

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Editada desde 1851)

v. 134 n. 10/12
out./dez. 2014

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. 134	n. 10/12	p. 1-320	out. / dez. 2014
-------------------	----------------	--------	----------	----------	------------------

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 *Julio Soares de Moura Neto*

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

Meneghetti's Gráfica e Editora Ltda. / 8.300

AREVISTAMARÍTIMABRASILEIRA é uma publicação oficial da **MARINHADO BRASIL** desde 1851, sendo editada trimestralmente pela **DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**. A opinião emitida em artigo é de exclusiva responsabilidade de seu autor, não refletindo o pensamento oficial da **MARINHA**. As matérias publicadas podem ser reproduzidas. Solicitamos, entretanto, a citação da fonte.

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, 2262-2754 (fax) e 2524-9460

Para contato e remessa de matéria:
E-mail: rmbmateria@dphdm.mar.mil.br
Intranet: dphdm-083@dphdoc

Para assinaturas e alterações de dados:
E-mail: rmbassinatura@dphdm.mar.mil.br
Intranet: dphdm-085@dphdoc

Na internet:

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

SEJA ASSINANTE OU OFEREÇA AO SEU AMIGO UMA ASSINATURA DA RMB

Os preços do número avulso e da assinatura anual são, respectivamente:
BRASIL (R\$ 9,00 e R\$ 36,00) EXTERIOR (US\$ 10 e US\$ 40)

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

Nome: _____ Posto/Grad.: _____

NIP: _____ CPF.: _____ OM: _____

Endereço resid.: _____ Nº: _____

Bairro: _____ Cidade: _____ UF: _____

CEP: _____ Tel.: _____ e-mail: _____

Indique a forma de pagamento desejada, conforme abaixo:

- desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R\$ 3,00, autorizada a sua atualização
- em anexo, comprovante de depósito na conta corrente **13000048-0** agência **3915**, do Banco Santander, em nome do Departamento Cultural do ABRIGO DO MARINHEIRO, no valor de R\$ 36,00; se for do exterior, por vale postal

SUMÁRIO

- 8 **EDITORIAL**
- 11 **NOSSA CAPA**
- 11 **GERENCIAMENTO COSTEIRO**
Mucio Piragibe Ribeiro de Bakker – Contra-Almirante (Ref^o)
A Zona Costeira – o litoral – fatores de degradação do ambiente. A lei do gerenciamento. Necessidade de criação de instituição para desenvolver pesquisas e gerenciar metas do interesse da Nação
- ★ ★ ★
- 19 **HIDROGRAFIA! HIDROGRAFIA! “RESTARÁ SEMPRE MUITO O QUE FAZER...”**
Antonio Reginaldo Pontes Lima Junior – Vice-Almirante
Breve histórico da atividade hidrográfica. Vital de Oliveira – Nogueira da Gama – Barão de Tefé. Realizações do Serviço Hidrográfico
- 25 **O DIA EM QUE O URUTU AFUNDOU...**
Gil Cordeiro Dias Ferreira – Capitão de Mar e Guerra (Ref^o-FN)
Blindados para os fuzileiros. Uma estranha estrutura organizacional. O Urutu afundou! – 20/7/1973. Limitações como veículo anfíbio
- 39 **GESTÃO DO CONHECIMENTO:**
Diagnóstico em uma Organização Militar da Marinha
Hércules Guimarães Honorato – Capitão de Mar e Guerra (RM1-EN)
O conhecimento e sua gestão. Programa Netuno e iniciativas na Marinha. Diagnóstico em OM – resultados e análise
- 51 **O DESENVOLVIMENTO ÉTICO DOS MILITARES:**
Uma responsabilidade de todos os envolvidos no processo de formação
Paulo Roberto Ribeiro da Silva – Capitão de Mar e Guerra (RM1-FN)
Legado que recebemos da antiguidade aos dias atuais. Busca de um caminho. Academias militares e a retidão das ações – hábito de fazer bem
- 61 **BREVES REFLEXÕES SOBRE A HISTORIOGRAFIA NAVAL BRASILEIRA DOS OITOCENTOS – O pioneirismo de Theotonio Meirelles da Silva**
Edina Laura Costa Nogueira da Gama – Capitão de Mar e Guerra (RM1-T)
A história e o século XIX. Produção historiográfica – Theotonio Meirelles da Silva. História Naval Brasileira – apontamentos
- 71 **DESAFIOS DA CONTEMPORANEIDADE**
Marina Cezar – Professora-Doutora
Pluralidade de informações. O texto literário – valor da leitura – atitudes. O poema: riqueza, importância, força, perenidade

- 77 **O MERGULHADOR DE COMBATE EM AMBIENTE CONFINADO**
Rodney Alfredo Pinto Lisboa – Professor
Operações de retomada e resgate dos mergulhadores de combate. Capacidades física e psicológica para suportar exigências das tarefas
- 91 **JULGANDO PIRATAS: Competências, obstáculos e soluções**
Gabriela Albuquerque
Inviabilidade do uso de Tribunais Internacionais. Obstáculos ao julgamento de piratas. Necessidade que os Estados promulguem leis apropriadas
- 107 **CORRIDA SUBMARINA: A ASCENSÃO TECNOLÓGICA DOS SUBMARINOS DA KRIEGSMARINE DE 1919 A 1945**
Cássio Remus de Paula
Ascensão da Kriegsmarine. A crise de 1929 no crescimento bélico naval da Alemanha. Submarino tipo II superado e o tipo VII fabricado em massa. Submarinos elétricos. Avanço na tecnologia
- 119 **O CONTRATO DE AUTONOMIA DE GESTÃO: O plano de gestão estratégica em uma OMPS**
Carlos Eduardo de Freitas Savioli – Capitão de Corveta (EN)
Breve histórico sobre OMPS – Natureza jurídica, seus efeitos. Contribuições e ampliação da autonomia gerencial. Restrições. Sugestões para autonomia de gestão
- 139 **CURSO A DISTÂNCIA PARA PROMOÇÃO A SUBOFICIAL FUZILEIRO NAVAL**
Ana Paula Nascimento Gonçalves – Capitão de Corveta (T)
Avaliação do curso para formação do ensino a distância. Busca pela melhoria e aperfeiçoamento didático-pedagógico do curso. Exigências para as escolas militares
- 146 **ENSINO A DISTÂNCIA NA MARINHA DO BRASIL: Perspectivas atuais**
Renata da Rocha Pereira – Capitão-Tenente (T)
Amanda Barcellos Taranto Silva – Primeiro-Tenente (RM2-T)
Pensando o ensino. Conceito – planejamento. O departamento de ensino a distância e tecnologia educacional. Projeto piloto
- 159 **BARREIRAS DA COMUNICAÇÃO:**
Causas e consequências no ambiente de trabalho
Arilson de Oliveira Silva – Capitão-Tenente (AFN)
Comunicação e suas barreiras: filtragem, percepção, sobrecarga de informação, defesa, linguagem, medo da comunicação
- 168 **GERENCIAMENTO DE RISCOS DURANTE DOCAGENS EM UM ESTALEIRO MILITAR**
João Carlos Castro Dias – Primeiro-Tenente (EN)
Lidiedson Costa Bezerra – Segundo-Sargento (ML)
Pedro Howat dos Santos – Técnico de Planejamento
A docagem – riscos e sua análise – respostas – plano de gestão dos riscos
- 178 **PROCESSO DECISÓRIO NO ESTADO-MAIOR**
Esley Rodrigues de Jesus – Primeiro-Tenente (FN)
Entre a Primeira e a Segunda Guerra. Antecedentes do Estado-Maior. Clausewitz, Schlieffen, Stanffenberg, Canaris e Guderian. Decisões sem conhecer a realidade do combate. Erros de Hitler. A decisão militar

- 190 **A PIRATARIA MARÍTIMA NO MUNDO CONTEMPORÂNEO**
Rafael Reis Cavalcanti – Aspirante
Ricardo Dziedzic de Araújo Lima – Aspirante
Definição e sua imprecisão. Ótica da IMO. Na Somália e no Golfo de Aden. A
Operação Atalanta e a Eunavfor. Golfo de Guiné: perigo iminente
- 197 **CARTA DOS LEITORES**
- 200 **NECROLÓGIO**
- 204 **A MARINHA DE OUTRORA**
Encontrado submarino que jogou o Brasil na Primeira Guerra
Visita do Presidente Juscelino a Portugal
- 209 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**
- 216 **DOAÇÕES À DPHDM**
- 220 **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
- 227 **REVISTA DE REVISTAS**
Sinopses de matérias selecionadas em mais de meia centena de publicações rece-
bidas do Brasil e do exterior
- 232 **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

EDITORIAL

A *Revista Marítima Brasileira* honra o compromisso assumido em 1º de março de 1851 pelo seu fundador, Sabino Eloi Pessoa, quando este formulou o “Programma”:

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

5º – ... procurará difundir, por meio de artigos apropriados, tudo quanto possa contribuir para o **melhoramento e progresso** da nossa Marinha de Guerra e Mercante, quer no sentido científico, quer no sentido prático; e igualmente 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 desta singradura, a *RMB* foi aperfeiçoando o “Programma” e passou a se atribuir a “Missão” de divulgar teses, ideias e conceitos que contribuíssem também para o aprimoramento da consciência marítima dos brasileiros, já que temos limites geográficos tão extensos – marítimos e terrestres – e uma rede potamográfica pouco aproveitada.

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

Recebeu e publicou matérias de toda ordem, para que brasileiros que nos lessem pudessem ter informações e desenvolvessem discussões sobre os assuntos.

Recebeu e publicou temas históricos como, por exemplo, o de Santos Dumont, um dos brasileiros mais conhecidos no cenário mundial. Na última revista foi mostrada boa parte de sua criatividade e de seu gênio e também o prognóstico futuro do seu invento.

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

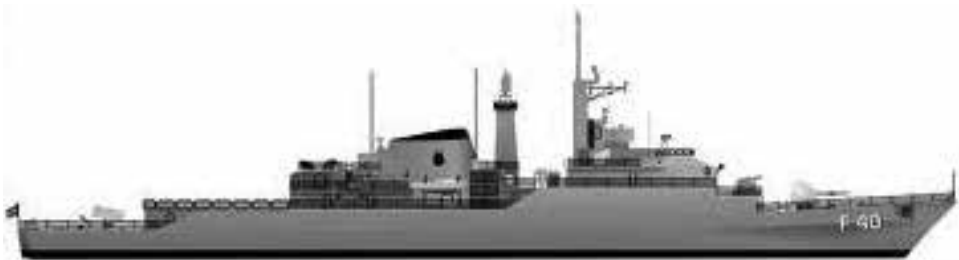
Mostrou como a conquista da honra ocorre na formação militar, analisando a lógica do mercado *vis-à-vis* com nossa ambiência naval.

Divulgou o esforço aplicado “Em busca de grandeza”, série publicada nos últimos anos, quando se abordaram a nacionalização de navios e sistemas e equipamentos de tecnologias avançadas, gerando conhecimento superior em engenharia. Recentemente, foi lançado livro com o referido título.

Estamos presentes em bibliotecas públicas e privadas pelo País, assegurando o cumprimento da Missão que nos compete, conquanto, reconhecemos, não atingindo a sociedade de forma ampla.

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

Estamos satisfeitos com a apresentação do tema que se tituló na capa – O Gerenciamento Costeiro –, porque é necessário e desafiante à inteligência e à criatividade do brasileiro.





REVISTA



MARITIMA BRASILEIRA

A SEGUNDA MAIS ANTIGA DO MUNDO

quando se creou em 1851 custava a 500.000 rs. por anno, pagos ao receber o primeiro numero

Preço de 8 vols. (1851/1860)

A Revista Marítima Brasileira completou 163 anos em

1º de março de 2014. Fundada em 1851 pelo

Primeiro Tenente Sabino Elói Pessoa,

foi a segunda revista mais antiga do mundo a tratar de assuntos marítimos e navais.

Conforme os registros obtidos, a Rússia foi o primeiro país a lançar uma revista marítima, a *Morskoi Sbornik*, (1848).

Depois vieram:

Brasil – Revista Marítima Brasileira (1851),

França – Revue Maritime (1866),

Itália – Rivista Marittima (1868),

Portugal – Anais do Clube Militar Naval (1870),

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

República Argentina – Boletín Del Centro Naval (1882).

NOSSA CAPA



GERENCIAMENTO COSTEIRO

*O pulmão do mundo está mais no azul
dos mares do que no verde das florestas*

MUCIO PIRAGIBE RIBEIRO DE BAKKER*
Contra-Almirante (Ref²)

SUMÁRIO

Introdução
A Zona Costeira
O Gerenciamento Costeiro
O litoral brasileiro
Fatores de degradação do ambiente costeiro
A Lei do Gerenciamento Costeiro
Palavras finais

* O autor é conferencista, escritor e colaborador frequente da *RMB*. Comandou o Navio-Hidrográfico *Argus* e o Navio-Oceanográfico *Almirante Saldanha*, foi diretor da Escola de Guerra Naval, secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar e diretor de Hidrografia e Navegação da Marinha.

INTRODUÇÃO

De cada três homens no mundo, dois vivem atualmente nas regiões costeiras, perto do mar, no litoral dos estados ribeirinhos ou em ilhas. Essa situação, que resulta não só do crescimento demográfico e dos deslocamentos populacionais, mas também do desenvolvimento econômico, afeta regiões de equilíbrio delicado, que são frequentemente zonas de civilização antiga, cuja prosperidade se baseava sobretudo na navegação e no comércio marítimo, bem como na produtividade relativamente elevada.

A Zona Costeira é o resultado dos efeitos complementares do meio terrestre e do meio marinho.

Trata-se de sistema complexo, caracterizado por propriedades químicas particulares das águas e por um conjunto de ecossistemas e entidades geomorfológicas muito evolutivos, tais como praias, estuários, lagoas, mangues e re-

coralinos – todos eles constituindo sistemas vulneráveis e particularmente expostos às consequências do desenvolvimento descontrolado e predatório. Assim, em todas as partes do mundo, tenta-se alertar a opinião pública para os danos que estão sofrendo esses sistemas, submetidos à depredação e à poluição. Convém acrescentar que a influência do mar sobre os meios terrestres vai muito além da própria área litorânea, abrangendo uma faixa terrestre para o interior de cerca de dois quilômetros de largura também sujeita a fortes pressões econômicas e sociais que resultam em uso do solo inadequado e depredante.

A ZONA COSTEIRA

A importância das regiões costeiras vem merecendo considerável atenção de organizações internacionais, como a Organização das Nações Unidas (ONU), cujos programas científicos têm enfatizado a necessidade de cooperação internacional para melhor conhecer a natureza e o funcionamento dos ecossistemas dessas regiões. Além disso, no que tange às Ciências do Mar, o novo regime dos oceanos, decorrente da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Jamaica 1982, recomenda várias providências relativas à cooperação científica internacional e relaciona uma série de medidas necessárias para se evi-

tar a poluição do meio marinho.

A Zona Costeira se constitui, portanto, em um ecossistema especial, de múltiplas características, e de grande importância para o futuro da humanidade, pois é nele que se origina toda a cadeia nutricionista do

**O Plano Nacional de
Gerenciamento Costeiro
é tão fundamental para a
Amazônia Azul como o é
para a Amazônia Verde o
Código Florestal Brasileiro**

meio marinho. Os baixios costeiros e outras águas pouco profundas, sobretudo os estuários e os mangues, fornecem grandes quantidades de substâncias nutritivas, das quais dependem cerca de dois terços dos peixes que se pescam em todo o mundo. Por conseguinte, os ecossistemas costeiros se caracterizam por forte produtividade orgânica e, conseqüentemente, são zonas adequadas a grandes projetos de maricultura e a importantes atividades pesqueiras. Os elementos nutritivos levados pelas chuvas e cursos d'água para esses ecossistemas, e para as zonas costeiras pouco profundas, estimulam forte produção orgânica que favorece naturalmente o desenvolvimento

de várias espécies marinhas. Isto explica a razão por que mais de 65% da pesca em todo o mundo provêm das águas costeiras.

O GERENCIAMENTO COSTEIRO

As características das regiões litorâneas, como regiões de grande densidade populacional, de concentração industrial e de significativa importância na produção de pescado, e também por suas belezas naturais, condicionam conflitos de interesses de toda ordem: urbanismo, indústria, pesca, portos, terminais marítimos, turismo etc. Equacionar e administrar tais conflitos, com o propósito de racionalizar o uso da costa e das águas costeiras e de proteger os ecossistemas existentes; permitir a exploração dos recursos naturais sem prejuízo do meio ambiente, melhorando a qualidade de vida dos habitantes dessas regiões; e, o que é mais importante, preservar a produção primária de matérias orgânicas do meio litorâneo, mantendo, em sua plenitude, a cadeia trófica da área costeira, são, entre outros, os objetivos principais do Gerenciamento Costeiro.¹

No Brasil, o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) foi instituído pela Lei nº 7.661 de 16 de maio de 1988, regulamentada pelo Decreto nº 5.300 de 7

de dezembro de 2004. A própria lei já previa mecanismos de atualização do PNGC e, com a experiência então acumulada na execução do Plano inicial, foi procedida uma revisão, culminando com a elaboração do PNGC II, no qual se procurou estabelecer novas bases para a continuidade de ações, de modo a consolidar os progressos obtidos e possibilitar o seu aprimoramento, “mantendo a flexibilidade necessária para o atendimento da ampla diversidade de

situações que se apresentam ao longo da extensa Zona Costeira brasileira”, conforme acentua o PNGC II. Este Plano, por conseguinte, deverá proteger todo o bioma da Zona Costeira da Amazônia Azul, preservando suas características especiais como berçário de espécies marinhas e mantendo suas riquezas biológicas. Poderíamos até afirmar, sem exagero, que este Plano é tão fundamental para a

Amazônia Azul como o é para a Amazônia Verde o Código Florestal Brasileiro de 25 de maio de 2012.

O LITORAL BRASILEIRO

O litoral brasileiro tem aspectos de grande relevância que constituem um verdadeiro desafio para a aplicação do Gerenciamento Costeiro:

A deterioração ou destruição dos baixios costeiros e manguezais, o corte dos mangues para servir de lenha, a poluição nos estuários e regiões lagunares podem vir a comprometer irremediavelmente a vida marinha existente na zona costeira

¹ No caso específico do Brasil, o problema do Gerenciamento Costeiro começou a ser debatido nos meios científicos ligados à área dos recursos do mar, por ocasião da implementação do Programa Sistemas Costeiros, constante do I Plano Setorial para os Recursos do Mar, elaborado pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Cirm) e aprovado pelo Presidente da República em 1981, como um desdobramento natural daquele Programa. Do resultado final dos debates e das discussões sobre o tema, a Cirm começou a preparar um anteprojeto, que deve ter servido de base para o desenvolvimento do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, posteriormente enviado ao Congresso Nacional e instituído por lei.

– é uma área de grande extensão (aproximadamente 8 mil km);

– é onde se concentra a maior parte da população brasileira, sendo, por isso, área de grande valorização e especulação imobiliária e de significativo interesse turístico;

– é onde se verifica a quase totalidade da ligação do Brasil com o exterior e, portanto, se constitui em área de extrema sensibilidade, tanto do ponto de vista das comunicações e relações econômicas internacionais quanto do ponto de vista da segurança externa;

– é onde estão localizadas as maiores jazidas de petróleo do País; e

– é onde estão situados os chamados “terrenos de marinha”,

que a legislação brasileira consagra como pertencentes à União e, como tais, devem constituir usufruto da comunidade nacional.

A exuberância do litoral brasileiro, entrecortado por baías, embocaduras, regiões lagunares, restingas, lagoas e outros sistemas costeiros, torna-o extremamente propício ao desenvolvimento de inúmeros projetos de exploração dos recursos do mar. A exploração desses recursos não necessitaria, provavelmente, de insumos onerosos, como ocorre com a pecuária, que requer extensas áreas de pastagens, alimentação balanceada, controle veterinário, abrigos etc., que encarecem substancialmente o produto final, na sua distribuição ao consumidor. Os recursos vivos do mar são criados e alimentados pela natureza. Os cuidados a serem observados são relativamente poucos, e não muito dispendiosos. Daí a importância dessas atividades para o Brasil, um país que luta com carência de recursos públicos e que

necessita urgentemente aumentar a oferta de alimentos para a sua população, sobretudo para aquela parcela de baixa renda e subalimentada.

Entre as agressões ao litoral brasileiro que a Lei do Gerenciamento Costeiro deve impedir, podemos citar, principalmente, as áreas promissoras sob o ponto de vista de potencial biológico que possam ser destruídas ou alteradas pela especulação imobiliária, por aterros de toda ordem ou pela expansão urbana descontrolada. Também a deterioração ou destruição dos baixios costeiros e manguezais, o corte dos mangues para servir de lenha, a poluição nos estuários e regiões lagunares podem

vir, por outro lado, a comprometer irremediavelmente a vida marinha existente na zona costeira brasileira, no momento em que a maricultura e a pesca passam a representar, inclusive, a última esperança mundial para atenuar a carência proteica e a fome que ame-

açam a população humana, em face de sua expansão incontrolável e da expectativa de mudanças climáticas de consequências desastrosas.

