medicamentos e doados 80 kg de roupas e materiais diversos, obtidos em parceria com a Receita Federal. As localidades assistidas foram Porto da Manga, Porto Esperança, Porto Morrinho, Porto Albuquerque, Porto Murinho, Forte Coimbra e a Estrada da Codrasa, todas em Mato Grosso do Sul. Em Forte Coimbra, foi prestado atendimento aos militares do Exército Brasileiro residentes na localidade. (Fonte: www.mar.mil.br)

CAAML LANÇA O LIVRO OFICIAL DE QUARTO

Foi lançado pelo Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML), em outubro do ano passado, o livro *Oficial de Quarto*. A publicação tem como propósito aperfeiçoar o adestramento dos oficiais de quarto na Marinha do Brasil (MB).

O livro foi distribuído para todos os navios da MB, Organizações Militares afetas às Operações Navais, Centros de Instrução e Adestramento, bibliotecas de instituições de ensino e também para os oficiais intermediários e subalternos do Corpo da Armada aperfeiçoados em Superfície e Submarinos.

Os interessados, no âmbito da MB, em conhecer a obra, podem consultar o arquivo digital em formato PDF (Portable Document Format – Formato Portátil de Documento), disponibilizado na intranet em www.caaml.mb, no campo “Publicações”.

(Fonte: Bono nº 335, de 20/5/2015)



LANÇAMENTO DO LIVRO *A SEGURANÇA DO ATLÂNTICO SUL NA PERSPECTIVA HISTÓRICA DAS RELAÇÕES BRASIL-ESTADOS UNIDOS*

Fruto de intenso trabalho de pesquisa, foi lançado recentemente o livro “A segurança do Atlântico Sul na perspectiva histórica das relações Brasil-Estados Unidos”, de Jansen Coli Calil de Oliveira. A obra busca preencher lacunas e fornecer informações inéditas sobre o tema, convidando o leitor a pensar no assunto de forma inovadora.

Para tal, o livro apresenta cuidadosa e abrangente análise de longo prazo sobre as questões de segurança e defesa da região do Atlântico Sul, à luz das relações históricas Brasil-EUA, desde a Segunda Guerra Mundial até os mais recentes acontecimentos que relançam a região em renovada fase de valorização geopolítica e geoeconômica.

O autor identifica três períodos de convergência nessas relações, permeados por divergências sobre o *status* brasileiro no Atlântico Sul, sobre a busca de autonomia estratégica da Marinha brasileira e sobre a operacionalização da segurança na região. Além disso, aborda a participação atual de outros atores estatais e

organizações internacionais extrarregionais e traça cenários prospectivos para a região sul-atlântica, que, em sua opinião, apresenta sinais concretos de que poderá

se tornar foco de tensão mundial. Segundo ele, o Brasil deverá adotar atuação internacional vigilante e alta capacidade de defesa de sua soberania.

Jansen Coli Calil é mestre em Relações Internacionais (Política Internacional e Comparada) pela Universidade de Brasília (UnB), com tese ganhadora do prêmio de melhor dissertação em Relações Internacionais de 2014 pelo Instituto de Relações Internacionais da UnB. Foi analista

de Relações Internacionais na Secretaria de Assuntos Internacionais do Governo do Estado do Rio de Janeiro (2004-2007). Além de pesquisar sobre defesa e segurança internacional, geopolítica, diplomacia e temas afins, atualmente leciona Política Internacional e Língua Inglesa Aplicada às Relações Internacionais em cursos preparatórios para a carreira diplomática e a Agência Brasileira de Inteligência.



LANÇAMENTO DO LIVRO *BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA – ANÁLISE JURÍDICA E ECONÔMICA*

O funcionamento dos registros de bandeiras de conveniência na navegação marítima internacional e seus efeitos na indústria naval brasileira é o tema do livro *Bandeira de Conveniência – análise jurídica e econômica*, de Marcelino André Stein, lançado recentemente pela editora Novas Edições Acadêmicas. Na obra, o autor, mestre em Direito das Relações Econômicas Internacionais, aborda aspectos da chamada “bandeira de conveniência”, prática de negócios no mercado da navegação internacional que consiste na inscrição de um navio mercante em um Estado soberano diferente do Estado dos reais proprietários ou operadores do navio.

De acordo com o Marcelino Stein, os principais problemas dessa prática são: os países que oferecem bandeiras de conveniência dependem dessa receita – apesar de não contratarem seus nacionais como mão de obra, e sim filipinos, chineses e indianos; as regras desses registros são frouxas,

principalmente nas questões ambientais, trabalhistas e de segurança marítima; e os impostos são consideravelmente menores, não havendo pagamento de imposto sobre o combustível (*bunker*). Segundo a análise do autor, além disso, armadores brasileiros desapareceram e a indústria naval brasileira encontra dificuldade em competir nesse mercado.

O propósito da obra é contribuir para a redução da dependência dos usuários brasileiros de serviços de transportes marítimos prestados pelos navios de bandeiras de conveniência. O livro mostra a importância do estudo dos principais aspectos jurídicos e econômicos dessa prática, dando ênfase ao impacto que ela causa na solidificação do poder marítimo brasileiro e à possibilidade de aplicação de normas da Organização Mundial do Comércio (OMC) para coibir seu uso tal como se apresenta nos dias de hoje.

(Fonte: Original 123 Assessoria de Imprensa)

MB LANÇA O LIVRO *AMAZÔNIA AZUL – A ÚLTIMA FRONTEIRA*

A Marinha do Brasil (MB) promoveu, em 14 de abril último, na Escola Naval (Rio de Janeiro-RJ), o lançamento oficial do livro *Amazônia Azul – A Última Fronteira*.

A publicação traz imagens e informações sobre a área marítima de 4,5 milhões de km², correspondente a quase 52% do território brasileiro, a ser protegida devido às suas riquezas naturais de grande potencial.

Com o lançamento do livro, a MB assume o compromisso de informar, conscientizar, esclarecer e mobilizar toda a sociedade sobre a existência desse patrimô-



AE Leal Ferreira e AE Moura Neto no lançamento da obra

nio. Desse modo, a publicação torna-se um instrumento importante para a ampliação da mentalidade marítima brasileira.

Estiveram presentes à solenidade de lançamento o comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Baccellar Leal Ferreira; os ex-comandantes da

Marinha Almirantes de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho e Julio Soares de Moura Neto (idealizador da obra); e o ex-Ministro da Marinha Mauro César Rodrigues Pereira, entre outras autoridades brasileiras e estrangeiras e colaboradores.

(Fonte: www.mar.mil.br)

CIANB LANÇA ACANTO EM REVISTA

Com o propósito de contribuir para o projeto de construção, disseminação e integração de conhecimentos produzidos pelo Corpo de Intendentes da Marinha (CIM), nas áreas relacionadas ao setor da Secretaria-Geral da Marinha (SGM), o Centro de Instrução e Adestramento Almirante Newton Braga (CIANB) lançou o periódico *Acanto em Revista*.

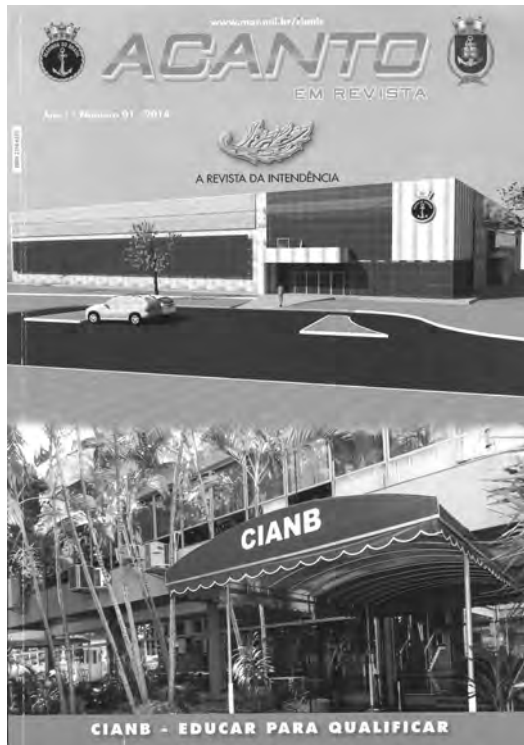
Em sua primeira edição, relativa ao ano de 2014, foram publicados trabalhos produzidos como requisito de conclusão do Curso de Aperfeiçoamento de Intendência para Oficiais e artigos científicos elaborados pelas Diretorias Especializadas do CIM. Alguns desses trabalhos foram selecionados para apresentação no 38º Encontro da Associação de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração e no

17º Simpósio de Pesquisa Operacional e Logística da Marinha.