Alguns ecossistemas do litoral brasileiro, de grande significado para a vida marinha, já merecem cuidados especiais, pois atingiram um estágio de comprometimento considerado crítico. São exemplos os seguintes: Golfão Marajoara; Ilha de São Luís, Baía de São Marcos e Baía de São José; Recife e arredores, inclusive Suape (situado junto a importantíssimos recifes de ecossistemas estuarinos); Baía de Todos os Santos; Baía de Guanabara (com recuperação e despoluição programadas para permitir a realização de esportes náuticos

A especulação imobiliária tem sido responsável, na faixa litorânea, pela degradação ambiental mais insidiosa e galopante de que se tem notícia no País

durante as Olimpíadas de 2016, com sede na cidade do Rio de Janeiro); Baixada Santista; Criciúma e região carbonífera; e Lagoa dos Patos.

FATORES DE DEGRADAÇÃO DO AMBIENTE COSTEIRO

Entre os fatores de degradação do ambiente costeiro, podemos destacar os seguintes:

- produtos químicos, petroquímicos, cloroquímicos, carboníferos e metais pesados (mercúrio, cádmio, cobre etc.);

- destilação do álcool, com consequente produção de efluentes de vinhaça;

- aterros de várias espécies, tanto para atender a projetos imobiliários quanto para a implantação de novos polos industriais;

- agrotóxicos, biocidas e fertilizantes;

- despejo de lixo e óleo, em consequência do grande trânsito de navios; e

- especulação imobiliária.

Quanto à especulação imobiliária, convém ressaltar as várias formas de agressão que tal atividade vem exercendo sobre o ambiente costeiro. Ela tem sido responsável, na faixa litorânea, pela degradação ambiental mais insidiosa e galopante de que se tem notícia no País, quando pretende estabelecer ao longo da costa uma série de loteamentos litorâneos (Rio/São Paulo; Maceió/Recife/João Pessoa; Natal/Fortaleza) acrescidos de clubes e marinas, configurando, por vezes, uma privatização

anticonstitucional de praias, promontórios, falésias, ilhas e pequenas enseadas.

Muitos loteamentos à beira-mar, rodeando lagoas, destruindo dunas e vegetação de restinga, aterrando manguezais, constituem um processo de urbanização selvagem que, na quase totalidade, poluem rios ou igarapés, estuários e lagoas, lançando, muitas vezes, seus despejos *in natura* no mar.²

Hoje, sabe-se que o homem não precisa poluir todo o oceano para eliminar a vida no mar. Basta que ele destrua as zonas costeiras, uma vez que 60% de todas as espécies marinhas dependem, em alguma

fase de sua existência, muito frequentemente, para desova ou desenvolvimento larvar, das regiões estuarinas mais ricas em alimento. E são precisamente essas regiões que são alteradas aleatoriamente com obras e aterros ou então poluídas com toda

sorte de detritos. Assim, vai-se reduzindo gradativamente as populações marinhas, sacrificando nos estuários, que são os seus berçários, uma grande parcela dos indivíduos que irão constituir os futuros cardumes.

O homem não precisa poluir todo o oceano para eliminar a vida no mar. Basta que destrua as zonas costeiras

A LEI DO GERENCIAMENTO COSTEIRO

No Brasil, a aplicação da Lei do Gerenciamento Costeiro representa a providência básica e indispensável para permitir a utilização racional do litoral, preservando os ecossistemas existentes, possibilitando, inclusive, o desenvolvimento de projetos de maricultura, por meio da cessão de

² O emissário de Ipanema, na Cidade do Rio de Janeiro, que recebe em sua rede o esgoto de 15 bairros, da Glória a São Conrado, precisa urgentemente ser reformulado, uma vez que a grande quantidade de lixo que despeja no oceano vem prejudicando a biodiversidade do Monumento Nacional das Ilhas Cagarras.

áreas marítimas costeiras ou estuarinas. A criação de espécies marinhas em cativeiro, tanto para consumo direto quanto para repovoamento de espécies submetidas à sobrepesca, seria, como já dissemos, um processo relativamente pouco oneroso para aumentar significativamente a oferta de alimentos e de empregos e incentivar o desenvolvimento de indústrias de várias fontes, para beneficiamento e exploração desses recursos marinhos.

O litoral brasileiro possui uma das mais importantes unidades ecológicas do Atlântico Sul. Trata-se do complexo lagunar estuarino de Iguape e Cananeia, classificado pela União Internacional para a Conservação da Natureza como a terceira região de importância no mundo em termos de produtividade primária. Este complexo, que se prolonga até Paranaguá, formando um ecossistema de cerca de 200 quilômetros de extensão, possui todas as características ideais para a reprodução de uma variada gama de espécies marinhas, constituindo-se em um dos principais berçários do Atlântico Sul.

PALAVRAS FINAIS

A aplicação do PNGC II e a fiscalização do seu cumprimento, em face da extensão e tipicidade da Zona Costeira brasileira e de suas áreas de influência na faixa terrestre das matas ciliar e atlântica, constituem tarefas de extrema magnitude. Além disso, a otimização do uso dos recursos biológicos da Zona Econômica Exclusiva

(ZEE) brasileira, cuja área atinge mais de 3 milhões de km², conforme recomendação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, irá requerer um amplo e detalhado levantamento das espécies marinhas existentes na ZEE e uma sensível ampliação da capacidade nacional de exploração desses recursos, tarefas também de notáveis complexidade e amplitude, para as quais o Brasil deverá se preparar com a necessária urgência.

Essas tarefas, acrescidas da necessidade de exploração dos recursos biológicos, minerais e energéticos de toda a Amazônia

Azul, irão exigir, naturalmente, a criação de uma instituição nacional e central dedicada ao estudo do mar, em sua aceção mais ampla, e de suas interações com os sistemas costeiros, atmosférico e antártico. Tal instituição serviria como elemento de ponta no desenvolvimento das pesquisas oceanográficas e ser-lhe-ia confiada a consecução das grandes metas das pesquisas

marinhas – biológicas, minerais e energéticas – ditadas pelos interesses nacionais, quer por meio da atuação direta em campos de maior amplitude e elevada complexidade, quer coordenando pesquisas mais restritas, atribuídas a outras instituições menores, formando um todo harmônico em função das possibilidades de cada instituição e perfeitamente articulada com os superiores interesses marítimos do País. Também, em coordenação com os outros órgãos responsáveis na gestão da Política Nacional do Meio Ambiente, atuaria na aplicação e na fiscalização do PNGC II. Tal

A Fundação Oceano se impõe como medida de maior alcance estratégico para que o Brasil possa enfrentar os maiores desafios do século: a explosão demográfica, o aquecimento global e a distribuição de água

instituição nacional seria a Fundação Oceano³, que se impõe como a medida de maior alcance estratégico para que o Brasil possa

enfrentar os maiores desafios do século: a explosão demográfica, o aquecimento global e a distribuição de água.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Gerenciamento costeiro; Política nacional; Recursos do mar;

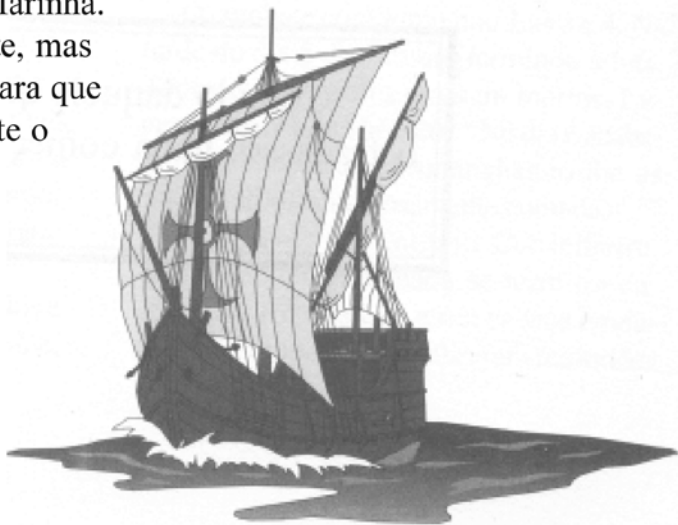
BIBLIOGRAFIA

- BAKKER, Mucio Piragibe Ribeiro de. “O oceano à nossa espera”. *Revista Brasileira de Tecnologia*, vol. 19, nº 6, jun./1988.
- BAKKER, Mucio Piragibe Ribeiro de. “O mar e seus recursos”. *Revista Marítima Brasileira*, vol. 132, nº 01/03, jan./mar. 2012.
- 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*, vol. 134, nº 04/06, abr./jun. 2014.
- PLANO NACIONAL DE GERENCIAMENTO COSTEIRO – PNGC II. Comissão Nacional do Meio Ambiente, 2004.

3 Consultar o artigo “O mar e seus recursos”. *Revista Marítima Brasileira*, vol. 132, nº 01/03, jan./mar. 2012.

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

HIDROGRAFIA! HIDROGRAFIA!

“RESTARÁ SEMPRE MUITO O QUE FAZER...”*

“Neste mesmo dia, a horas de véspera, houve vista de terra [...] mandou lançar o prumo, acharam 25 braças (55 metros).”

Pero Vaz de Caminha

ANTONIO REGINALDO PONTES LIMA JUNIOR**

Vice-Almirante

O trecho da Carta de Pero Vaz de Caminha em epígrafe registra a primeira atividade hidrográfica em águas brasileiras, em seu elemento essencial, o conhecimento da profundidade. A partir daquele momento, até os dias atuais, a atividade hidrográfica no Brasil percorreu uma saga de ousadia e perseverança, cujos fatos, feitos e pessoas que os protagonizaram são dignos de serem relembrados.

Iniciou-se, como já citado, na era do prumo de mão, quando portugueses, espanhóis, franceses e holandeses navegaram nossos mares fazendo uso dos portulanos,

conjuntos de cartas de marear, que se constituíram nas primeiras cartas e roteiros da costa brasileira. Passados dois séculos, o cronômetro marítimo revolucionou a arte

Os portulanos, conjuntos de cartas de marear, se constituíram nas primeiras cartas e roteiros da costa brasileira

de navegar, permitindo determinar, com exatidão, a longitude. Novas cartas tiveram, então, que ser construídas, com a participação de engenheiros, matemáticos e cartógrafos enviados pela Coroa Portuguesa.

No século XIX, iniciaram-se, efetivamente, no Brasil, os levantamentos hidrográficos e a produção de cartas náuticas, um trabalho praticamente todo feito por hidrógrafos franceses, com destaque para o Capitão de Fragata

* O texto deste artigo foi elaborado a partir da Ordem do Dia da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), alusiva ao Dia do Hidrógrafo, cuja cerimônia, este ano, foi realizada, em caráter excepcional, na Ilha Fiscal, celebrando seu centenário como Sede Histórica da Hidrografia Brasileira.

** Diretor de Hidrografia e Navegação.

Amédée Ernest Barthélemy Mouchez. Foi um período em que as cartas da costa brasileira eram produzidas por hidrógrafos franceses e distribuídas pelo Almirante Britânico.

A essa época, poucos oficiais brasileiros, e ainda assim por iniciativa e vontade próprias, tinham algum conhecimento de hidrografia. Um deles foi Manoel Antônio Vital de Oliveira, que logrou realizar levantamentos com a mesma qualidade dos hidrógrafos franceses. Um desses trabalhos foi hidrografar e reconhecer o Atol das Rocas, que oferecia perigo à navegação. Vital de Oliveira o fez obtendo posições precisas levantadas astronomicamente, a 120 milhas da costa, a bordo de um veleiro de madeira, o late *Paraibano*, de apenas 23 metros.

Quando o governo brasileiro já reconhecia sua capacidade e sua competência como hidrógrafo, a ponto de lhe confiar o Levantamento Geral das Costas do Império, Vital de Oliveira foi chamado para participar da Campanha do Paraguai. Lamentavelmente nela veio a falecer, precocemente, aos 37 anos de idade, no posto de capitão de fragata, atingido pela artilharia inimiga, quando exercia o comando do Encouraçado

Silvado, na passagem de Curupaiti. Pelos seus destacados feitos e elevado espírito hidrográfico, Vital de Oliveira é reconhecido como o Patrono da Hidrografia Brasileira, e no dia de seu nascimento, 28 de setembro, celebramos o Dia do Hidrógrafo.



Vital de Oliveira
Patrono da Hidrografia Brasileira

À época de Vital de Oliveira, outro brasileiro se destacou, o Almirante Antonio Luiz von Hoonholtz, o Barão de Teffê, autor de um compêndio pioneiro, no País, sobre hidrografia e idealizador do primeiro órgão, criado em 1876, para tratar de forma permanente a hidrografia no Brasil, a Repartição Hidrográfica, embrião da Direto-

ria de Hidrografia e Navegação (DHN), da qual foi seu primeiro diretor.

Ao entrar no século XX, tínhamos uma Repartição Hidrográfica, mas ainda não

formávamos hidrógrafos, nem havia navios hidrográficos e muito menos instalações para produzir as cartas náuticas. Foi quando, há exatamente cem anos, em 1914, um fato marcaria a história da Hidrografia Brasileira, fazendo-a seguir novos e promissores rumos: a instalação da Superintendência de Navega-

ção na Ilha Fiscal, que recentemente havia sido transferida para a Marinha, pelo Ministério da Fazenda. Nesta ilha, dispondo

**Vital de Oliveira
hidrografou e reconheceu
o Atol das Rocas obtendo
posições precisas levantadas
astronomicamente, a 120
milhas da costa, a bordo de
um veleiro de madeira de
apenas 23 metros**

de oficinas apropriadas, a Superintendência de Navegação passou a melhor exercer suas atribuições de estocar, distribuir e fazer a manutenção dos cronômetros, agulhas, cartas e equipamentos náuticos para os nossos navios de guerra.

Também foi na Ilha Fiscal que o então Comandante Manuel José de Nogueira da Gama intensificou seu admirável trabalho em prol da institucionalização do Serviço Hidrográfico Brasileiro. Em 1931, ele tomou a iniciativa de reunir um grupo de seis tenentes artilheiros, da escola dos “arquiduques”, oficiais que operaram as primeiras diretoras de tiro da nossa Marinha, para formar um núcleo

de treinamento e produção hidrográfica, que deu origem à Comissão Hidrográfica. Ato contínuo, em 1932, criou o Curso de Aperfeiçoamento em Hidrografia para Oficiais e, em 1933, o primeiro navio hidrográfico seria entregue à Diretoria de Navegação, o *Rio Branco*, sendo seu primeiro comandante um oficial já hidrógrafo, o Capitão de Corveta Antonio Alves Câmara. Nesse navio se prepararam as primeiras gerações de hidrógrafos brasileiros.

Sete décadas se seguiram e o castelinho verde, pode-se dizer, inspirou a Hidrografia brasileira a seguir o exitoso rumo que a fez

ser considerada uma das mais respeitáveis do mundo, tendo como lema “Restará sempre muito o que fazer...” e como símbolo um bode verde, em atitude rampante, voltado para o leste, para o mar brasileiro.

Em 1983, a DHN já não mais cabia na Ilha Fiscal. Mudou-se então para o Complexo Naval da Ponta da Armação, em Niterói, quando era Ministro da Marinha o nosso ilustre Almirante de Esquadra Hidrógrafo Maximiano Eduardo da Silva Fonseca.

Hoje, a DHN conta com mais de dois mil militares e servidores civis; quatro organizações, o Grupamento de Navios Hidroceanográficos (GNHo), Centro de Sinalização Náutica

Rego (CAMR), Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) e Base de Hidrografia da Marinha em Niterói (BHMN), e oito navios subordinados, sendo ainda a Diretoria Técnica responsável pelos Serviços de Sinalização Náutica, navios hidroceanográficos e balizadores distritais, cabendo destacar que, em breve, serão incorporados mais dois novos navios: o NHoFlu *Rio Branco*, em fase final de construção no Brasil, e o moderno e muito bem equipado

NPqHo *Vital de Oliveira*, em construção na China, cujo lançamento ao mar ocorreu justamente em 28 de setembro último, um

Foi na Ilha Fiscal que o Comandante Nogueira da Gama intensificou seu trabalho em prol da institucionalização do Serviço Hidrográfico. Em 1932, criou o Curso de Aperfeiçoamento em Hidrografia para Oficiais e, em 1933, o primeiro navio hidrográfico seria entregue à Diretoria de Navegação, o *Rio Branco*

Sete décadas se seguiram e o castelinho verde, pode-se dizer, inspirou a Hidrografia Brasileira a seguir o exitoso rumo que a fez ser considerada uma das mais respeitáveis do mundo

dia tão significativo para a Hidrografia Brasileira!

Resaltam-se, a seguir, algumas das realizações do Serviço Hidrográfico Brasileiro, no último ano:

- A participação efetiva da DHN nos diversos comitês, subcomitês e grupos de trabalho da Organização Hidrográfica Internacional (OHI), com destaque para ter sediado, em março, a reunião do Grupo de Trabalho Worldwide Electronic Navigational Chart Database (WENDWG), que tem como propósito garantir, em todo o mundo, um alto nível de atualização das Cartas Eletrônicas de Navegação (ENC);

- Contribuição no esforço da OHI para criação de capacidade, por meio da disponibilização de vagas para um oficial peruano e dois civis haitianos no Curso de Aperfeiçoamento em Hidrografia para Oficiais (CAHO) e três namibianos no Curso de Especialização em Hidrografia para Praças (C-Esp-HN);

- Presidência do Comitê de Planejamento da Comissão Hidrográfica do Atlântico Sudoeste (CHAT-SO), cuja última reunião foi organizada pela DHN em Arraial do Cabo, em março;

- Reformulação do Plano de Coleta de Dados Hidrográficos para a Antártica, buscando intensificar a atividade hidrográfica naquela região, em atendimento a compromissos com a OHI;

- Participação efetiva nos temas afetos à Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI), da Unesco, fazendo-se presente

no Conselho Executivo daquela Comissão, nos seus vários grupos de trabalho, na coordenação de programas de observações sustentadas e serviços oceânicos e no estabelecimento do Sistema de Intercâmbio de Dados e Informações Oceanográficas da COI (Iode);

- Realização, em março, em Arraial do Cabo, da X Reunião da Oceatlan, que reúne Serviços Hidrográficos e Instituições de Pesquisa e Oceanografia de Argentina, Brasil e Uruguai;

- No âmbito do Programa de Desenvolvimento de Submarinos, a DHN vem atuando na área marítima nas proximidades do Estaleiro e Base Naval, em Itaguaí, e está ampliando ainda mais essa participação com o Termo Técnico de cooperação entre a DHN e a Cogesn, para realizar levantamentos hidrográficos sistemáticos naquela região, com atividades de sondagem batimétrica, topografia de terreno, acompanhamento da maré, estabelecimento de rede geodésica em apoio à sondagem e

coleta de amostras de fundo. Em contrapartida, a Cogesn alocará recursos para aquisição de um ecobatímetro multifeixe portátil e uma lancha de sondagem, cujos projeto e construção já foram iniciados na Base Naval de Val de Cães; e

- Preparação dos três Relatórios de Submissão Parcial Revisada, referentes às Regiões Sul, Equatorial e Leste, para serem apresentados à Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU. Composto



Barão de Teffê
1º Diretor da Repartição
Hydrographica – 1876

por dados de suporte técnico e científico e de uma plataforma GIS de visualização associada, o Relatório da Região Sul já foi concluído e será entregue à Subcomissão para o Leplac, da Cirm, no final de outubro. Os dados das outras duas regiões já foram coletados e processados e estão em fase de interpretação pelo GT Leplac, coordenado pela DHN.

Faz-se mister, ainda, destacar os nossos meios navais, subordinados ao Grupamento de Navios Hidroceanográficos (GNHO). Neste momento, o NHO *Cruzeiro do Sul* encontra-se singrando as águas meridionais da Amazônia Azul, realizando comissão hidroceanográfica em proveito de diversos projetos de pesquisa indicados pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, em uma comissão de cinco meses que se estende da foz do Amazonas até o litoral do Rio Grande do Sul.

O NOc *Antares* realizou a comissão Prata 2014, visitando o porto de Buenos Aires, durante as comemorações alusivas ao aniversário de criação do Serviço

Hidrográfico Argentino e, recentemente, encerrou mais uma comissão Pirata, contribuindo para esse importante programa internacional de monitoramento de dados ambientais no Atlântico Tropical, efetuando a manutenção das oito boias oceanográficas sob a responsabilidade do Brasil.

No intuito de acompanhar o rápido crescimento da tecnologia aplicada à área da hidrografia e incrementar a produção e a atualização cartográficas, os NHO *Taurus* e *Amorim do Valle* instalaram recentemente modernos ecobatímetros multifeixes, em

gôndola projetada sob os seus cascos. Tendo encerrado os testes de aceitação no mar nesta semana, o *Amorim do Valle* está prestes a suspender para o seu primeiro levantamento hidrográfico multifeixe, que será em Itajaí-SC.

Foi iniciado o processo de remotorização do NHO *Almirante Graça Aranha*, que receberá novos sistemas de geração de energia e de propulsão, o que incrementará sua capacidade de atender a demandas científicas e de apoio à Sinalização Náutica da nossa Amazônia Azul.

O NPo *Almirante Maximiano* e o NApOc *Ary Rongel* concluíram a Operantar XXXII em abril deste ano e, após mais um período de manutenção e preparação, partiram para a próxima Operantar em outubro.

O Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego (CAMR) deu início à Modernização da Rede de Estações DGPS dos nossos radiofaróis, de forma a garantir ao navegante a possibilidade de efetuar correções diferenciais nos seus sistemas de posicionamento satelitais GPS ou similares; elaborou 28 pareceres técnicos sobre estabelecimento, alteração e cancelamento de auxílios à navegação e, além de operar e manter os 234 sinais sob sua direta responsabilidade, realizou o controle do Índice de Eficácia de todos os sinais náuticos do Brasil, o que totaliza 3.549 sinais, entre os quais 217 faróis e 524 faroletes; e em maio, representou o Brasil na 18ª Conferência da Iala, a Autoridade Internacional de Faróis e Auxílios à Navegação, sendo reeleito, pela quinta vez consecutiva, para integrar o seu Conselho.

O CAMR, além de operar e manter os 234 sinais sob sua direta responsabilidade, realizou o controle do Índice de Eficácia de todos os sinais náuticos do Brasil, o que totaliza 3.549 sinais, entre os quais 217 faróis e 524 faroletes

No Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), com relação à Segurança da Navegação, destaca-se que foram publicados 291 Avisos aos Navegantes, emitidos 5.073 Avisos Rádio, analisados 490 Levantamentos Hidrográficos, construídas 11 novas edições de cartas náuticas em papel e 24 de cartas eletrônicas, realizadas 52 atualizações em cartas náuticas em papel e 302 em cartas eletrônicas, além de 154 novas edições de cartas náuticas Raster. Registra-se, ainda, o início da elaboração, sob coordenação daquele Centro, do III Plano Cartográfico Náutico Brasileiro que irá ordenar a realização de levantamentos hidrográficos e construção e atualização de cartas náutica em papel e eletrônicas, nos próximos cinco anos, para as hidrovias e a costa brasileira.

No âmbito do Serviço Meteorológico Marinho, foram emitidos 6.073 Boletins de Previsão Meteorológica Especial e 1.148 Avisos de Mau Tempo. Visando o aumento de resolução e da qualidade das previsões ambientais, o CHM substituiu definitivamente o modelo atmosférico operacional HRM pelo Cosmo e incrementou em 16% a capacidade computacional dos seus servidores de cálculos.

Destaca-se, ainda, o apoio meteorológico do CHM ao evento teste de vela *Aquece Rio*, em agosto, na Baía de Guanabara, com a presença de mais de 30 países, somando 368 atletas das 10 classes de vela olímpica, provendo previsões das condições do tempo para a organização do evento e para as equipes.

A Base de Hidrografia da Marinha em Niterói (BHMN) passou a imprimir cartas náuticas na modalidade “sob demanda”, em três *plotters*, proporcionando maior confiabilidade e economia. Esse sistema já responde por quase metade das vendas de cartas náuticas e a

Emgepron, parceira da Base nessa empreitada, iniciará a aquisição de três *plotters* mais modernos, o que agregará ainda maior precisão, rapidez e qualidade na impressão. Além disso, entrou em produção uma avançada impressora *offset* de grande porte, a Heidelberg XL 106, que permite uma velocidade de produção de 250 cartas náuticas por minuto.

Foi consolidada a comercialização de cartas e publicações náuticas em papel pela internet, em parceria com a Emgepron. Além disso, a Base de Hidrografia iniciou com a Emgepron um projeto de implantação, no Brasil, de um centro de validação e distribuição de cartas náuticas eletrônicas, que deverá ser o primeiro da América Latina.

Com relação à navegação com cartas náuticas eletrônicas, a DHN, junto com a Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (Dsam) e o Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), estabeleceu requisitos técnicos de desenvolvimento, bem como de adestramento e formação de pessoal, para que o Centro de Integração de Sensores e Navegação Eletrônica (Cisne) possa ser empregado, com segurança, para realizar a navegação com as cartas náuticas eletrônicas, atendendo as normas nacionais e internacionais.

Finalmente, há que se fazer a menção ao rigoroso e metódico trabalho do Arquivo Técnico da DHN, cujo acervo de folhas de bordo e relatórios de levantamentos hidrográficos, relativo ao período de 1901 a 1975, recebeu o reconhecimento do Comitê Nacional do Brasil do Programa Memória do Mundo da Unesco, pelo seu valor excepcional e de interesse nacional, que deve ser protegido para benefício da humanidade.

Hidrografia! Hidrografia!
“Restará sempre muito o que fazer...”

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ATIVIDADES MARINHEIRAS>; Hidrografia; Ilha Fiscal;

O DIA EM QUE O URUTU AFUNDOU...

GIL CORDEIRO DIAS FERREIRA
Capitão de Mar e Guerra (Ref^l-FN)

SUMÁRIO

Introdução	
Prolegômenos	
Blindados para os fuzileiros	
Uma estranha estrutura organizacional	
Dia D (-) 1: quinta-feira, 19/07/1973, pré hora H	
Dia D (-) 1, hora H	
O Urutu afundou!	
Dia D – sexta-feira, 20 de julho de 1973	
<i>Finis coronat opus</i>	

INTRODUÇÃO

Desde 24 de novembro de 2010, quando da ocupação, por integrantes de diferentes órgãos de segurança, do Complexo do Alemão, no Rio de Janeiro, ganharam notoriedade os blindados do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), empregados naquele evento em apoio às forças policiais. Por

eficiência, eficácia e efetividade, voltaram a ser requisitados em outros momentos, sempre sob os aplausos dos moradores das áreas que vieram a ser palco dessas operações. Por tudo isso, pareceu-me oportuno resgatar um pouco da história dessas viaturas especialíssimas, da qual participei bem em seu início, relatando um de seus episódios mais curiosos.

Nesta edição, caderno especial



O BLINDADO americano M-113, da Marinha, abre o caminho para os caveiros do Batalhão de Operações Policiais Especiais: apoio logístico foi decisivo para a retomada de território do tráfico na Zona Norte

O Dia D da guerra ao tráfico

Com inédito apoio da Marinha, tropas do Bope desembarcam na Penha e ocupam bunker do tráfico

Traficantes fogem em massa para o Alemão, mas mantêm ataques incendiários à cidade

População aplaude polícia e acompanha operação pela TV em clima de 'Tropa de elite 3'

Primeira página de "O Globo" de 25/11/2010 – dia seguinte à ocupação do Complexo do Alemão

PROLEGÔMENOS

No início da década de 70 do século passado, florescia a indústria brasileira de material de defesa (ou "de emprego militar", como também era conhecida). Multiplicavam-se as fábricas de arma-

mento, munições, equipagens individuais e coletivas, veículos, aeronaves...

Naquela época, além da hoje pujante Embraer, eram também dignas de grande destaque a Avibras, com seu sistema de foguetes Astros, e a Engesa – Engenheiros Especializados S.A. Esta se notabilizara,

inicialmente, pela militarização de caminhões já produzidos no parque automobilístico nacional, nos quais introduzira interessantes inovações tecnológicas, como as caixas de transmissão PI e O e a suspensão Boomerang – revolucionárias para aquele tempo. Essa nova safra de veículos vinha, desde o final dos anos 60, substituindo progressivamente os norte-americanos REO, recebidos principalmente após o conflito da Coreia, por meio do MAP – *Mutual Assistance Program*, que haviam chegado à obsolescência.

A Engesa era ainda uma empresa pequena, situada no bairro de Santo Amaro, na capital paulista, mas logo se mudaria para uma grande área industrial em São José dos Campos. Já produzia, para o Exército Brasileiro (EB) e para exportação, o blindado EE-11 Urutu (fig. 1), uma Viatura Blindada de Transporte de Pessoal (VBTP), com capacidade para dez combatentes equipados mais três tripulantes, e estava desenvolvendo o Carro de Combate Leve EE-9 Cascavel (fig. 2), para três tripulantes, dotado de um canhão de 90 mm.



Fig. 1 – O CTRA EE-11 Urutu



Fig. 2 – Protótipo do EE-9 Cascavel

BLINDADOS PARA OS FUZILEIROS

Por volta de 1972, a Marinha do Brasil (MB) decidiu aquinhoar o CFN com o mais recente lançamento da Engesa – o Urutu versão marítima, conhecido na empresa como Carro de Transporte e Reconhecimento Anfíbio (CTRA), que diferia da versão terrestre, fornecida ao Exército, porque podia deslocar-se no mar, flutuando, propulso por hélices e governado por lemes, enquanto seu “irmão verde-oliva” podia apenas fazer o chamado *fording*, ou seja, cruzar limitados cursos d’água inte-

riores, ainda que vencendo lâminas d’água bastante elevadas (o carro tem cerca de 2 metros de altura), mas tocando o fundo, sem flutuar.

Em 1972, em função do desenvolvimento que a motomecanização assumia progressivamente no âmbito do CFN, este decidiu dobrar a quantidade de oficiais que anualmente realizavam o antigo, afamado e excelente Curso de Manutenção Auto da Escola de Material Bélico (EsMB) do EB, e ali matriculou quatro primeiros-tenentes (FN): Benevides, Costa Lima, Gil e Haroldo¹. Findo o curso, em dezembro, cada qual seguiu seu destino. E coube a Costa

¹ Álvaro Benevides Martins Ribas, Jorge Alberto Costa Lima, Haroldo Antônio Rodrigues (já falecido, ao momento em que escrevo), Guardas-Marinha de 1966; e Gil Cordeiro Dias Ferreira, Guarda-Marinha de 1967.

Lima chefiar o Grupo de Recebimento dos Urutus-mar (os primeiros blindados anfíbios brasileiros) em São Paulo, junto à fábrica, acompanhado por praças FN-MO² (Motores e Máquinas) originárias do antigo Batalhão de Transporte Motorizado (BtlTrpMtz), com experiência na direção dos antigos Camanf (Caminhões Anfíbios), remanescentes da Segunda Guerra Mundial, que o CFN utilizou durante algum tempo.

Quanto a mim, fui designado para o antigo Batalhão de Manutenção e Abastecimento (BtlMntAbst), em Parada de Lucas (cidade do Rio de Janeiro), onde foi instalado mais tarde o Centro de Reparos e Suprimentos Especiais (CRepSupEsp), hoje Centro Tecnológico do CFN. Todavia, não fiquei muito tempo ali. Ao início de 1973, abriu-se vaga para novo Curso de Manutenção Auto, agora no USMC (United States Marines Corps), para oficiais que dispusessem do curso do EB. Candidatei-me à vaga, disputei-a com outros colegas em provas de Inglês, logrei ser aprovado, e, entre março e junho daquele ano, aprimorei meus conhecimentos no *Motor Transport Officers Orientation Course/Motor Transport School Company/Marines Corps Service Support Schools/Marines Corps Base/Camp Lejeune/North Carolina/20542/USA* (ou melhor, UFA!).

Pela prática vigente então, oficiais que fossem cursar no estrangeiro deveriam se apresentar ao comandante-geral do CFN, na partida e na chegada. Naturalmente, cumpri

esses protocolos, perante o Vice-Almirante (FN) Roberval Pizarro Marques³, que, em meu regresso, surpreendeu-me com a seguinte determinação: “Você vai comandar os Urutus!”

E lá fui eu para a Ilha do Governador, tendo apenas uma vaga ideia do que eram Urutus.



Fig. 3 – Esboço feito pelo autor, há 40 anos, do “brasão” dos Urutus. Blindados se associam, secularmente, à Cavalaria. Pertencendo à MB, os Urutus evocaram desde logo a figura do cavalo-marinho, ou hipocampo. O tridente, arma de Poseidon/Netuno, simbolizava sua capacidade de deslocamento no mar; o fuzil evocava a Infantaria que lhe cabia transportar, com proteção blindada

UMA ESTRANHA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Em julho de 1973, trazidos para o Rio de Janeiro, os cinco Urutus adquiridos pela MB ainda pertenciam à Engesa, que, com uma grande equipe técnica, acompanhava o já Capitão-Tenente (FN) Costa Lima e seus

2 2º SG Adones, 3º SG Edvaldino, 3º SG Vito, CB Deone e SD-MO (Soldados de Primeira Classe, graduação ainda existente à época) Monçores, Arantes, Bispo, Marques, Anjos, Filho e Souza. Eram, pois, um oficial e onze praças, que ficaram conhecidos como “Os 12 Condenados”, em alusão a famoso filme de guerra da época. A estes se reuniram, já no Rio, os mergulhadores SG Jaerth e CB Zeir, além de três praças de outras especialidades: SD-IF Rosalvo, SD-ES Costa e SD-FN Ribeiro, totalizando 1 oficial e 16 praças (fig. 4).

3 Até 1980, o Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CG-CFN) era exercido por um vice-almirante (FN), que acumulava o comando da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE) e dispunha de um Estado-Maior (EM-CFN), comum a essas duas organizações. Em 1980, o CFN passou a ser comandado por um almirante de esquadra (FN). O CG-CFN foi transformado em Órgão de Direção Setorial (ODS) de Apoio, com três Departamentos (Recursos Humanos, Material e Estudos e Pesquisa). A FFE preservou o EM e passou à subordinação do Comando de Operações Navais (ComOpNav). O primeiro almirante de esquadra (FN) foi Domingos de Mattos Cortez.

subordinados nos últimos preparativos para a incorporação oficial àquela Força, programada para o dia 20 de julho de 1973, numa grande cerimônia no então Centro de Instrução de Adestramento do CFN (CIAdest), hoje Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (Ciasc), na Ilha do Governador, com a presença do ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Adalberto Nunes; o presidente da Engesa, José Luiz Whitaker, e, naturalmente, uma imensa quantidade de autoridades militares das três Forças e civis de diferentes instituições públicas e privadas.

Ao se idealizar o enquadramento dos carros na estrutura do CFN, decidiu-se organizá-los como um Pelotão de Viaturas Anfíbias – o 3º, porque dois outros eram constituídos pelos Camanf – do BtlTrpMtz⁴, à época situado no km 1 da Rodovia Rio-Petrópolis, em Caxias/RJ, junto à antiga Imprensa Naval, onde hoje se encontram o Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), a Base de Fuzileiros Navais do Rio Meriti (BFNRM), o Batalhão Logístico (BtlLog) e o Batalhão de Engenharia (BtlEng).

Entretanto, as instalações do BtlTrpMtz à época não dispunham de boas condições para alojar e manter veículos tão sofisticados e complexos. Por essa razão, decidiu-se destacá-los para a Ilha do Governador, vinculados ao Batalhão de Comando da Divisão Anfíbia (BtlCmndoDivAnf), ocupando uma garagem (fig. 5) muito boa na área do 2º Batalhão de Infantaria (“Humaitá”) e, principalmente, situando-se junto ao mar e à tropa com que

deveriam se adestrar; se ficassem em Caxias, teriam de realizar a toda hora longos e custosos deslocamentos terrestres para aquele local.

Em consequência, o enquadramento organizacional dos Urutus passou a ser: 3º Pelotão de Viaturas Anfíbias, da Companhia de Viaturas Anfíbias, do Batalhão de Transporte Motorizado, do Comando de Reforço da FFE, destacado no Batalhão de Comando da Divisão Anfíbia da FFE (UFA de novo!).



Fig. 4 – “Os doze condenados”



Fig. 5 – A garagem dos Urutus, no Batalhão Humaitá

4 O Batalhão de Transporte Motorizado (BtlTrpMtz) foi o sucessor da Companhia de Transporte Motorizado (CiaTrpMtz), que “nasceu” nas instalações do CFN em Caxias/RJ. Em meados dos anos 60, já como Batalhão, essa OM foi transferida para a Ilha do Governador, junto à Linha de Tiro, onde hoje se encontra a Base de Fuzileiros Navais da Ilha do Governador. Mais adiante, retornou a Caxias, onde recebeu os blindados M-113 (os Urutus nunca foram para lá). Nos anos 80, nova mudança, então para a Ilha das Flores, onde recebeu os Clanf – Carros de Lagarta Anfíbios norte-americanos (LVTP-7 – *Landing Vehicle Tracked Personnel*) e desde então se denomina Batalhão de Viaturas Anfíbias (BtlVtrAnf). Nos anos 2000, o CFN foi aquinhado com outras viaturas de alto desempenho – o transporte blindado Piranha IIIC e o Carro de Combate SK 105 A2S, que, com os antigos M-113, integram hoje o Batalhão de Blindados (BtlBld), sucessor da pioneira Companhia de Carros de Combate (CiaCC) dos anos 80-90, que dispusera dos CCL EE9 – Cascavel, espécie de “primos” dos Urutus.

***Dia D (-) 1: quinta-feira, 19/07/1973,
pré-hora H***

A Praia Grande, nos fundos do aquartelamento do BtlCmdoDivAnf, parecia uma praça de guerra – os cinco Urutus, viaturas de apoio e, principalmente, a chamada “fina-flor da graxa”: oficiais, todos muito mais antigos do que eu, também cursados em Manutenção Auto no EB (inclusive com o curso anterior, três meses mais extenso), com larga experiência nesse assunto e servindo em Organizações Militares (OM) ligadas à motomecanização. Vale relembrar esses amigos veteranos, alguns já falecidos (perdoem-me eventuais omissões, já lá se vão 41 anos): CF (FN) Oscar Montez de Almeida, CC (FN) Iberê Francavilla Coscarelli, CC (FN) Emmanuel Luiz Machado, CT (FN) José Luiz Ramos de Azevedo... Além destes, dois outros colegas em situação muito especial: o CC (FN) Reynaldo Carceroni e o CC (FN) Antônio Paulo de Moura Castro, ambos paraquedistas e mergulhadores autônomos, egressos da prestigiada Companhia de Reconhecimento Anfíbio (CiaReconAnf); os dois haviam cursado o Instituto Militar de Engenharia (IME): Carceroni se graduara em Engenharia Automobilística e era o “ligação” da 4ª Seção (Logística) do EM-CFN com a Engesa; Moura Castro era engenheiro mecânico, requerera transferência para a Reserva e trabalhava na própria Engesa. Eram, pois, conhecedores profundos do projeto Urutu.

Naturalmente, havia também muitas praças “MO” antigas, que haviam ingressado no CFN na segunda metade da década dos 40, ainda formadas pela Escola de Sargentos das Armas (ESA) do EB, em Três Corações (MG) e igualmente especializadas em Manutenção Auto na mesma EsMB.

Seriam realizados ali os testes finais de entrada na água dos Urutus, com a partici-

pação do comandante da DivAnf, Contra-Almirante (FN) Paulo Gonçalves Paiva. Para dar segurança ao exercício, fazia-se presente uma equipe da CiaReconAnf, liderada pelo Primeiro-Tenente (FN) César da Silveira Couto.

Meu amigo CT (FN) Costa Lima se despedia dos Urutus. No dia seguinte, eu os assumiria oficialmente, como primeiro comandante de uma fração de Blindados Anfíbios no Brasil, primazia que sempre fiz questão de compartilhar com aquele colega. Ele estava a caminho da fronteira – fora designado imediato do Grupamento de Fuzileiros Navais de Ladário (MS). E por uma dessas coincidências da vida, dois anos e meio depois, ao final de 1975, eu viria a substituí-lo de novo, exatamente nesse cargo.

Dia D (-) 1, hora H

Cerca das 10 horas, um dos Urutus foi preparado para entrar na água, dirigido por um mecânico da Engesa (fig. 6). Os oficiais citados e algumas praças embarcaram no veículo, que, por segurança, navegaria com as seis escotilhas do teto abertas, de sorte



Fig. 6 – Os Urutus entrando na água, na Praia Grande. A foto foi tirada muito tempo depois do “Dia D (-) 1”, mas é bastante ilustrativa do posicionamento dos ocupantes do veículo quando as escotilhas se encontravam abertas

que seus ocupantes pudessem abandoná-lo imediatamente, se necessário. Costa Lima e eu nos encontrávamos a bordo.