A revista também publicou entrevista com o secretário-geral da Marinha, Almirante de Esquadra

Airton Teixeira Pinho Filho, na qual ele fala sobre o CIANB, sua importância para a gestão do conhecimento no setor da SGM e a construção do novo prédio do Centro. Em relação ao lançamento do periódico, o secretário-geral destacou que a revista nasce como “fruto da necessidade de dar publicidade aos meios acadêmicos e empresarial, compostos pelas empresas da Base Industrial de Defesa e da produção intelectual desenvolvida pelos oficiais

alunos dos cursos de carreira ministrados no CIANB, que em muito contribuem para a construção de novos conhecimentos do setor SGM”.



CORVETA *CABOCL*O TESTA CONTÊINER DE TRATAMENTO DE DOENÇAS INFECTOCONTAGIOSAS

A Corveta *Caboclo* realizou, em 30 e 31 de março último, o primeiro Exercício de Incidente de Pandemia e o teste dinâmico do Contêiner de Tratamento de Doenças Infectocontagiosas (CTDIC). O CTDIC, que está dividido em três ambientes – antecâmara, enfermaria e banheiro –, é provido de um sistema de climatização interna e possui mecanismo que mantém seu interior com pressão negativa em relação ao meio ambiente, com o propósito de dificultar a saída de microrganismos patogênicos para o exterior.

O equipamento possui, ainda, um sistema seguro de armazenamento de esgoto, proveniente do banheiro destinado ao paciente, que dispensa qualquer tipo de conexão com o sistema de drenagem externo,

funcionando de forma independente e garantindo o isolamento de microrganismos. Os resíduos, após a atracação do navio, necessitam ser manipulados e removidos por empresa especializada, evitando-se o contato de microrganismos patogênicos com o meio ambiente.

A fase de preparação do teste dinâmico ocorreu no dia 30, com o embarque do contêiner na corveta, acompanhado de um oficial médico do Hospital Naval de Salvador (HNSa). O exercício contribuiu para a capacitação dos militares da área do 2º Distrito Naval (Salvador-BA) na atuação em situações de emergência de saúde, envolvendo a remoção de paciente com sintomas de doenças infectocontagiosas.

(Fonte: www.mar.mil.br)



A Corveta *Caboclo* com o CTDIC empregado no primeiro Exercício de Incidente de Pandemia



Ilha Fiscal

Conhecida como o local de “O Último Baile do Império”, realizado alguns dias antes da Proclamação da República, a Ilha Fiscal continua sendo um elo entre o presente e o passado. Décadas se passaram e o castelinho, que testemunhou tantos fatos históricos, é hoje uma das principais atrações turísticas do Rio de Janeiro.

Aberto à visitação destacam-se o Torreão, a Ala do Cerimonial e exposições temporárias.

O acesso à Ilha Fiscal é feito pela Escuna Nogueira da Gama, com saídas do cais do ECM. As visitas são guiadas e o passeio tem duração de aproximadamente 1h20.

A beleza arquitetônica e toda a sua história fazem da Ilha Fiscal o local perfeito para realizações de eventos especiais.

Conheça e desfrute desse espaço!

Passeios aos sábados e domingos com saída do Museu Naval
à Rua Dom Manuel, 15 - Praça XV, nos horários 12h30, 14h e 15h40

A bilheteria abre às 11h

Agendamentos para grupos: agendamento@dphdm.mar.mil.br

Informações e agendamentos: (21) 2532-5992 / 2233-9165

www.dphdm.mar.mil.br

A Pirataria Marítima Contemporânea: as últimas duas décadas

Comandante
Portela Guedes

Oficial da Marinha de Portugal

Possui mais de 20 artigos sobre o tema publicados em revistas internacionais

O livro, também com versão em inglês, aborda de forma abrangente
a Pirataria Marítima Contemporânea

R\$ 100,00 – 304 páginas; 170x247mm; a cores; envio incluído
Compra pelos contatos abaixo:

doportela@outlook.com

<https://facebook.com/henriquepeyroteoguedes>