A grande expectativa de todos, entretanto, se frustrou: mal entrou no mar, o carro simplesmente atolou, presumivelmente porque a equipe da Engesa deixara de realizar o procedimento básico para evitar isso, que consistia em baixar a pressão dos seis pneus, de 70 para 55 libras. Mas era compreensível a falha. Os mecânicos, todos civis, a maioria natural do interior de São Paulo, retraídos, pouco afeitos a assuntos marítimos⁵ e muito menos àquela azáfama típica de “tensão pré-cerimônia militar” e “presença de oficial-general”, encontravam-se literalmente “atarantados”, surpresos com tantos *experts* em manutenção auto demonstrando seus conhecimentos – o que também era perfeitamente compreensível.

Mas o *show* não podia parar, e a solução veio rápida: um cabo de aço foi preso por uma das extremidades à traseira do Urutu atolado e, pela outra, a um dos carros que se encontrava em terra. Neste, acionaram-se simultaneamente a tração nas seis rodas, a redução e o bloqueio de diferenciais, e deu-se marcha à ré. Manobra bem-sucedida, o carro que atuou como “socorro” puxou sem dificuldade as 11 toneladas de seu “irmão”, preso nas “areias movediças” da Ilha do Governador. E todos desembarcaram, são e salvos!

Naturalmente, os responsáveis pelo teste – civis e militares – ficaram preocupadíssimos com os reflexos que aquele infausto acontecimento poderia trazer sobre seus empregos e carreiras e correram a prontificar novo veículo para a entrada na água – desta vez foi o 234402-“Jararaca”⁶,

pilotado pelo Aparecido, um experiente mecânico da empresa.

Nesse ínterim, o comandante do BtlCmndoDivAnf, Capitão de Fragata (FN) Francisco Luiz da Gama Rosa, preocupado com uma série de acertos ainda pendentes para a grande cerimônia do dia seguinte, chamou a mim e a outros dois ou três oficiais a ele subordinados, que assistiam ao teste, para uma reunião em seu gabinete. E lá fomos, perdendo a segunda tentativa de navegar com o Urutu.

E foi durante essa reunião que o ordenança do CF Gama Rosa adentrou o gabinete, esbaforido, sem pedir licença, e bradou:

– Comandante! O Urutu afundou e o Almirante Paiva estava dentro!

Naturalmente, “cristalizamos” todos com aquela notícia. Uma fração de segundo depois, corremos para o local do exercício, preocupadíssimos, mas... mal saímos do prédio do Batalhão, deparamo-nos com o almirante e outros oficiais, completamente molhados, mas, graças a Deus, sem um arranhão. E relaxamos, antes de sabermos que o problema havia sido mais grave e poderia ter tido consequências funestas não fosse a pronta intervenção dos mergulhadores comandados pelo Primeiro-Tenente (FN) Silveira Couto. Explico a seguir o que ocorreu.

O URUTU AFUNDOU!

Para que o Urutu entrasse na água, eram imprescindíveis alguns procedimentos que, até aquele momento, eram realizados pelo pessoal da empresa de memória e de maneira ainda não sistematizada. A partir daquele dia, entretanto, depois de cuidadosamente listados e ordenados, passaram

⁵ Os testes em São Paulo haviam sido conduzidos na Represa Billings.

⁶ Os veículos eram numerados sequencialmente e apelidados por nomes de cobras: 234400 (“Cascavel”), 234401 (“Coral”), 234402 (“Jararaca”), 234403 (“Jiboia”) e 234404 (“Urutu”).

a constituir um *check-list*⁷ obrigatório (fig. 7): verificar se os oito bujões de fundo estavam colocados (eram necessários para se esgotar posteriormente a água que entrasse no “porão” da viatura); baixar a pressão dos seis pneus, como já mencionado; fechar o “cogumelo” – a pesada tampa metálica do cofre do motor, movimentada para cima e para baixo por um êmbolo; fechar algumas aberturas laterais do casco, que dispunham de portinholas; disparar o “pranchão” quebrando-ondas; levantar os *snorkels* – tubos de admissão de ar para o motor; pressurizar os cubos de rodas; fechar escotilhas e levantar o periscópio tríplice do motorista; e talvez outros itens de que não me recordo agora.



Fig. 7 – Alguns dos dispositivos acionados para entrada na água

Esses dispositivos eram acionados por ar comprimido, exceto, obviamente, os bujões, escotilhas e o periscópio. Mas os Urutus eram protótipos, e a maior parte de seus componentes – salvo a inovadora transmissão já citada – não havia sido desenvolvida especificamente para eles, mas sim obtida na já avançada indústria brasileira de autopeças. Embora todo esse material fosse de muito boa qualidade, destinava-se a veículos comerciais (caminhões, ônibus

etc.) e não a blindados anfíbios de 11 toneladas. Um exemplo típico era, justamente, o ar comprimido: os Urutus haviam recebido um sistema comercial de freio a ar, cujo reservatório não estava dimensionado para acionar tantos dispositivos complexos como os citados, e muito menos para reencher os pneus, após a saída da água.

Jamais teremos absoluta certeza quanto ao que ocorreu: fosse porque o motorista Aparecido, menos que neófito nos melindres e picuinhas da vida militar, pressionado pela afobação geral dos presentes, não houvesse seguido à risca a sequência de procedimentos para entrada na água, ou fosse porque o volume de ar comprimido no reservatório não houvesse sido suficiente para acionar todos os dispositivos, e algumas aberturas do casco não houvessem sido fechadas, o fato foi que o “Jararaca” afundou a poucos metros da beira da praia, com a água começando a cobrir seu teto. Os oficiais que se encontravam no compartimento da tropa, com as escotilhas abertas, pularam na água e, com pouquíssimas braçadas, atingiram ponto onde “dava pé”. Já o Aparecido...

Observe, prezado leitor, as figuras 8 a 11. A primeira delas mostra o banco do motorista com o encosto levantado. Abaixo deste, à esquerda, percebe-se um pequeno botão branco, que, quando acionado, descia o assento, para que o motorista pudesse levantar a escotilha de periscópios, visível na figura 9. Se estes não estivessem sendo usados, o motorista elevaria o assento e seu rosto ficaria na altura do para-brisas rebatível, visível na figura 10. Havia ainda um trinco, no formato de ferrolho vertical, à esquerda, abaixo e atrás do encosto, que o destravava, para que ele fosse rebatido para trás, permitindo que o motorista saísse de

⁷ O afundamento do “Jararaca” nos levou, de imediato, a criar o “*check-list* para entrada n’água” e o Plano de Abandono, que passaram a ser exaustivamente treinados.



Fig. 8 – Banco do motorista com o encosto levantado



Fig. 9 – Banco do motorista com o encosto arriado



Fig. 10 – Urutu visto de frente. Observe-se a cobertura e o para-brisas rebatível da cabine do motorista



Fig. 11 – A cartolina na cor laranja, abaixo do nome da viatura, era plastificada e ostentava o esquema de abandono da mesma

seu alojamento, praticamente “rastejando de costas”. Era muito difícil o motorista liberar seu encosto sozinho, pois, ao tentar fazê-lo, inevitavelmente suas costas o empurravam para trás, travando-o mais. Para resolver isso, prescrevemos, no Plano de Abandono (fig. 11), que o tripulante que estivesse sentado atrás do motorista, junto ao rádio, seria o responsável por esse destravamento.

Na figura 10, podem-se observar o para-brisas rebatível e a cobertura da cabine do motorista, feita de fibra e presa àquele por quatro cliques metálicos, de sorte que podia ser descartada com certa facilidade.

No momento do acidente, o motorista Aparecido não estava utilizando os pe-

riscópios. Seu assento estava elevado e o rosto na altura do para-brisas. A tampa de fibra da cabine, por sorte, não estava colocada. Quando o carro afundou, a água, que começava a roçar o teto, invadiu a cabine. Até então, ninguém a bordo fazia ideia da dificuldade que o motorista teria para arriar o assento, rebater o encosto de seu banco para trás e “rastejar de costas” para fora da cabine – procedimentos nunca antes testados ou treinados. Também seria muito difícil, num momento de pânico, sair por cima da cabine, mesmo sem a “tampa” de fibra, porque sua abertura não era tão larga – e esse era outro movimento também ainda não testado.

Mas dizem que Deus é brasileiro e, ao que consta, fuzileiro... e, provavelmente por isso e outros fatores bem mais humanos, o Primeiro-Tenente Silveira Couto e seus mergulhadores “voaram” para o local, em sua Embarcação de Desembarque Pneumática (EDPN) e resgataram o Aparecido – ileso, mas assustadíssimo – pela abertura da cabine, ou seja, por cima, pois não conseguiriam entrar na viatura pelas portas laterais e traseira, que estavam fechadas por dentro, nem pelas escotilhas do teto, que, embora abertas, eram estreitas e não dariam passagem aos “aqualungs”.

E o Urutu 234402 – “Jararaca” foi rebocado, colocado numa carreta e encaminhado à Engesa para uma intensa manutenção, só voltando ao nosso convívio muitos meses depois.

Naturalmente, esse quase trágico episódio teve inúmeros desdobramentos, dos quais o principal foi a crença, espalhada por todo o CFN, de que “o Urutu afunda...” – e o pobre “Jararaca” ficou conhecido, durante algum tempo, como “maligno”... Ah, para recuperar a confiabilidade nas viaturas foram anos de muita luta.

Outras consequências foram a sistematização do *check-list* e do Plano de Abandono, paralelamente a um exaustivo



Fig. 12 – Interior do Urutu transportando tropa equipada. Observem-se as escotilhas do teto, muito estreitas

treinamento da tripulação em mergulho autônomo, inicialmente com “aqualungs” e, a seguir, com os coletes de escape de submarinos Brassière PA-70, que passaram a fazer parte indissociável de nossa equipagem. Eles aparecem na figura 12, que ilustra eloquentemente a dificuldade de se abandonar a viatura, em caso de afundamento, o que, graças a Deus (brasileiro e fuzileiro, mais uma vez), nunca ocorreu.

Dia D – sexta-feira, 20 de julho de 1973

Uma das mais conhecidas expressões do jargão naval é “entre mortos e feridos, escaparam todos”. E foi isso mesmo que ocorreu, pelo que a cerimônia de incorporação dos Urutus e ativação do 3º Pelotão de Viaturas Anfíbias foi realizada com toda “pompa e circunstância” que o momento pedia, sem deslizos, sem atropelos. Dela guardei a foto abaixo (fig. 13). Embora a legenda mencione cinco carros, naturalmente só havia quatro.

FINIS CORONAT OPUS

Não foi longa a vida operacional dos Urutus no CFN, talvez porque, por suas limitações como veículo anfíbio, ele não atendesse aos requisitos de um adequado movimento navio para terra, fase crucial de



Fig. 13 – Cerimônia de incorporação dos Urutus à MB

uma operação anfíbia – em terra, excelente; mas, no mar, apresentava reduzidíssima velocidade e governo sofrível, por utilizar pequenos hélices e lemes, ao invés de turbinas d’água, e ter pouca hidrodinâmica (“cara chata”).

De qualquer forma, suas sucessivas tripulações, desde 1973, testaram-no exaustivamente, em terra e no mar, e enviaram à Engesa muitas sugestões para o seu aprimoramento. Todavia, o advento dos LVTP-7 norte-americanos, sobre lagartas, dispo de *water-jets* e testados inúmeras vezes em combate real, eclipsou totalmente o projeto Urutu-mar.

Em 1986, quando os Urutus adquiridos em 1973 já tinham tido sua baixa do CFN, a Engesa nos convidou para testar uma nova versão, que estava sendo exportada. Por minha experiência anterior, fui convidado a participar dos testes. O carro foi embarcado no Navio de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) *Duque de Caxias*, que se deslocou até a Ilha da Marambaia, onde realizamos vários exercícios. Foi uma grande satisfação para mim verificar que as sugestões apresentadas uma década antes haviam sido introduzidas na viatura, que, de fato, apresentava agora um desempenho bem superior, com novos componentes muito bons (motor, direção hidráulica, freios etc.) Mas a MB não a adquiriu, o que veio a se revelar uma decisão correta, pois pouco depois a empresa abriu falência.

Resta-me homenagear meus “12 condenados” (a rigor, 16), que comandi por pouco mais de dois anos – julho de 1973 a agosto de 1975. Juntos repartimos a honra, o orgulho e o privilégio de termos sido os primeiros militares, no Brasil, a operar uma subunidade especializada de blindados anfíbios e a realizar – desafiando os prognósticos pessimistas de muitos – os dois

primeiros *splash* (desova), de bordo dos saudosos NDCC *Garcia d’Ávila* e *Duque de Caxias*.

E não mais usando os velhos transeptores das viaturas, mas as ondas eletromagnéticas do coração, repito sua chamada: “Ninho, aqui Cobra, câmbio”.*

“Aqui Urutu, presente!” (Viatura 234404 – Urutu – Comando do Pelotão)



Fig. 14 – Viatura 234404

“Aqui Cascavel, presente!” (Viatura 234400 – Cascavel – Comando da 1ª Seção)



Fig. 15 – Viatura 234400

* N.R.: Ninho – coletivo do Pelotão; “Cobra” – comandante do Pelotão.

“Aqui Jararaca, presente!” (Viatura 234402 – Jararaca – 1ª Seção)



Fig. 16 – Viatura 234402

“Aqui Jiboia, presente!” (Viatura 234403 – Jiboia – 2ª Seção)



Fig. 18 – Viatura 234403

“Aqui Coral, presente!” (Viatura 234401 – Coral – Comando da 2ª Seção)



Fig. 17 – Viatura 234401

“Aqui Sucuri, presente!” (Grupo de Mergulhadores)



Fig. 19 – Os “doze condenados” mais uma vez

“Aqui Cobra, ciente. Bravo Zulu⁸”

8 “Bravo Zulu” – saudação em código fonético- “parabéns”, “cumprimentos”.

A EVOLUÇÃO DOS BLINDADOS NO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS



Fig. 20 – CTRA EE-11 URUTU



Fig. 23 – LVTP-7 A1 – CLANF



Fig. 21 – M113A1



Fig. 24 – CC SK 105 A2S



Fig. 22 – CCL EE-9 CASCAVEL



Fig. 25 – MOWAG CIII PIRANHA

O FUTURO



Da direita para a traseira: (1) alça para reboque; (2) quebra-ondas para navegação anfíbia (sob essa peça, há uma tampa do compartimento das baterias elétricas e o bocal do tanque de combustível dianteiro); (3) lanterna, faróis alto e baixo e luz de posição; (4) respiro do motor; (5) escotilha de acesso ao motor; (6) escotilha de acesso à caixa de potência; (7) machado e pá; (8) corta-fio; (9) alça de acesso à parte superior do blindado; (10) retrovisor externo; (11) para-brisa com limpador e esguicho; (12) escotilha do motorista; (13) radiador; (14) escotilha para verificar nível de fluido de arrefecimento do motor; (15) snorkel; (16) sirene; (17) farol alto, lanterna e câmera dianteira; (18) escapamento; (19) escotilha do comandante; (20) periscópios do comandante; (21) tampa do filtro QBN; (22) suporte automatizado para metralhadora; (23) escotilha da tropa; (24) alça para içamento; (25) câmera traseira; (26) pontos de fixação de blindagem extra; (27) hélice; (28) grade de proteção das mangueiras hidráulicas (do sistema de pressurização da transmissão para navegação anfíbia); (29) calota protetora do sistema de controle de pressão dos pneus e (30) pneus run fiat.

Fig 26 – O Guarani – Projeto do Exército Brasileiro em parceria com a Iveco – *Revista Quatro Rodas*, novembro de 2014

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Fuzileiros Navais; Embarcação; Operação anfíbia;

GESTÃO DO CONHECIMENTO: Diagnóstico em uma Organização Militar da Marinha*

“Se antes a terra e depois o capital eram fatores decisivos da produção, hoje o fator decisivo é, cada vez mais, o homem em si, ou seja, seu conhecimento.”
(Papa João Paulo II**)

HÉRCULES GUIMARÃES HONORATO***
Capitão de Mar e Guerra (RM1-EN)

SUMÁRIO

Introdução
Referencial teórico
O conhecimento e sua gestão
Gestão do Conhecimento
A GC na Marinha do Brasil
O Programa Netuno
Iniciativas de gestão do conhecimento na MB
Diagnóstico da GC em uma OM da Marinha
Caracterização da OM pesquisada
Apresentação dos resultados e análise dos dados
Considerações finais
Apêndice

* Artigo 1º colocado no Concurso Artigos Técnicos e Acadêmicos e de Redação das Organizações Militares da Área de Ensino da Marinha do Brasil e do Serviço de Seleção do Pessoal da Marinha (2014), na Categoria Oficiais e Civis Assemelhados.

** Encíclica *Centesimus Annus*, de 1991 (*apud* STEWART, 1998, p. 11).

*** Mestre em Educação pela Universidade Estácio de Sá (Unesa). Instrutor de Metodologia da Pesquisa da Escola Naval.

INTRODUÇÃO

O mundo globalizado trouxe uma revolução dos meios de tecnologia e comunicações, gerando desafios nas mais diversas organizações. Drucker (1999, p. 166), corroborado pela encíclica do Papa João Paulo II, citada na epígrafe da 1ª página, concluiu que a sociedade contemporânea está num período de transição no qual os meios de produção foram substituídos pelo conhecimento, sendo o valor criado pela “‘produtividade’ e pela ‘inovação’, que são aplicações do conhecimento ao trabalho, e que [...] a pessoa instruída irá representar a sociedade na sociedade pós-capitalista, na qual o conhecimento tornou-se recurso principal”.

A capacidade para identificar, gerenciar, criar, distribuir e até descartar conhecimento com eficiência é fundamental para que uma empresa se coloque em posição de vantagem competitiva em relação aos concorrentes. SANTOS (2010, p. 7) argumenta que os indivíduos “detêm conhecimentos e habilidades que não estão disponíveis em manuais, exigindo-se formas de comunicar e registrar essas informações para transmitir aos demais participantes da organização”.

De modo análogo, a condução de uma Organização Militar (OM) é um processo que consiste na “coordenação das atividades e tarefas dos militares e servidores civis da organização e na alocação dos recursos organizacionais para alcançar os objetivos estabelecidos de uma forma eficaz e eficiente” (BRASIL, 2013, p. 1-1). Assim, com os recorrentes desembarques e as aposentadorias de pessoal, existe uma grande perda de “*know-how* e capital intelectual, já que muitas informações, conhecimentos importantes e detalhes e processos de

trabalho ainda estão guardados apenas nas mentes das pessoas” (BRITO; OLIVEIRA; CASTRO, 2012, p. 1.341).

Diante do exposto, apresentamos o problema da pesquisa: Por que ainda hoje é importante implementar as práticas de Gestão do Conhecimento (GC) em uma OM da Marinha? Para responder à questão, este estudo, de cunho qualitativo e bibliográfico exploratório, tem por objetivo principal identificar o atual estágio de implantação do processo de GC em uma OM da Marinha do Brasil (MB), por intermédio de um diagnóstico via questionário on-line enviado para toda a sua tripulação e analogia com o referencial teórico explorado.

REFERENCIAL TEÓRICO

Este estudo foi iniciado como uma pesquisa exploratória documental, em dois ambientes tecnológicos diferentes, utilizando-se como palavras-chave da procura básica “Gestão de Conhecimento” e “Organização Militar”. O primeiro foi direcionado para a Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações do Ministério da Ciência e Tecnologia¹. A pesquisa resultou em 814 achados, mas apenas quatro dissertações de mestrado ligadas às palavras-chave estipuladas.

O segundo ambiente pesquisado foi a intranet da Marinha, mais especificamente a biblioteca da Escola de Guerra Naval² (EGN), que tem um depósito de trabalhos de conclusão dos cursos de Altos Estudos de Política e Estratégias Marítimas (C-PEM), do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores (Cemos) e o Curso Superior (CSUP). Este banco de dados acadêmico tem trabalhos desde 2007, com um total de 790 registros. Foram encontradas

1 Disponível em: <www.bdt.d.ibrict.br>. Acesso em: 14 ago. 2014.

2 Disponível em: <<http://www.egn.mar.mil.br/>>. Acesso em: 20 ago. 2014.

cinco monografias, das quais três foram utilizadas na construção do referencial teórico – as de Santos (2010), Freitas (2008) e Marchesini (2007).

Alguns grupos conceituais são importantes em qualidade e busca do referencial teórico iniciando-se com o conceito de conhecimento e a sua gestão, em que Nonaka e Takeuchi (1997) são os mais citados, além de Alvarenga Neto (2008). Para se entender capital intelectual, a fonte escolhida foi Stewart (1998). Quando se procura trabalhar na conceituação de “organizações que aprendem”, Garvin (2002) é reconhecido por sua importância. No trabalho de diagnóstico, foi utilizado o trabalho de Assmann, Frozza e Kipper (2012), que investigaram a capacidade de se criar novo conhecimento e compartilhá-lo em uma instituição de Ensino Superior.

O Conhecimento e sua Gestão

Dado, informação e conhecimento

Para iniciar a temática do Conhecimento e sua Gestão, vamos apresentar, via quadro abaixo, a distinção existente entre dados, informação e conhecimento, que são os marcos teóricos conceituais iniciais e primordiais balizadores das formulações, proposições e discussões atinentes às organizações do conhecimento e à gestão da informação e do conhecimento.

Conhecimentos tácito e explícito

Em uma sociedade baseada no conhecimento, Drucker (1993 *apud* NONAKA; TAKEUCHI, 1997, p. 6), relata que “o ‘trabalhador do conhecimento’ é o maior ativo”. Alvarenga Neto (2008, p. 19), concordando com o autor, afirma que “o conhecimento representa a soma das experiências de uma pessoa e/ou organização e só existe na mente humana”, sendo o ser humano o principal e imprescindível agente para o sucesso da implementação da GC em uma organização, e que o futuro pertence às pessoas que detêm conhecimento.

Nonaka e Takeuchi (1997, p. 63) conceituam conhecimento como “uma função de uma atitude, perspectiva ou intenção específica [...] está relacionado à ação. É sempre ‘com algum fim’ [...] É específico ao contexto e relacional”. Esses autores, baseados em Michael Polanyi (1966), dividiram-no em dois, o tácito ou informal e o explícito ou codificado, que, por sinal, não são entidades totalmente separadas e distintas, mas sim mutuamente complementares.

O conhecimento tácito é pessoal e muito difícil de formalizar ou mesmo parametrizar, não é visível a olho nu e requer que o seu detentor queira transmiti-lo e compartilhá-lo com outros. É caracterizado também por estar profundamente enraizado nas ações e experiências de um indivíduo,

Dados	Informação	Conhecimento
Simples observações sobre o estado do mundo	Dados dotados de relevância e propósito	Informação valiosa da mente humana. Inclui reflexão, síntese, contexto
<ul style="list-style-type: none"> – facilmente estruturados – facilmente obtidos por máquinas – frequentemente quantificados – facilmente transferíveis 	<ul style="list-style-type: none"> – requer unidade de análise – exige consenso em relação ao significado – exige necessariamente a mediação humana 	<ul style="list-style-type: none"> – de difícil estruturação – de difícil captura em máquinas – frequentemente tácito – de difícil transferência

Características diferenciais entre dados, informação e conhecimento

Fonte: Davenport (1998 *apud* ALVARENGA NETO, 2008, p. 18)

bem como em suas emoções e seus valores e ideais. O conhecimento explícito refere-se àquele que é objetivo, que pode ser transmitido em linguagem formal e sistemática, que está documentado, armazenado em determinado repositório, manual, banco de dados, fixado e codificado, que pode utilizar também palavras escritas e gráficos.

A criação do conhecimento dentro da organização é uma interação contínua e dinâmica entre os dois conhecimentos, como uma forma espiral, que “começa no nível individual e vai subindo, ampliando comunidades de interação que cruzam fronteiras entre seções, departamentos, divisões e organizações” (NONAKA; TAKEUCHI, 1997, p. 82).

Gestão do Conhecimento

A GC é um “fenômeno complexo e multifacetado; seu conceito, polêmico e controverso, e sua expressão, embora largamente utilizada, apresenta ênfases, enfoques e interfaces diferenciadas, merecedoras de análises mais meticulosas, profundas e articuladas” (ALVARENGA NETO, 2008, p. 2). As conclusões sugerem que não se gerencia conhecimento, apenas se promove ou se estimula este por meio da criação de contextos ou ambientes organizacionais favoráveis.

Na prática, procura-se identificar e mapear os ativos intelectuais ligados à organização, gerando-se novos conhecimentos, tornando-se acessíveis as informações corporativas importantes, fazendo-se o compartilhamento e a aprendizagem das melhores práticas, além de se verificarem potenciais gargalos e problemas no fluxo normal do conhecimento.

A transferência do conhecimento

O conhecimento tácito é inerente ao ser humano e só ele pode fazer sua transferência para os demais integrantes da organização, ficando disponível para a aprendizagem individual e organizacional. Stewart (1998) assevera que, ao longo da história, sempre existiu o conhecimento, mas o grande desafio é administrá-lo. Encontrá-lo e estimulá-lo, armazená-lo, vendê-lo e compartilhá-lo por transferência tornaram-se as tarefas econômicas mais importantes dos indivíduos, das empresas e dos países.

Na verdade, esse capital, produto da inteligência humana, baseia-se em pessoas dispostas a compartilhar, e compartilhar

é sempre voluntário. “Sem uma cultura de trabalho em equipe e remuneração e recompensas que o sustentem, um jardim de conhecimentos será tão triste quanto um *playground* construído ao lado de um prédio onde só moram idosos” (STEWART, 1998, p. 113).

Nessa era do conhecimento, uma organização que aprende, segundo Garvin (2002, p. 12), “é uma organização hábil na criação, aquisição, interpretação, transferência e retenção de conhecimento, e também na modificação deliberada de seu comportamento para refletir novos conhecimentos e *insights*”. Reconhece-se que o conhecimento puramente local e interno é valioso, mas ele não caracteriza uma organização que aprende, devendo ser compartilhado e não se limitando ao domínio de poucos privilegiados.

Em um momento podemos esbarrar na cultura organizacional como óbice impor-

A criação do conhecimento dentro da organização é uma interação contínua e dinâmica entre os conhecimentos tácito e explícito

tante para gerirmos com qualidade o nosso conhecimento e sermos uma organização que aprende. Costa e Gouvinnhas (2004, p. 4.814) argumentam que, dependendo do tipo de cultura organizacional, o processo de transformação em uma organização que processa a GC “pode ser longo e tortuoso [...] a mudança cultural se torna essencial para a implementação da GC”.

A GC NA MARINHA DO BRASIL

A MB é uma instituição permanente e regular, tendo como alicerce estruturante os princípios da hierarquia e da disciplina. Pertence à administração pública direta, tem que obedecer aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e **eficiência** para o atingimento dos anseios da sociedade (BRASIL, 1988, grifo nosso). A eficiência deve fazer parte das ações que serão desenvolvidas no ambiente da MB, nas diversas OM que a constituem, independentemente de suas instituições não serem baseadas na competitividade e no lucro, mas na melhoria do desempenho, “com ações voltadas para a otimização dos processos, o gerenciamento de projetos e permanente estímulo e motivação de todos os integrantes da Força” (MARCHESINI, 2007, p. 18).

O Programa Netuno

A GC no ambiente da Administração Naval é desenvolvida pelo Programa Netuno. Este visa à institucionalização de boas práticas de gestão, permitindo que as OM busquem a melhoria contínua dos processos inerentes às suas atividades. Entre os critérios de autoavaliação do Programa Netuno, existe o da Gestão do Conhecimento e Informações Comparativas, que conta com uma lista específica pautada no Programa Nacional da Qualidade (PNQ), mas que não faz parte do estudo em questão.

Iniciativas de gestão do conhecimento na MB

Na relação que se procurou entre MB e GC, Marchesini (2007, p. 19) argumenta que a Marinha vem adotando diversas iniciativas ligadas à GC, como a adoção do ambiente de trabalho em Notes, que visou à mudança da gestão administrativa burocrática para a da informação, “por meio do desenvolvimento de um sistema capaz de introduzir um novo modelo de gestão na Administração Pública: a Gestão Eletrônica de Documentos (GED)”. Outra iniciativa citada pelo autor foi a implantação do ensino a distância para os cursos de carreiras e cursos expeditos, propiciando economia de meios e de recursos. Em sua conclusão, esse autor iluminou-nos sobre a perda da memória atuante nas OM prestadoras de serviços, principalmente em função da idade avançada de servidores civis, que desenvolvem importantes atividades de manutenção e de tecnologia.

Santos (2010) assevera que é importante valorizar o capital humano pelo líder, que deverá saber diagnosticar o ambiente, conhecer seus homens, bem como identificar com clareza a missão a ser cumprida e os objetivos a serem atingidos. Ponto realçado pela autora e por outros autores é que a qualidade do ambiente de trabalho é fator importante para o desenvolvimento da competência do militar, pois acarreta o desenvolvimento de conhecimentos, habilidades e atitudes.

Freitas (2008, p. 25, grifo nosso) destacou que procedimentos e processos desta teoria deveriam existir nas organizações do Sistema de Ensino Naval (SEN). A autora concluiu que o processo de GC foi iniciado de forma reduzida nas páginas (*homepages*) das cinco OM estudadas, e “os fundamentos teóricos apresentados, entretanto, reforçam a necessidade das iniciativas já tomadas e

sugerem a **ampliação do estudo tema, em face de sua importância para a MB**".

Essa autora expõe, ainda, que há necessidade de desenvolvimento de uma estrutura de GC que tenha esta função nas organizações pesquisadas. Foram identificados, entretanto, procedimentos e processos da GC nos portais pesquisados, como: divulgação de textos considerados motivadores, divulgação de aulas e apostilas, divulgação de currículos e projetos específicos, entre outros (FREITAS, 2010).

Rocha Neto e Salinas (2011), que investigaram sobre a ambiência para inserção de processos sistemáticos de GC no Comando do 7^o Distrito Naval, salientaram que pouco se tem produzido sobre o tema nas organizações públicas hierarquizadas e essencialmente de gestão verticalizada como as Forças Armadas. Estes autores argumentam que, a princípio, a GC resulta na acomodação e perda do senso de urgência, em termos de capacitação e criação de conhecimento. Soma-se também "o fato de os conhecimentos estarem intimamente associados aos cargos específicos, ao invés de incluir competências genéricas com maior potencial de aplicação" (ROCHA NETO; SALINAS, 2011, não paginado).

A tendência dos servidores públicos é "desenvolver suas atividades cotidianas sem tentar experimentar novas soluções, com a preocupação de não errar para não perder funções de confiança [...] o melhor é nada fazer além do esperado para não se expor" (ROCHA NETO; SALINAS, 2010, não paginado). Estas afirmações vão de encontro ao que Santos (2010) avalia sobre a importância do líder estratégico, que coloca em movimento os valores do seu pessoal, que será motivado a compartilhar e transmitir seus conhecimentos.

As seguintes limitações foram levantadas: a rigidez da hierarquia como impedimento; as atividades de rotina que dificultam

os processos de GC; falta de boa vontade das pessoas em compartilhar seus conhecimentos e competências; hierarquia e cultura engessada; grande quantidade de militares temporários (RM2 e recrutas); falta de tempo para realizar as atividades de instrução em detrimento das demais atividades; e dificuldades inerentes à carreira militar, como eventos, cerimônias e atividades extra-MB (ROCHA NETO; SALINAS, 2011).

Em relação aos aspectos positivos, temos: predominância de aprendizagem em serviço e divulgação de material recebido por *e-mail* e também das atividades de adestramento; existência de *expertise* e disponibilidade de instrutores para o desenvolvimento de competências técnicas e essenciais; apoio do comando; disposição dos oficiais para compartilhar conhecimentos; utilização da informática; e a necessidade e a possibilidade de desenvolvimento e inserção de processos sistemáticos de GC.

DIAGNÓSTICO DA GC EM UMA OM DA MARINHA

Caracterização da OM pesquisada

A OM conta com uma tripulação total de dez oficiais e 13 praças, sendo considerada de pequeno porte dentro da Administração Naval. Destes oficiais, apenas quatro são militares de carreira, sendo os outros seis temporários (RM2). Destes, quatro ficam destacados para realizar um projeto em parceria com uma grande universidade pública, tendo, assim, pouca relação direta com o trabalho diário dos outros tripulantes e contribuindo pouco para a GC internamente a OM. Sua Tabela de Lotação prevê quatro oficiais e 15 praças, com uma revisão em andamento para incluir novas tarefas que pela OM estão sendo realizadas, tais como toda a parte financeira e administrativa, que antes era apoiada pelo comando superior.

Apresentação dos resultados e análise dos dados

O instrumento de coleta de dados consistiu de um questionário com 14 perguntas fechadas e uma aberta e foi baseado no trabalho realizado por Assmann, Frozza e Kipper (2012), que fizeram um diagnóstico de GC na área de tecnologia da informação de uma universidade. Estes autores elaboraram um questionário com perguntas que tinham como escopo verificar o grau de evolução que se encontrava a organização pesquisada, relacionando o objetivo de determinada questão com o referencial teórico discutido.

O questionário foi elaborado na plataforma Qualtrics Survey Software, disponibilizada para toda a tripulação por uma semana. Da lotação de 23 sujeitos, retornaram com o questionário respondido 19, número considerado muito bom para este estudo, com 83% de retorno positivo. Esta plataforma foi escolhida em virtude ser de fácil montagem das perguntas, pela garantia da confiabilidade da fonte e pela facilidade de exportação dos dados coletados para documentos do Word e planilhas eletrônicas. Nas perguntas fechadas, utilizou-se a escala com três opções – concordo, concordo parcialmente e não concordo. O questionário completo consta do Apêndice.

Os resultados foram agrupados de acordo com o número percentual de cada alternativa, procurando, em primeiro lugar, analisar os pontos fortes da OM através das respostas “concordo”, em seguida foram verificados os pontos a melhorar quando a concentração de “concordo parcialmente” ou “não concordo” somados atingissem 50% das respostas. Por último, estão expostas as sugestões da tripulação em resposta à questão aberta, em relação ao que está faltando na OM e que ajudaria a compartilhar conhecimento.

Como ponto positivo, a pergunta número 1 atingiu a maior concordância, com 89% – existe o diálogo com os colegas de trabalho em primeiro lugar para a solução de situações complexas. Fato também realçado na questão 12, com 79%, em que o diálogo é a principal ferramenta para o desenvolvimento do trabalho no dia a dia. Tal situação reafirma a teoria de que o conhecimento está na mente das pessoas, e que tem que ser voluntário o seu compartilhamento. Isto ratifica que, via diálogo, as melhores práticas e o conhecimento tácito são melhores transmitidos.

As questões seguintes, que tiveram um percentual por volta de 70%, comprovam o pertencimento e a motivação dos tripulantes com a visão e missão estratégica da OM, em resposta à questão 14, assim como consideram o seu trabalho importante, sentindo-se parte do todo (questão 8), atualizando-se constantemente em busca de melhoria contínua (questão 7), e não se importando em ajudar a resolver os problemas de outra área (questão 2). Situação bem iluminada pelos respondentes e considerada importante na implantação de processos de GC é que os erros cometidos são transformados em lições aprendidas e experiências para projetos e atividades futuras de outros colegas do setor, do que tratou a questão 11.

Em relação aos pontos fracos constatados no instrumento de coleta, a questão 10 teve 74% de discordância. Esta procurou avaliar a GC na OM, em que foi perguntado se existem informações disponíveis sobre atividades, novos conceitos ou qualquer outra informação sobre o setor como um todo, mesmo que essas informações não sejam solicitadas, se elas estão disponíveis e se têm acesso a elas de forma rápida. Infere-se que a resposta negativa tenha a ver com informações reservadas e documentos sigilosos que são inerentes à profissão. Ou-

tra possibilidade seria a falta de uma GC estruturada na organização, o que poderia levar à falta de informações mais registradas, reduzindo assim a maneira informal do conhecimento.

As questões seguintes obtiveram um percentual médio em torno de 60%, o que é preocupante e que deve ser melhor avaliado pelo setor responsável pela implantação da GC na OM, principalmente no aspecto do ambiente de trabalho e da motivação do tripulante, como exposto na questão 9, que procurou avaliar a motivação para pesquisar novas tecnologias, estudar e criar novos conhecimentos, mesmo em horário de trabalho. Tal negativa é coadunada na resposta da questão 13, em que os respondentes afirmaram que não têm autonomia para a busca de soluções de problemas relacionados ao seu ambiente de trabalho. Interessante constatação é que eles produzem mais e melhor quando trabalham sozinhos, o que foi perguntado na questão 3, o que não é ideal no desenvolvimento da GC na organização.

A questão 6, que atingiu 58%, contradiz em certa medida o que foi respondido na questão 14, que obteve uma concordância de 74% dos respondentes. A contradição está em que existe uma divulgação e eles conhecem a missão e visão da OM, porém não existe no setor uma definição clara de objetivos e metas a serem atingidos, mas mesmo assim eles acreditam e têm consciência de que a organização sabe o que se espera deles. O ideal é que a GC esteja

alinhada ao planejamento estratégico da OM, com divulgação ampla do que é possível ser informado de objetivos e ações a serem alcançados para toda a tripulação.

A última questão, que foi aberta, solicitou aos tripulantes que sugerissem algo que estivesse faltando na OM e que poderia ajudar no compartilhamento do conhecimento. Foram propostas 16 sugestões. Entre essas, as mais importantes para este estudo são:

- Caixa de sugestões; banco de dados de problemas/soluções; incentivo a todos elaborarem manuais explicativos; falta um padrão.

- Aceitar a opinião quando damos, pois as das praças às vezes são ouvidas, mas não aceitas.

- Organograma detalhando as tarefas básicas e os prazos de todos os setores.

- Maior investimento em cursos para capacitação do pessoal.

- Uma arquitetura de arquivos na rede de dados organizada, com facilidade de acesso aos

arquivos afetos aos processos em andamento.

- Separação de documentos de diversas áreas e assuntos, e que estes sejam organizados em pastas e divulgados na rede interna da OM.

- Procedimentos que expliquem todos os processos.

- Maior interação nas reuniões gerenciais dos praças, já que só participa um praça por reunião.

- Mais adestramentos, já que muitos não são cumpridos.

- Padronização de procedimentos administrativos.

A tendência dos servidores públicos em desenvolver atividades sem experimentar soluções inovadoras existe. A MB sempre buscou, no campo da gestão e da qualidade, o aprimoramento de seus recursos humanos, financeiros e materiais, para otimização administrativa de suas organizações

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A tendência dos servidores públicos em desenvolver suas atividades cotidianas sem tentar experimentar soluções inovadoras existe. Porém a MB sempre buscou, no campo da gestão e da qualidade, o contínuo aprimoramento no emprego de seus recursos humanos, financeiros e materiais, visando alcançar a otimização administrativa de suas organizações.

Podemos afirmar, de posse do referencial teórico estudado, que benefícios organizacionais poderão advir das práticas voltadas para a transferência e o compartilhamento do conhecimento, em especial o tácito. O que foi verificado como grande óbice, a constante movimentação dos militares da ativa, tenderá, com os processos e métodos da GC, a uma diminuição da perda desse conhecimento individual, transformando-o em organizacional.

A OM analisada está em processo inicial de implantação da GC, o que foi verificado nas respostas de sua tripulação. Sugere-se que ela deve divulgar as boas práticas e

que estruture e disponibilize melhor as informações da organização para todos os seus integrantes, pois foi verificado, como ponto positivo, que existe um ambiente de trabalho favorável, além da motivação do seu pessoal, externalizada pelo desejo reconhecido em transmitir o que sabe. Ser uma organização voltada para a promoção do conhecimento organizacional é muito importante, independentemente da estrutura militar verticalizada. As sugestões da tripulação serão enviadas à direção da OM para as providências julgadas necessárias.

É necessário que a OM seja uma organização que aprende, que tenha um ambiente favorável e uma liderança ativa, que procure trabalhar na transferência dos conhecimentos internos e nas melhores práticas externas, que alinhe o seu planejamento e suas metas estratégicas com o melhor do seu capital intelectual, e que esteja preparada para mudanças de rumos frequentes em um contexto de variáveis previstas e imprevistas, independentemente da cultura organizacional existente, mas com o fulcro de melhor atender aos anseios da sociedade.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO>; Organização militar; Controle de qualidade;

APÊNDICE

Questionário de Diagnóstico de GC aplicado a uma Organização da Marinha do Brasil

1) Em situações complexas e quando tenho dúvidas, procuro dialogar com os meus colegas em primeiro lugar para solucioná-las.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

2) Não me importo em ajudar a resolver os problemas de outra área.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

3) Produzo mais e melhor quando trabalho em equipe do que individualmente.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

4) Critico a minha forma de trabalhar, sempre buscando melhorias.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

5) Ajusto-me facilmente às mudanças, ao ambiente e às circunstâncias.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

6) No setor existe uma definição clara de objetivos e metas. Tenho consciência do que esperam de mim.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

7) Atualizo-me constantemente em busca de melhoria contínua.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

8) Considero meu trabalho importante, sintome como parte do todo.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

9) Sou motivado para pesquisar novas tecnologias, estudar e criar novos conhecimentos, mesmo em horário de trabalho.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

10) Tenho disponíveis informações sobre atividades, novos conceitos ou qualquer outra informação sobre o setor como um todo. Mesmo que estas informações não sejam solicitadas, estão disponíveis e tenho acesso a elas de forma rápida.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

11) Os erros cometidos são transformados em lições aprendidas e experiências para projetos e atividades futuras de outros colegas do setor.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

12) Procuro ter o diálogo como principal ferramenta para o meu trabalho.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

13) Tenho autonomia para a busca de soluções de problemas relacionados ao meu trabalho.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

14) Conheço a Missão e Visão de minha OM.

Concordo Concordo parcialmente Não concordo

15) Sugira algo que esteja faltando na OM e que ajudaria a compartilhar o conhecimento.

REFERÊNCIAS

- ALVARENGA NETO, R. C. D. de. *Gestão do Conhecimento em organizações: proposta de mapeamento conceitual integrativo*. São Paulo: Saraiva, 2008.
- ASSMANN, C. L.; FROZZA, R.; KIPPER, L. M. Diagnóstico em Gestão do Conhecimento: Estudo de caso na área de Tecnologia da Informação. In: VIII CONGRESSO NACIONAL DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO, Rio de Janeiro, *Anais...* 8 e 9 jun. 2012. Disponível em: <<http://www.excelenciaemgestao.org/pt/edicoes-antiores/viii-cneg/anais-do-viii-cneg.aspx>>. Acesso em: 14 ago. 2014.
- BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF, Senado, 1998.
- _____. Comando da Marinha. Secretaria-Geral da Marinha. *SGM-107 Normas Gerais de Administração*. 4. rev. Brasília, DF, 2013.
- BRITO, L. M. P.; OLIVEIRA, P. W. S. de; CASTRO, A. B. C. de. “Gestão de Conhecimento numa instituição pública de assistência técnica e extensão rural do Nordeste do Brasil”. *Revista Adm. Pública*, Rio de Janeiro, v. 46, nº 5, set./out. 2012.
- COSTA, P. E. de C.; GOUVINHAS, R. P. *Gestão do Conhecimento: quebrando o paradigma cultural para motivar o compartilhamento do conhecimento dentro das organizações*. In: XXIV ENCONTRO NAC. DE ENG. DE PRODUÇÃO, Florianópolis. *Anais...* Florianópolis, SC, 3 a 05 de nov. de 2004.
- DRUCKER, P. *Sociedade Pós-capitalista*. Tradução Nivaldo Montingelli Jr. 6. ed. São Paulo: Pioneira, 1999.
- FREITAS, C. L. A. de F. D. de. *Gestão do Conhecimento: Contribuições para o Sistema de Ensino Naval – Uma aproximação prática*. 2008, 38f. Monografia (MBA em Gestão Empresarial) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto COPPEAD de Administração, Rio de Janeiro, 2008.
- GARVIN, D. A. *Aprendizagem em ação: Um guia para transformar sua empresa em uma Learning Organization*. Tradução Carlos Henrique Trieschemann. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2002.
- MARCHESINI, P. R. de A. *A Gestão do Conhecimento na Marinha*. 2007, 22f. Monografia (MBA em Gestão Empresarial) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto Coppead de Administração, Rio de Janeiro, 2007.
- NONAKA, I.; TAKEUCHI, H. *Criação de conhecimento na empresa: como as empresas japonesas geram a dinâmica da inovação*. 6. ed. Tradução Ana Beatriz Rodrigues, Priscila Martins Celeste. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- ROCHA NETO, I.; SALINAS, P. de M. “Ambiência para Gestão do Conhecimento em uma Organização Militar”. In: VIII Congresso Virtual Brasileiro de Administração, *Anais Eletrônico...*, 2011. Disponível em: <www.convibra.com.br>. Acesso em: 7 ago. 2014.
- SANTOS, M. C. C. B. de. *A Gestão do Conhecimento aplicada a MB: A importância do papel da liderança no compartilhamento do conhecimento na MB*. 2010, 27f. Monografia (Curso Superior) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2010.
- STEWART, T. A. *Capital Intelectual: a nova vantagem competitiva das empresas*. 5. ed. Tradução Ana Beatriz Rodrigues e Priscila Martins Celeste. Rio de Janeiro: Campus, 1998.

Espaço Cultural da Marinha



Escuna Nogueira da Gama

Embarcação que realiza o traslado dos visitantes até a Ilha Fiscal.

Galeota D. João VI

Embarcação bicentenária utilizada pela família real no século XIX.



Submarino-Museu Riachuelo

Submarino da classe Oberon, construído em 1973, na Inglaterra, e incorporado à Marinha em 1977.

Nau dos Descobrimentos

Modelo em escala natural, que abriga uma exposição sobre a vida a bordo no final do século XV e início do XVI.



Helicóptero Rei do Mar

Aeronave antissubmarino SH3 Sea King que esteve a serviço da Força Aeronaval da Marinha do Brasil até 2005.

Navio-Museu Bauru

Contratorpedeiro que participou da Segunda Guerra Mundial.



Carro de combate EE-9 Cascavel

Participou internacionalmente de vários conflitos, inclusive da Guerra do Golfo.

A Marinha mais perto de você, valorizando a cultura e a nossa história!

Entrada gratuita

Aberto à visitação de terça a domingo - 12h às 17h

Av. Alfred Agache s/nº - Praça XV - Rio de Janeiro

Informações e agendamentos: (21) 2532-5992 / 2233-9165

www.dphdm.mar.mil.br

O DESENVOLVIMENTO ÉTICO DOS MILITARES: Uma responsabilidade de todos os envolvidos no processo de formação*

*“Se tens um coração de ferro, bom proveito.
O meu, fizeram-no de carne, e sangra todo dia.”*
José Saramago

PAULO ROBERTO **RIBEIRO DA SILVA****
Capitão de Mar e Guerra (RM1-FN)

SUMÁRIO

Introdução
O legado que recebemos
A busca de um caminho
Considerações finais

INTRODUÇÃO

A ética nos parece um assunto distante, coisa de filósofo e de intelectuais teóricos. Assunto árido e complexo, extremamente subjetivo. Toda essa percepção começa a mudar quando a nossa zona de conforto se vê invadida por excessos, violência e irracionalidades.

Como preparar pessoas para operarem em ambientes contraditórios de forma que procedam uniformemente de maneira

moral e ética? Como um pacato chefe de família, bom pai e marido, preocupado com a violência que permeia a sociedade e dia após dia vem invadindo sua casa e contaminando seus entes queridos, de repente, ao vestir uma farda e se tornar agente da violência delegada pelo Estado, é capaz de se envolver com tudo aquilo que condena e deseja apartar de seu lar?

Existe algum esquema pedagógico que poderia nos apontar um caminho para “blindar” pessoas a conviver nesse maniqueísmo

* Artigo publicado na *Revista de Villegagnon* de 2013.

**Doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval. Instrutor de Liderança da Escola Naval.



rotineiro e perverso sem permitir que sejam arrastadas para uma síndrome incapacitante e possivelmente permanente? Caso exista, em que momento poderíamos atuar de maneira a alcançar resultados efetivos? E como deveríamos fazer?

O LEGADO QUE RECEBEMOS

Todas essas dúvidas que hoje nos assolam sempre inquietaram o ser humano desde os primórdios da humanidade. Vários caminhos e atalhos já foram apontados para solucioná-las, entretanto, os resultados práticos ainda não foram claramente percebidos.

Há milhares de anos, inúmeros filósofos, pensadores e algumas pessoas especiais envolveram-se com essas questões e propuseram modos de pensar e agir que criassem condições para o florescimento de comportamentos virtuosos e, conseqüentemente, de relacionamentos saudáveis e felizes.

Algumas dessas escolas de pensamento, principalmente aquelas que se apoiaram

na tríade Sócrates, Platão e Aristóteles, impactaram de forma tão marcante o pensamento filosófico que, até o advento da modernidade, elas se impuseram quase como uma verdade absoluta imune a qualquer contestação.

Após o advento da ética grega, especificamente na sua visão aristotélica, segundo a qual havia o predomínio do hábito como formador e consolidador das virtudes, valorizando o homem, educador ético e responsável pela “matéria-prima” constituinte da “*polis*”, surge um novo entendimento da ética com Santo Agostinho de Hipona, nem tanto desprezando a herança helênica, porém apoiando-se nela (Platão) e reavaliando-a, subordinando o homem aos desígnios divinos e, assim, estabelecendo um novo quadro de referências daquilo que seria certo ou errado, bom ou mau e ético ou não ético.

Ainda no período das trevas (Idade Média), e quase um milênio após Agostinho, desponta São Tomás de Aquino, que

aprofunda ainda mais a visão espiritual agostiniana, estabelecendo a ética tomista, resgatando a ética aristotélica e buscando no sagrado as justificativas das ações humanas, notadamente do movimento das cruzadas, que tentavam reconquistar a terra santa dos “infiéis” muçulmanos que a profanavam.

Somente com a chegada da Idade Moderna é que podemos testemunhar o advento de uma “rebelião” contra a ética grega, quando Kant privilegiou a razão como referencial absoluto, afirmando que a ética tendia à universalidade e, portanto, era detentora de imperativos categóricos válidos em qualquer época, lugar ou circunstância. Esta forma de pensamento desfocava o mérito do exemplo e dos bons hábitos como condição essencial para o desenvolvimento do caráter, assim como secularizava o referencial ético, valorizando a razão e aproximando o homem real do ideal.

A ética moderna surgiu desvirtuando o conteúdo profundamente humanista da ética kantiana, tornando-se, em seus diversos matizes, uma ética baseada cada vez mais numa compreensão racionalista, objetivista, instrumental e utilitarista do ser humano e de seu comportamento.

Diante da crise da modernidade, despontou a ética pós-moderna, buscando uma compreensão “revolucionária” do ser humano e de seu comportamento. Dentre elas destacamos a ética da restauração e a do nihilismo, que se fundam numa compreensão crítica da “modernidade”; e a ética do neoaristotelismo, do personalismo, dos direitos humanos e do marxismo humanista, que mantêm firme o ponto de vista da modernidade, todavia desdobrando as potencialidades atrofiadas da razão.

A BUSCA DE UM CAMINHO

A par da existência de várias formas de entender a ética e tentar torná-la de fácil e prática aplicação na avaliação do comportamento consciente do ser humano, a verdade é que existe uma grande diferença entre conhecer a ética e tornar-se ético. O conhecimento somente aciona a nossa cognição, o que não é suficiente para uma internalização dos valores e princípios, pois, se estacionarmos neste patamar, estaremos apenas nos intelectualizando. É incontestável que o academicismo não torna o ser humano imune à regressão aos seus mais baixos instintos, como testemunhamos nas barbaridades cometidas em todas

as guerras, notadamente nas dos séculos XX e XXI. Julgo oportuno citarmos um trecho de um discurso proferido por um diretor de uma escola secundária nos Estados Unidos da

América (EUA), por ocasião da abertura do ano letivo:

“Eu sou um sobrevivente de um campo de concentração. Os meus olhos viram coisas de que nenhum homem deveria ter testemunhado: câmaras de gás construídas por engenheiros qualificados, crianças envenenadas por médicos de profissão, crianças de tenra idade mortas por enfermeiras diplomadas, crianças e mulheres queimadas e assassinaadas por indivíduos com estudos secundários ou universitários. Eis porque eu desconfio da educação. O que espero de vós: que ajudeis os vossos alunos a tornarem-se verdadeiros seres humanos. Os vossos esforços não deverão jamais levar a produzir monstros diplomados, psicopatas instruídos ou Eichmans educados. A leitura, a escrita,

**Existe uma grande
diferença entre conhecer a
ética e tornar-se ético**

a aritmética não têm qualquer importância se não servirem para tornar as nossas crianças mais humanas.”

(Texto encontrado após a Segunda Guerra Mundial, em um campo de concentração nazista)

Para se tornar ético, então, é mandatória uma mudança de atitude; entretanto, para que isto ocorra, se faz necessário percorrer três estágios: cognitivo, emotivo e volitivo. Para alcançarmos o estágio cognitivo, é somente preciso aprender, como vimos anteriormente, porém isto não é suficiente para que a pessoa passe a vivenciar comportamentos morais.

Caso desejemos chegar ao estágio emotivo – que é um grande passo no caminho da mudança de atitude –, temos que interagir e nos envolver com as pessoas, e ninguém se envolve sem sentimentos. Não podemos nos esquecer de que as pessoas não passam de um

punhado de sentimentos envolto em carne por todos os lados. Adam Smith (2002) afirmava que, não existindo sentimentos, seria impossível interagir e se comunicar:

“Mas se não tens nenhuma solidariedade para com o meu infortúnio, ou nenhuma que seja proporcional à dor que me assola; ou se não sentes nenhuma indignação pelas ofensas que sofri, ou nada que seja proporcional com o ressentimento que me arrebatou, já não poderemos conversar sobre esses temas. Tornamo-nos insuportáveis um ao outro. Não posso tolerar tua companhia, nem tu a minha. Ficarás confuso ante minha violência e paixão, e eu, irado

com tua fria insensibilidade e falta de sentimento.” (grifos nossos)

Como interagir e envolver uma pessoa? Somente fazendo-a vivenciar a situação. Mas qual é a melhor maneira de uma pessoa vivenciar uma situação? Tornando-a empática, ou seja, fazendo-a se colocar no lugar dos outros, a fim de tentar perceber, compreender e, finalmente, “ser” o outro. Como somos capazes de fazer uma pessoa se colocar no lugar dos outros? Infelizmente, não somos! Podemos, sim, criar as condições, o “clima” para que isto possa acontecer; entretanto, é fundamental,

como pré-condição, que a própria pessoa tenha autoconhecimento, controle de suas emoções e automotivação. Todas estas três dimensões compõem a área intrapessoal da Inteligência Emocional. Hermann Hesse dizia:

“Nada lhe posso dar que já não exista em você mesmo. Não posso abrir-lhe outro mundo

de imagens, além daquele que há em sua própria alma. Nada lhe posso dar a não ser a oportunidade, o impulso, a chave. Eu o ajudarei a tornar visível o seu próprio mundo, e isso é tudo.”

Rousseau (1979 : 313) já afirmava no século XVIII:

“Sentimos antes de conhecermos [...]. Os atos da consciência não são julgamentos e sim sentimentos. Embora todas as nossas ideias nos venham de fora, os sentimentos que as apreciam estão dentro de nós e é unicamente por eles que conhecemos a conveniência ou a inconveniência que existe entre nós e as

O educador não é um provedor de conhecimentos, mas alguém capaz de despertar o espírito do “aluno”, para que ele consiga por si próprio “iluminar” sua inteligência e sua consciência

coisas que devemos respeitar ou evitar.”
(grifo nosso)

Estando de posse das dimensões da área intrapessoal, temos condições de sermos empáticos, isto é: estaremos em condições de nos envolvermos, nos emocionarmos, e só dependeremos da nossa própria vontade (volitivo) para que possamos mudar de atitude.

Assim, para que possamos formar verdadeiras pessoas (indivíduos, racionais e livres) éticas e sensíveis aos Direitos Humanos e também cômicas dos deveres humanos, é fundamental que elas tenham alto nível de Inteligência Emocional e, conseqüentemente elevada maturidade, e nós cremos que isto poderá ser alcançado desde que haja envolvimento de todos os que participam no processo de formação dessas pessoas. O educador não é um provedor de conhecimentos, mas alguém capaz de despertar o espírito do “aluno”, para que ele consiga por si próprio “iluminar” sua inteligência e sua consciência. Com relação ao

educador, Aristóteles dizia:

“É necessário adquirir a capacidade de conduzir-se, de se autodominar, como pré-requisito para conduzir os demais; pois livre é o homem que não se deixa escravizar pelos apetites e segue os princípios que, por intermédio da educação, afloram de seu interior.”

Será que fomentar um debate aberto, franco e sincero sobre temas polêmicos cotidianos não estabelecerá uma relativa

imunidade à virulência decorrente do contágio com a violência e suas conseqüências malévolas sobre os valores éticos e morais dos indivíduos? Segundo Aristóteles, a razão das falhas das metodologias argumentativas e baseadas na discussão de dilemas morais é que elas não são precedidas e acompanhadas de hábitos moralmente adequados.

Não seria leviano nos envolvermos neste empreendimento – tornar as pessoas éticas – sem ter uma clara convicção da possibilidade concreta de sucesso? Não será uma aventura/uma quimera cremos no sucesso daquilo que a humanidade

persegue há milênios com resultados medíocres e até mesmo questionáveis? Caso seja exequível, não existe um momento propício e mais apropriado para “moldarmos” o caráter das pessoas? Caso tenhamos perdido essa oportunidade, ainda haverá condições efetivas de “manusearmos” e “retocarmos” aquele caráter deficiente?

As academias militares já não recebem seus aspirantes/cadetes com o caráter “formata-

do” pelo ambiente externo (família, escolas, comunidades etc.) e muitas das vezes repleto de distorções já calcificadas? O que estamos fazendo? O que então deveríamos fazer para aperfeiçoar nossos resultados? Por que os militares se preocupam em demasia com a retidão de suas ações? Será que nos julgamos melhores, ou somos simplesmente diferentes pelas exigências da nossa missão?

O ingresso nas instituições militares normalmente se dá a partir de 16 anos,

As academias militares já não recebem seus aspirantes/cadetes com o caráter “formatado” pelo ambiente externo e muitas das vezes repleto de distorções já calcificadas? Por que os militares se preocupam em demasia com a retidão de suas ações?

caso o acesso se dê pelo Colégio Naval, pela Escola Preparatória de Cadetes do Ar (Epcar). E pela “saudosa” (a meu ver) Escola Preparatória de Cadetes do Exército (EsPCEEx), de três anos. Neste momento, a formação do caráter ainda não está pronta, com suas características perfeitamente consolidadas, conforme asseveram Piaget e Kohlberg? Como então deveremos proceder para tentar ajustar e até mesmo reprogramar esse caráter imberbe, para que apresente um comportamento ético e moral conveniente? Será que não deveríamos nos comprometer ainda mais com a sociedade, visando estimular o aperfeiçoamento dos cidadãos de uma forma geral, haja vista que esta é a “matéria-prima” disponível para todos? Seria o ideal! No entanto, isto é uma meta muito ousada, pois está fora do alcance do decisor (Forças Armadas). Os questionamentos estão postos! O primeiro passo, talvez, deva ser repensar como estamos fazendo o “dever de casa”.

Eu creio que o sucesso é possível, pois crer é querer crer, e tudo é possível àquele que crê. Não será uma tarefa fácil, nós sabemos. Inúmeras personalidades nos antecederam, dedicaram suas vidas nessa missão de tornar as pessoas melhores, contribuíram para um mundo melhor, mais justo e solidário, e os resultados ainda não são percebidos nitidamente; pelo contrário, a cada dia tudo parece degradar-se. Com uma agravante: nesta sociedade contemporânea em que vivemos, descobriu-se que é possível se utilizar da ética para parecer e não ser o que deveríamos de fato ser.

Hoje não só as pessoas, mas muitas das instituições procuram ser politicamente

convenientes ao viverem de aparência, iludindo-nos.

Nas escolas militares, praticamos a ética aristotélica, que afirma que a virtude moral é um estado habitual que retifica a intenção, é um hábito de fazer as coisas retas. Segundo o estagirita, a educação ética ajuda o crescimento porque é mais uma questão de desenvolvimento de hábitos corretos do agir do que do ensino de questões intelectuais, é mais uma questão de prática do que de ensino e é mais um problema de sentimentos do que de raciocínio, embora o domínio da razão esteja sempre presente

**Nas escolas militares,
praticamos a ética
aristotélica, que afirma
que a virtude moral é um
estado habitual que retifica
a intenção, é um hábito de
fazer as coisas retas**

como processo de domesticação das paixões. A primeira-ministra britânica Margareth Thatcher já dizia: “...os pensamentos levam às palavras, estas às ações, que por sua vez criam hábitos, que **consolidam o caráter** e traçam o nosso destino.” (grifos nossos)

A liderança militar possui a ética em sua gênese. “Liderança é o caráter em ação”, afirma James Hunter; logo, a Ética pressupõe uma boa formação de caráter, entretanto, a modelagem do caráter se dá de maneira decisiva na infância, quando alcança sua maior eficiência; estende-se pela adolescência/juventude, quando se cristaliza; e sofre apenas pequenos ajustes na fase adulta. Para Aristóteles, os argumentos éticos só são eficazes nas pessoas que nascem com um bom caráter. Embora o brilhante filósofo destacasse o papel extremamente importante da natureza para o desenvolvimento do caráter, a verdade é que o hábito não pode ser negligenciado. O hábito constitui uma autêntica segunda natureza que, uma vez fixada, é quase

impossível alterar: “Somos o que repetidamente fazemos. A excelência, portanto, não é um feito, mas um hábito”.

Piaget e Kohlberg afirmaram que o desenvolvimento moral se dá por estágios e evolui até os 20-22 anos, quando alcança o estágio de operações formais. A partir desse período, praticamente ocorre uma estabilidade durante toda a vida adulta. Segundo outros estudiosos, a cognição adulta “conhece” outro tipo de operações para além das operações formais: as operações pós-formais. Nesse momento se desenvolve o pensamento dialético, a partir do qual ocorre a exploração das contradições e discrepâncias entre o geral e o particular e que é visto como uma

oportunidade para o desenvolvimento pessoal. Mezirow estatui que nessa oportunidade acontece a aprendizagem transformativa:

“...não se trata de **novos conhecimentos** que são

“adicionados” aos já existentes, mas sim de **transformação de esquemas de sentido**, construindo assim uma nova perspectiva que permitirá uma outra visão da realidade.”(grifos nossos)

Portanto, torna-se necessário rever alguns pressupostos aceitos de forma não crítica de que a vida adulta corresponde a uma fase de estabilidade, tendo sido todo o desenvolvimento do indivíduo efetuado durante a infância e adolescência. Logo, podemos concluir que o processo de maturação (evolução moral) não é um processo estático, mas sim dinâmico, de constante construção, autoatualização: um processo contínuo de se tornar plenamente funcional.

Existe uma esperança, temos uma oportunidade – ainda há tempo e sempre

haverá – para contribuirmos para o aperfeiçoamento do caráter das pessoas, independentemente da idade. Só depende de nós! Aristóteles, ao ser questionado sobre quem deveria ser responsável pela educação ética, e se seria um empreendimento dos pais para com os filhos, ou do Estado para com os cidadãos, respondeu que era um empreendimento de todos, embora, nesta matéria, tivesse defendido que o Estado tenha mais poder, por meio das leis que aprova, de impor o respeito pelo bem.

Sendo assim, a melhor maneira de educar o caráter de uma pessoa é subordiná-la desde cedo a preferir as virtudes e a recusar tudo aquilo que é vil. Para aquele renomado

A melhor maneira de educar o caráter de uma pessoa é subordiná-la desde cedo a preferir as virtudes e a recusar tudo aquilo que é vil

filósofo, o ensino da coragem, bem como de outras virtudes morais, exige a prática continuada de atos de coragem, de tal forma que essa virtude seja incorporada nos nossos hábitos. A educação ética é ajudar a cultivar

nas pessoas traços que os ajudem a florescer como adultos capazes de viverem bem e de realizarem vidas felizes. Em suma é mais uma questão de prática do que de ensino:

“...nos tornamos justos executando atos justos e acabamos, com o tempo, encontrando satisfação praticando boas ações. É por meio de um exercício constante de condutas apropriadas (virtude) que o logos (razão/palavra) se exprime corretamente. E é na prática desse exercício – vida ética – que os homens podem construir instituições e costumes que permitam a boa vida compartilhada.” (Aristóteles)

É inegável que os responsáveis pela formação dos jovens têm a obrigação de apresentar comportamentos éticos de modo

a estabelecer um hábito nos educandos pelo exemplo. Nada é tão destrutivo como a ausência de modelos, ou pior, como a existência de modelos deformados que “gritam” palavras contraditórias nos ouvidos dos nossos adolescentes/jovens:

“...**mesmo as pessoas que não possuem integridade e sinceridade** ficam impressionadas e não podem deixar de sentir respeito por essas qualidades, pois elas despertam neles a imagem daquilo que elas poderiam ter sido ou poderiam talvez vir a ser. O caráter é a base de toda a realização humana.” (Melanie Klein) (grifo nosso)

Outro aspecto inalienável na busca desse preparo ético e moral são as práticas de reforço e desestímulo de comportamentos, que deveriam ser a norma em um ambiente de formação. Estas práticas devem sempre remeter aos princípios e valores das próprias instituições, com o propósito de consoli-

dá-los. Nada é tão nocivo quanto a falta de referências claras e objetivas. As críticas sérias às instituições devem se pautar por um quadro de princípios e valores pelos quais possam ser avaliados, e ao referenciá-los acabam por permitir sua internalização em todas as pessoas envolvidas no processo. As características e a essência da profissão militar devem ser enfatizadas com veemência, a fim de estabelecer nitidamente as tarefas e os limites envolvidos em suas execuções: “...**o princípio do aprendizado seria a imitação**”. (Aristóteles) (grifo nosso)

A ética tende à universalidade, porém não está, nem poderia estar, divorciada de orientações práticas que conduzam a

comportamentos apropriados e igualmente esperados. Não se resume, portanto, a intelectualismos e elucubrações inócuas e estéreis. Saramago diz: “Tentei não fazer nada na vida que envergonhasse a criança que fui”.

Alinhando-se a Saramago, vemos Albert Einstein afirmando:

“Viva de tal maneira que, quando teus filhos pensarem em justiça, carinho e integridade, pensem em ti.”

É importante afirmar que o saber é capaz não só de fazer conhecer, mas de corrigir o ser, tem a força de uma **medicina universal**, como dizia Aristóteles. Em síntese, não há ponto de saturação em educação.

Todo esse poder curativo e balsâmico do saber deve ser usado para o bem e para o engrandecimento das pessoas, daí a essencialidade de mestres exemplares de modo a poder moldar convenientemente o “barro ainda mole”, que são os nossos jovens: “...o que muitos não

sabem é que **confiança e coerência** são irmãs gêmeas. **É impossível** construir confiança quando o ensino não é validado pelas ações”. (Josué Gonçalves) (grifos nossos)

Evidentemente, não temos a pretensão de alcançar o ideal, a perfeição humana, a educação total (aretê), pois ela é sempre uma fórmula de eterna procura, tal como a justiça e a democracia, objetos de desejo jamais alcançáveis como resultado absolutamente conclusivo ou terminativo.

Atualmente, é muito frequente criticar o passado como sendo ultrapassado e não tendo nada a nos ensinar. Muitos afirmam que o hoje é tudo, restando ao ontem a pecha de ser um repositório de erros e equívocos.

**Viva de tal maneira
que, quando teus filhos
pensarem em justiça,
carinho e integridade,
pensem em ti**

Albert Einstein

Isto não é verdade! As novas gerações têm por hábito condenar suas antecessoras. Nós somos testemunhos desse modo de agir. Nosso comportamento não era similar com relação aos nossos pais e professores? O tempo passou, amadurecemos e mudamos de opinião. Isto é um processo cíclico. Quanto mais o tempo passa, mais nos parecemos com nossos pais, a quem criticávamos. Antigos modos de pensar devem ser reavaliados. Soluções tradicionais, que normalmente exigem esforço e abnegação, foram precocemente abandonadas e substituídas por modismos facilmente vendáveis e indolores, que dominam as mentes contemporâneas contaminadas pelo hedonismo, consumismo, materialismo, imediatismo e relativismo.

Alinhando-se com essa forma de pensamento e com a revalorização de um passado “iluminado” e útil, encontramos, entre outros, Alasdair Macintyre, um filósofo neoaristotélico e neotomista, que faz uma releitura desses ícones da filosofia e contextualiza suas éticas à sociedade contemporânea, sem, contudo, se preocupar em ser retrógrado ou saudosista. O eminente filósofo nos atesta que os desejos e as emoções devem ser educados pelos preceitos morais e pelo cultivo de hábitos de ação prescritos pelo estudo da ética. Ele afirma, ainda, que atualmente nossa consciência moral é arbitrária e confusa, e isso é uma demonstração de nossa decadência. Como consequência, surgem o pluralismo e o individualismo, nos quais há um uso emotivista da linguagem e dos conceitos morais. Macintyre escolhe a ética aristotéli-

ca das virtudes, no interior da problemática contemporânea, para retomá-la à luz de uma tradição de pesquisa racional, histórica e atrelada a um viés cultural.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ética é delicada e exige, por isso, o trato de mentes delicadas também. A ética não nos aponta caminhos. É uma noção vaga em si mesma e, justamente por ser vaga, oferece-se como instrumento precioso para pensar algumas das mais importantes questões humanas (Quais são as melhores escolhas entre todas as opções disponíveis?). O fundamental é que o debate ético ocorra sobre um pano de fundo que já pressupõe a ideia de “respeito ao outro”, de liberdade e de racionalidade responsável para que as decisões adotadas sejam humanizadas e contribuam para o engrandecimento do convívio em sociedade.

O essencial não é aprender ética e conhecê-la em todos os seus gêneros e vertentes, mas assimilá-la e vivenciá-la em nosso viver, tornando-nos mais perceptíveis e sensíveis ao nosso semelhante e ao contexto em que vivemos.

Quando nos sensibilizamos e ficamos expostos ao social, ao coletivo, somos assolados por uma avalanche de perplexidades que passam a nos incomodar, tirando-nos de nossa zona de conforto. Essas dúvidas, antes inexistentes, agora “gritam” por respostas que normalmente não temos, mas que devem ser buscadas para que possamos ter paz e realização pessoal.

A ética não nos aponta caminhos. É uma noção vaga em si mesma e, justamente por ser vaga, oferece-se como instrumento precioso para pensar algumas das mais importantes questões humanas

Aristóteles já nos falava há milênios, e Macintyre volta a nos falar atualmente, sobre a importância e relevância dos bons hábitos, em suma, dos bons exemplos, para a formação do caráter das pessoas. Isto parecia estar esquecido e renasce oportunamente para resgatar valores e princípios que haviam sido prematuramente esquecidos por conta de modismos contemporâneos.

Muitos afirmavam que a maturidade e o desenvolvimento moral evoluíam até a juventude, estabilizando posteriormente;

entretanto, isto já está desmistificado, e hoje sabemos que o ser humano se desenvolve a vida toda, até mesmo na idade adulta, nos dando, ainda e sempre, esperança em aperfeiçoá-lo e transformá-lo para melhor.

É incontestável que as pessoas precisam de modelos como referência de comportamentos saudáveis e moralmente corretos. Este processo de interação entre tutor e aprendiz opera basicamente por imitação, o que destaca a importância na seleção desses modelos como verdadeiros construtores de caráter.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<VALORES>; Ética; Comportamento; Exemplo; Princípios;

BIBLIOGRAFIA

- ARISTÓTELES. *Ética a Nicômaco*. São Paulo: Nova Cultural, 1996.
- BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA-137. Doutrina de Liderança da Marinha. Brasília: EMA, 2004.
- CELAM. Conselho Episcopal Latino Americano. Celam nº 255. Manual de Ética para as Forças Militares e de Polícia. Bogotá, 1999.
- FROST JR., S. E. *Ensinaamentos Básicos dos Grandes Filósofos*. São Paulo, Cultrix, 1958.
- HESSE, Hermann. *O Lobo da Estepe*. Ivo Barroso (trad.). Rio de Janeiro: Record, 2010.
- HUNTER, James C. *O Monge e o Executivo*. São Paulo, Sextante, 2004.
- KANT, I. *Crítica da Razão Prática*. Valério Rohden (trad.). São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- MACINTYRE, Alasdair. *After Virtue: A Study in Moral Theory*. London: Duckworth 2nd edition with postscript: Notre Dame, University of Notre Dame Press, 1984.
- PLATÃO. *A República*. Albertino Pinheiro (trad.). 4ª Ed. São Paulo: Atena, 1950.
- PORTUGAL. Academia Militar. M-311 – Ética e Liderança. Uma Reflexão sobre a Ética Ocidental. Lisboa, 2003.
- ROUSSEAU, J. J. *Emílio ou Da Educação*, 3ª ed. São Paulo, SP/Rio de Janeiro, RJ-. Difel: 1979.
- SMITH, A. “The Theory of Moral Sentiments”/ edited by D. D. Raphael and A. L. Macfie. Oxford: Clarendon Press, 1976. Teoria dos Sentimentos Morais. Trad. Lya Luft. Revisão Eunice Ostrensky. São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- TOMÁS DE AQUINO, Santo. *El ente y La esencia*. 6ª Ed. Buenos Aires: Aguilar, 1970.
<http://www.citador.pt/>

BREVES REFLEXÕES SOBRE A HISTORIOGRAFIA NAVAL BRASILEIRA DOS OITOCENTOS – O pioneirismo de Theotônio Meirelles da Silva*

EDINA LAURA COSTA NOGUEIRA DA GAMA**
Capitão de Mar e Guerra (RM1-T)

SUMÁRIO

A história e o século XIX
O tema
A obra
Considerações finais

A HISTÓRIA E O SÉCULO XIX

O recorte temporal escolhido para este texto encerra a afirmação da História como ciência. Neste mister, como dito por Manoel Luiz Salgado Guimarães em seu livro *Historiografia e Nação no Brasil (1838-1857)*, temos à época, notadamente a partir de meados dos Oitocentos, a his-

tória do Brasil sendo produzida por ou em instituições que remontavam a um período distinto do mundo europeu então em ebulição, e que deslocara a ocupação com a historiografia para o campo universitário. Assim, "... a historiografia brasileira do século XIX não se submetia aos critérios de uma esfera pública científica, mas às regras de uma academia em que preponderam, de

* Texto apresentado no Congresso Regional da Associação Nacional de Professores Universitários de História (ANPUH), em julho de 2014.

** Ex-diretora do Serviço de Documentação da Marinha (SDM) e ex-vice-diretora da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). Formada em História pela Universidade Santa Úrsula (USU) e pós-graduada em História Militar pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UniRio).

forma quase decisiva, o relacionamento e o contato pessoal”. E neste sentido, diz ainda Manoel Salgado, “... o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro desempenhou papel relevante, tendo em vista sua função legitimadora do desenvolvimento histórico contemporâneo” (GUIMARÃES, 2011, p. 258).

Mas em que medida essas observações dizem respeito às “Breves reflexões sobre a historiografia naval brasileira e o pioneirismo de Theotonio Meirelles da Silva”? A resposta está no fato de que duas de suas publicações, *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira* (primeiro volume – 1881) e *História Naval Brasileira para uso das escolas a cargo do Ministério dos Negócios da Marinha* (1884), tiveram exame crítico realizado pelo então vice-presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

(IHGB), O. H. de Aquino e Castro, por solicitação do ministro da Marinha. Deste modo, estaria a obra de Theotonio Meirelles da Silva inserida no contexto da produção de uma história afeta aos parâmetros do IHGB?

Por ora, a pretensão desta pesquisa é a de referenciar como pioneira a produção da história naval brasileira realizada por Theotonio Meirelles da Silva, iniciada na segunda metade do século XIX.

Assim, no que tange a uma tipologia específica para a história naval empregada no texto, tendo como interface a própria

produção do autor em questão, será feito uso de uma história naval central que consiste “na narração de tópicos abordados com ênfase nos aspectos políticos, diplomáticos e operacionais militares... tendo fortes ligações para com a história militar clássica, enquadrando-a como um segmento da história marítima. Entretanto, dada a própria dimensão do tema, esta história naval pode também ser inserida como um subdomínio da história militar, subdivisão formal da história política” (ALMEIDA, 2012, p. 57).

O TEMA

A produção historiográfica naval no Brasil se inicia na década de 1870, sendo realizada, predominantemente, por oficiais de Marinha

A produção historiográfica naval no Brasil se inicia na década de 1870, sendo realizada, predominantemente, por oficiais de Marinha ligados de alguma forma à instituição. A esse respeito existem alguns poucos trabalhos a for-

necer um panorama, abrangente ou não, da historiografia naval brasileira. Dídio Costa¹, ainda em 1938, estabeleceu Theotonio Meirelles da Silva como aquele que escreveu a “primeira História Naval do nosso país” (BRASIL, 1938, p. 13), fato repetido por João do Prado Maia² em artigo da *Revista Marítima Brasileira*, em 1957. Mais recentemente, os trabalhos de Paloma Siqueira Fonseca³ e Francisco Eduardo Alves de Almeida,⁴ este mais abrangente, dividem a produção historiográfica naval brasileira em gerações de autores, colocando como precursores do gênero Theotonio Meirelles

1 Dídio Iratim Affonso da Costa, nascido em 1881, dedicou-se em especial às biografias de personagens ilustres da história naval brasileira.

2 Produziu obras de grande relevância para a história naval brasileira entre os anos de 1936 e 1965.

3 Mestre em História pela Universidade de Brasília.

4 Doutor em História Comparada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.

da Silva (1820-1887), Manoel Pereira Pinto Bravo (1849-1885) e José Egídio Garcez Palha (1849-1895). A segunda geração, diz ainda a autora Paloma Siqueira Fonseca, “herdou dos historiadores do botão de âncora o empreendimento do conhecimento do passado do Brasil”, movendo-se também pela “pulsão de arquivo” de que estavam imbuídos.

No que interessa à produção deste texto, e mediante seleção realizada sobre a referida primeira geração de historiadores navais brasileiros, corroborada ainda pelo artigo já citado de Francisco Alves de Almeida, Theotônio Meirelles da Silva se apresenta, numa reflexão mais afeta ao próprio tema do trabalho, como pioneiro na produção de uma história naval brasileira propriamente dita. Afinal, Pinto Bravo escreveu uma história naval pautada, majoritariamente, em tópicos afetos à história internacional, dedicando pouco espaço aos feitos da Armada Imperial, tendo usado nesta construção apenas a referência bibliográfica de Pereira da Silva e Ladislau Santos Titara (vide análise da obra por José Honório Rodrigues quando da segunda edição de sua obra), até porque sua produção pressupunha um curso de História Naval, depois aplicado em alunos da Escola Naval. Garcez Palha, por sua vez, com as Efemérides Navais,

Theotônio Meirelles da Silva se apresenta, como pioneiro na produção de uma história naval brasileira propriamente dita, se preocupou com o estabelecimento da “verdade” e, analisou fatos e documentos, retificando-os

sua obra mais contundente, tratou de listar os fatos navais desde 1822 e até 1891, com breves verbetes a respeito, sem mais considerações. Há ainda outros pesquisadores à época, considerados memorialistas, na medida em que seus textos tratam de relatos, alguns como personagens atuantes, e carentes de mais informações documentais.

Já Theotônio Meirelles da Silva teve toda a sua produção historiográfica pautada na história da Marinha do Brasil, selecionando, escolhendo, coordenando e construindo sua obra baseada em documentos por ele considerados autênticos e muitas vezes originais. Também se preocupou com o estabelecimento da “verdade” e, embora esporadicamente, analisou fatos e documentos, retificando-os. E, como veremos a seguir, tratou de uma história narrativa que louvasse a

importância do poder naval na trajetória do Brasil de então, cobrindo todo um período de 1822 a 1870.

A OBRA

Nos assentamentos de Theotônio Meirelles da Silva consta ter nascido em Minas Gerais, no ano de 1820⁵, sendo aspirante a guarda-marinha em 1839, guarda-marinha em 1841, galgando os postos de segundo-tenente (1843) e primeiro-tenente (1852).

5 N.A.: A *Revista de História*, da Biblioteca Nacional, em artigo datado de jan/2011, acerca de conquistas amorosas atribuídas a D. Pedro II, coloca um oficial de Marinha de nome Teotônio Meireles da Silva como seu filho com Gertrudes Meireles de Vasconcelos nascido em 1822, na província de Minas Gerais (www.revistadehistoria.com.br/seção/capa/deitou-na-cama-e-fez-a-fama). Entretanto, conforme pesquisa realizada no Arquivo da Marinha, o autor das obras em lide, embora nascido em Minas Gerais, era filho de “Domingos Meirelles da Silva e da Joana” (*In* assentamentos do autor).

Foi julgado incapaz para o serviço no mar em 1847 e reformado em 1855. Serviu em diversos navios da Armada, terminando sua carreira na ativa no Corpo de Imperiais Marinheiros. Nada há a respeito da razão de sua reforma, tampouco funções que porventura tenha exercido na Marinha até a gestão do Ministro da Marinha José Rodrigues de Lima Duarte, quando foi colocado adido à Repartição do Ajudante General da Armada, para “organizar apontamentos e escrever a história da nossa Marinha de Guerra ...”.

Nesses próprios assentamentos há uma listagem de seus trabalhos, exceto pelos *Fragmentos históricos e mitológicos*, “mandado reimprimir, etc. ... Rio de Janeiro, 1864, 43 páginas”, que não foi encontrado na Biblioteca da Marinha. Como há referências a uma reimpressão, este livro talvez conste dos artigos publicados pela *Revista Marítima Brasileira* ou mesmo nos *Subsídios da História Marítima do Brasil*; ou ainda na *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, e até na Biblioteca Nacional. Há de se pesquisar.

Antes de tratar especificamente de cada um de seus livros, cabe comentar algumas características comuns a todos, quais sejam: respeito absoluto às fontes descritas (não especifica sua localização), visão crítica, busca da “verdade” e da transmissão dos conhecimentos, reconstituição dos acontecimentos num contexto história-batalha, nominação de material e pessoal empregado quando dos embates e movimentações militares, inclusive mortos e feridos, logística, relato concomitante

de ações terrestres/navais, muitas vezes combinadas, quando era o caso, notas explicativas acerca de fatos ou personagens, algumas vezes pertinentes aos próprios documentos descritos, e o estabelecimento crítico às fontes e sua hierarquia. E, como curiosidade em relação à grafia, em todos os seus textos os nomes de navios citados estão em itálico, como até hoje é normatizado pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha⁶ na produção de suas publicações culturais.

A primeira produção conhecida de Theotonio Meirelles da Silva data de 1876, tendo como título *A Marinha de Guerra Brasileira em Paissandu e durante a Campanha do Paraguai – Resumos Históricos* – e “oferecidos à mocidade estudiosa”. Tem em sua primeira página, num total de 287 de que é composta, uma referência aos leitores. No que foi possível ler ou deduzir (as primeiras palavras, em todas as linhas, estão encobertas por fita-crepe), o autor, usando sempre a segunda pessoa do plural, dizia mais uma vez aparecer na imprensa a serviço da mocidade presente e vindoura..., levando a crer que talvez haja uma produção anterior. E que escrevia o que oficialmente se disse a respeito da guerra naqueles lugares, sem invenção ou criação, tampouco descrição do que não presenciou, sem a comprovada documentação. Não possuía um sumário, tendo o livro os subtítulos “Campanha do Uruguai”, “Paissandu e Campanha do Paraguai”, “Riachuelo”, “Mercedes”, “Cuevas”, “Itapiru”, “Curuzu”, “Curupaiti” (estes cinco últimos agrupados em um

6 Criada em 2008, é oriunda da fusão das atividades do Serviço de Documentação da Marinha (SDM) e da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, sendo a instituição responsável pela orientação e normatização junto às demais organizações da Marinha nas áreas técnicas pertinentes a história, museologia, arqueologia, biblioteconomia, arqueologia subaquática e publicações histórico-culturais. E ainda tem sob sua tutela administrativa o Arquivo da Marinha, o Museu Naval, o Espaço Cultural da Marinha, a Ilha Fiscal, a Biblioteca da Marinha, o Navio-Museu *Bauru*, o Rebocador-Museu *Laurindo Pitta*, a Nau dos Descobrimientos, o Submarino-Museu *Riachuelo* e o Helicóptero-Museu *Sea King*.

só capítulo) e “Última Parte”, sem mais referências aos recortes factuais da Guerra do Paraguai. No desenvolvimento do seu texto, pareceu fazer, em determinados momentos, exposição crítica de alguns fatos, tendo como exemplos: elogios no detalhamento das operações combinadas, rendição de Leandro Gomes e seus líderes e as razões das guerras empreendidas no Prata aos paraguaios. No apoio às críticas sobre a índole paraguaia e os seus governos, citou em seu texto autores como Michaud, Santiago Argos e Bossard, comparando este à Ordem do Dia do Visconde de Inhaúma, em 20/2/1867, em frente a Curuzu. Na exposição que fez sobre a Batalha Naval de Riachuelo, indagou de quem teria partido a voz com a ordem “proa em cima do inimigo e a toda força”. Sobre Osório, era o bravo dos bravos, apesar da sua impaciência e ansiedade. Quanto à Tomada de Curupaiti, muitos documentos descritos acerca das discordâncias entre os líderes da guerra a respeito, notadamente Visconde de Tamandaré e Bartolomeu Mitre. Ao tratar da Passagem de Humaitá, a comparou aos feitos brilhantes dos vitoriosos da guerra americana. Apesar de não titular o período da “Guerra das Chatas”, a relatou também em detalhes, inclusive com considerações estratégicas e táticas a respeito, tratando, ainda, da guerrilha naval empreendida pelos paraguaios. Quando da Passagem de Angostura e da Dezembrada, enfatizou as ações terrestres, não sem sempre mencionar minuciosamente as ações navais no reconhecimento da área de operações e no transporte de tropas, bem como dos embates que vez por vez travavam os navios no Alto Paraná. Ao final do livro, descreveu a perseguição da força naval brasileira aos navios paraguaios, com o bloqueio do Rio Manduvirá, que cessou em 9 de março de 1870, juntamente com os cruzeiros e demais bloqueios pelo Rio Paraguai. E,

por fim, como já o fizera anteriormente, expressou seus elogios aos diversos serviços prestados pelo Corpo de Saúde, com seus hospitais e enfermarias.

Em seu segundo livro (1877, 245 páginas), Theotonio Meirelles da Silva se ateve às ações empreendidas pelo Exército Brasileiro na Campanha do Paraguai, colocando-o como dotado de resumos históricos. Dirigindo-se aos leitores em sua primeira página, repete os dizeres de 1876, acrescentando que, com este livro, “pode-se conhecer a história verdadeira da campanha do Paraguai, perpetuar o conhecimento dos feitos militares brasileiros e fazer com que as gerações vindouras tenham sempre em sua memória os serviços e glórias de seus antepassados ..., entendendo que é um bom serviço que prestamos ao País, à história pátria e à mocidade estudiosa”. Desta vez, embora ainda não possua um sumário, o livro foi dividido em partes. Descreveu, inicialmente, todos os fatos ocorridos quando da invasão de Mato Grosso, com análise da situação militar-naval da região e das ações navais em apoio às tropas terrestres, parecendo culpar o governo pelo ocorrido ao não fortalecer militarmente a área, como solicitado pelas autoridades militares. Em seguida, com a invasão de Corrientes, o autor traçou considerações a respeito da situação política externa da guerra que se iniciava, comentando os interesses e a estratégia de Solano López na região do Prata, que se viu alterada por ele, López, ao ver que o “Brasil não arrepiava carreira e prosseguia na sua proposta de honra”. Mesclando relatos das ações terrestres e navais, com ênfase naquelas, resumiu o feito da Batalha de Riachuelo, atendo-se em detalhes na invasão da província do Rio Grande do Sul pelos paraguaios (Terceira Parte) e fazendo uso, majoritariamente em todo o livro, de documentação afeta às ações terrestres da guerra. Na quarta parte,

iniciada com impressões sobre as vitórias aliadas obtidas até então, os objetos de relato foram a Marcha dos Exércitos Aliados, a Passagem do Paraná e a Chegada ao Passo da Pátria, sempre coadjuvadas pelas forças navais. A essas operações, seguiram-se Estero-Bellaco e Tuiuti (Quinta Parte), com análise do resultado e das dificuldades oferecidas pelo terreno desconhecido aos aliados. E ainda fez uso de documentação primária traduzida do alemão nas batalhas de 10 e 18 de julho de 1866, por não terem sido encontradas fontes oficiais argentinas e orientais a respeito. Na última parte do livro, tratou das operações ocorridas nas Tomadas de Curuzu e Curupaiti, tendo em seu bojo partes oficiais diversas dos chefes militares envolvidos (General Bartolomeu Mitre, Barão de Porto Alegre, Visconde de Tamandaré e General Polidoro), notadamente no que tange a Curupaiti, além das

fontes primárias comuns à obra de Theotonio Meirelles da Silva, já referidas. E que descreviam os conflitos de interesse dos aliados na guerra e, ainda, as divergências estratégicas e táticas a respeito. Numa delas, por exemplo, o General Polidoro criticava o Visconde do Tamandaré pela ideia fixa deste em ter um exército às suas ordens para operar em conjunto com a Esquadra, como que independente do exército aliado. À última página do livro há referência a um “fim do primeiro volume”, parecendo indicar que haveria uma continuação das operações militares terrestres na Guerra do Paraguai.

As obras que se seguiram, em número de três volumes, foram publicadas sucessivamente nos anos de 1881, 1882 e 1883,

fazendo parte do projeto de organizar e escrever a história da Marinha do Brasil, com os *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*, do qual fora imbuído Theotonio Meirelles da Silva, por nomeação do ministro da Marinha (Aviso de 29/5/1881).

Em que pese a existência das mesmas características comuns à sua produção historiográfica anterior, esses livros, diferentemente dos anteriores, possuem aspectos pertinentes apenas aos ditos volumes, quais sejam a datação (1808-1828), índices descritivos e, fundamentalmente, o detalhamento da metodologia a ser empre-

gada na construção dos *Apontamentos*. No tópico dirigido aos leitores, e ainda no primeiro volume (1881), Theotonio Meirelles da Silva referiu-se à história como a mestra da vida, a testemunha dos séculos, a fiel depositária do passado, guia seguro do futuro, de interesse de

Theotonio Meirelles da Silva referiu-se à história como a mestra da vida, a testemunha dos séculos, a fiel depositária do passado, guia seguro do futuro

todas as classes da sociedade e cujo valor crescia quando do estudo da história do País, de seu princípio, sua origem e seus progressos. Os brasileiros encontrariam nos livros os “necessários apontamentos para que, com verdade, se escrevesse uma das páginas que mais ilustra e glória traz à história do país”. Os apontamentos, “nós os tiramos dos escritos e documentos autênticos”.

A diferenciar esses livros, havia, entre outras especificidades:

a) Primeiro Volume – 273 páginas, anos de 1808 a 1822 – Transcrição de todos os documentos de criação da Marinha do Brasil, do Arquivo Militar, do Conselho do Almirantado e do Conselho Supremo Militar, remontando às origens portuguesas, às

ações da esquadra lusa no Brasil dos anos 1808/1822 e que propiciaram a estruturação da Marinha do Brasil, à praticagem nos portos, tipos, cortes e replantio da madeira para a construção de navios, presas de guerra. Conclui o escritor que aquele que se encarregasse da história do Exército Brasileiro não poderia prescindir de descrever os feitos militares nos anos de 1808 a 1822, o que não se deu com nenhum dos navios de guerra do Brasil, razão pela qual este livro compreendia apenas da criação ou organização da Marinha e de outros que lhe dizem respeito.

b) Segundo Volume – 405 páginas, anos de 1822 a 1825 – Com composição do pessoal das repartições de Marinha, detalhamento da organização do Corpo da Armada (criação do Livro Mestre, nomeação dos oficiais que aderiram à causa da Independência, contratação de estrangeiros, reforma, descrição de alguns fatos pertinentes – voluntariado de Joaquim Marques Lisboa, por exemplo – e outros), aquisição de navios, com considerações a respeito da subscrição popular (transcrição de documentos e doadores) e, ainda, todo o relato das lutas de independência e as rebeliões de Pernambuco, Ceará e Maranhão, aplicando juízo de valor em algumas ocorrências.

c) Terceiro Volume – 268 páginas, anos de 1825 a 1828 – Pertinente à Guerra Cisplatina. Na abertura do livro, dirigida aos leitores, o autor refere-se ao trabalho até então realizado, em que teve de “procurar entre milhares de papéis, esparsos e esquecidos há mais de meio século, aqueles que possam servir para a história da Marinha; ler, estudar e coordenar os documentos escolhidos; copiar, traduzir e decifrar uma grande parte de tais documentos; mandar compor e rever as provas e, finalmente, “ter de aturar as impertinentes críticas dos

invejosos: É uma missão muito difícil... Com este grande número de apontamentos pode-se já escrever um bom volume de história... Escrever história e ser um historiador oficial são duas coisas muito sérias... A primeira parte precisa ter muito talento e ilustração, a segunda... além do ... ser muito independente, ter posição social elevada, e essa ser bem definida... repetimos hoje... ninguém na Marinha está mais habilitado para escrever a história e ser um historiador oficial do que o Conselheiro Sabino Eloi Pessoa*”.

Infelizmente, o projeto foi interrompido por falta de verbas para as necessárias despesas, fato relatado pelo próprio autor, quando, em 1884, deu-se, ainda como resultante do estudo promovido, a publicação da *História Naval Brasileira para uso das escolas a cargo do Ministério dos Negócios da Marinha* (375 páginas, 1822-1870). Nesta obra, constavam o exame crítico realizado pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e, ainda, comentários a um outro que teria sido realizado quando da produção da obra de 1881.

Neste livro, além da compilação da produção historiográfica já realizada, ora resumindo o relato dos fatos ou suprimindo a descrição de fontes primárias, ou ainda incluindo algum outro documento, ou mesmo fatos novos, caso das operações navais no período regencial, há um prólogo acerca de acontecimentos marítimos e navais desde os tempos primitivos até o advento a vapor. No entendimento do autor, essa história era imprescindível à compreensão da história naval brasileira.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como resultado das primeiras pesquisas realizadas, a produção historiográfica de Theotonio Meirelles da Silva é um

* N.R.: Fundador da *Revista Marítima Brasileira*.

instrumento comprobatório dessas breves reflexões. Ao mesmo tempo, a leitura desta documentação revela o quanto ainda há a ser investigado. São lacunas a serem preenchidas quanto às redes sociais estabelecidas por Theotônio Meirelles à época, incluindo suas relações com Sabino Eloi Pessoa e José Egidio Garcez Palha e com o próprio Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. E por onde esteve nos 26 anos vividos na reforma até sua nomeação como organizador dos *Apontamentos para a História Naval Brasileira*? Provavelmente, cumpria algum expediente numa área de arquivos. Senão, como reuniu tanta documentação oficial? E, hoje, essa documentação faz parte da coleção do IHGB? Na historiografia naval brasileira, que autores fizeram uso sistemático de sua obra?

Enfim, há um longo caminho a ser percorrido nas pesquisas acerca da obra de Theotônio Meirelles da Silva, que com esse texto ora se iniciam. É preciso buscar

as origens de suas fontes documentais, estabelecer as redes sociais havidas entre os historiadores navais do período, identificar o uso sistemático ou não de seus escritos e fontes por aqueles estudiosos que se seguiram e, mais ainda, analisar a produção historiográfica naval dos Oitocentos no propósito de tentar caracterizá-la como

uma estratégia política fomentada pelos chefes navais à época nos estabelecimentos de ensino da organização. E, assim, promover uma mentalidade marítima e o papel preponderante do poder naval no País que se afirmava.

Entretanto, pelo exposto, não há dúvidas de que os historiadores navais brasileiros, ao longo do tempo, “podem até ser melhores

do que os anteriores do ponto de vista teórico-metodológico, na abrangência e profundidade de sua análise, mas não os substituem nem os tornam descartáveis...” (REIS, 2007, p. 12). E tampouco foram eles ultrapassados, desde que lidos em sua época. E, dentro dela, são insuperáveis. É

Há um longo caminho a ser percorrido nas pesquisas acerca da obra de Theotônio Meirelles da Silva. E, assim, promover uma mentalidade marítima e o papel preponderante do poder naval no País que se afirmava

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História da Marinha do Brasil; História naval;

o caso de Theotonio Meirelles da Silva.

BIBLIOGRAFIA SUMÁRIA

- ALMEIDA, Francisco Alves de. “A Historiografia Naval Brasileira (1880-2012): uma visão panorâmica”. *Revista Brasileira de História Militar*, Rio de Janeiro, ano 3, nº 8, p. 30-64, ago. 2012.
- BARROS, José D’Assunção. *O campo da História: especialidades e abordagens*. 7. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.
- BRASIL. Ministério da Marinha. Serviço de Documentação Geral. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1938-1972. v. 1.
- FONSECA, Paloma Siqueira. “Arquivos da Marinha e historiadores”. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 22., 2003, João Pessoa. Anais do XXII Simpósio Nacional de História: História, acontecimento e narrativa. João Pessoa: ANPUH, 2003.
- GUIMARÃES, Manoel Luiz Salgado. *Historiografia e Nação no Brasil (1838/1857)*. Rio de Janeiro EdUERJ, 2011.
- ÍNDICE remissivo. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 2001.
- REIS, José Carlos. *As identidades do Brasil: de Varnhagen a FHC*. v. 1. 9. ed. ampl. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.
- SILVA, Theotonio Meirelles da. *Produção historiográfica*. 1876-1884.



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

DESAFIOS DA CONTEMPORANEIDADE*

*Corre sem vela e sem leme
O tempo desordenado,
Dum grande vento levado:
O que perigo não teme,
É de pouco experimentado.
As rédeas trazem na mão
Os que rédeas não tiveram;
Vendo quanto mal fizeram,
A cobiça e ambição
Disfarçados se acolheram.*
(Luís de Camões)

*É que tem mais chão nos meus olhos
do que cansaço nas minhas pernas,
mais esperança nos meus passos
do que tristeza nos meus ombros,
mais estrada no meu coração
do que medo na minha cabeça.*
(Cora Coralina)

MARINA CEZAR**
Professora-Doutora

Face aos vertiginosos avanços dos recursos tecnológicos, a discussão sobre o papel do livro, e consequentemente da leitura, vem cada vez mais tomando novos rumos na sociedade. Muitos preconizam a morte iminente do livro e da leitura como os conhecemos. Ler para quê, argumentam alguns, se temos toda uma gama de dispositivos os quais, de um modo geral, facilitam, agilizando, a vida contemporânea, e a um simples toque posso ter, a qualquer momento, acesso a uma pluralidade de informações sequer imaginadas pelos nossos antepassados? O texto literário, então, é pura perda de tempo, declaram outros, trata-se apenas de um passatempo, é atividade para quem não tem muito que fazer, ou para os que

devaneiam. Na sociedade do espetáculo, é a imagem que conta.



* Artigo publicado na *Revista de Villegagnon* de 2013.

** Doutora em Estudos de Linguagem pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Professora de português da Escola Naval.

No entanto, o valor da leitura, especialmente a literária, apesar dos moderníssimos *tablets*, *smartphones*, *e-books* etc., não pode ser descartado, já que é por meio dela que procuramos esclarecer os mistérios do mundo, saciar a nossa curiosidade e ampliamos nosso contato com os objetos mais sofisticados da cultura escrita, ainda que esta seja tida muitas vezes, inapropriadamente, como uma cultura de elite.

Conforme adverte Paulino, em seu texto sobre algumas especificidades da leitura literária,

é preciso assumirmos que habilidades exigidas na leitura literária são habilidades cognitivas, além de serem habilidades de comunicação, no sentido de habilidades interacionais e também afetivas. (2005:59)

A leitura literária, portanto, é uma competência social relevante, relacionada ao desenvolvimento crítico e criativo do ser humano. Assim, quando Manoel de Barros¹, na sua poética, afirma



A maior riqueza do homem é a sua incompletude.

Nesse ponto sou abastado.

Palavras que me aceitam como sou – eu não aceito.

Não aguento ser apenas um sujeito que abre portas, que puxa válvulas, que olha o relógio, que compra pão às seis horas da tarde, que vai lá fora, que aponta lápis, que vê a uva etc. etc.

Perdoai.

Mas eu preciso ser Outros.

Eu penso renovar o homem usando borboletas. (2002b:79)

Ele fala não apenas de si, do mundo das coisas que não suporta, das suas necessidades existenciais, da sua atitude diante da vida, do ato de criar, revelando, dessa maneira, suas experiências, seus anseios, suas crenças, suas inquietações, deixando entrever seu coração de poeta, ele é portavoz de todos nós, seres deste planeta.

A proposição geral: “*a maior riqueza*”, o maior luxo, o maior potencial produtivo, do ser humano reside na sua “*incompletude*”, na sua humanidade, no fato de lhe faltar acabamento, precisão. Alguma coisa está sempre se construindo, transmutando-se em um permanente vir a ser na sua insatisfação.

Como a perfeição é um dos ideais humanos (quantos de nós não se acham perfeitos?), essa afirmação propicia um

1 N.R.: O escritor cuiabano Manoel de Barros morreu em 13 de novembro último, aos 97 anos. Recebeu vários prêmios literários, entre eles dois Prêmios Jabutis. É o mais aclamado poeta brasileiro da contemporaneidade nos meios literários. Enquanto ainda escrevia, Carlos Drummond de Andrade recusou o epíteto de maior poeta vivo do Brasil em favor de Manoel de Barros. Sua obra mais conhecida é o “Livro sobre Nada”, de 1996. Mesmo sendo considerado um dos maiores autores brasileiros, sua reclusão por tantas décadas em terras do Pantanal (este um tema frequente de seus escritos) e a timidez acabaram dificultando a divulgação de sua obra.

certo estranhamento, causa impacto em quem lê o poema, espicaça a curiosidade do leitor, despertando o seu interesse, ao desafiá-lo a rever certezas sedimentadas.

Sob essa premissa, Barros se considera um homem rico, “abastado”, pleno, na sua falta de completude, consciente de que, paradoxalmente, na imperfeição, reside a perfeição, pois “a mais perfeita lâmina de uma espada, vista ao microscópio, será somente uma série de reentrâncias” (Tsé, 1987:43-44).

Declara não aceitar as palavras que o “aceitam” simplesmente, sem luta, as palavras incorporadas ao repertório das pessoas, de forma automática, acomodadas nos lugares-comuns, nos clichês, acostumadas nos sintagmas cristalizados da linguagem, sem brilho, as que tiveram a densidade semântica esvaziata, fazendo lembrar a poesia *O lutador*, de Carlos Drummond de Andrade:

*Palavra, palavra /
(Digo exasperado),
/ se me desafia, / aceito o combate. /
Quisera possuir-te / neste descampado,
/ sem roteiro de unha / nessa pele clara.
/ Preferes o amor / de uma posse impura
/ e que venha o gozo / da maior tortura.
(1979:147-148)*

Seu gosto é pela palavra reinventada, recuperada, reelaborada liricamente, reveladora de outras realidades íntimas, essenciais, invisíveis, secretas, primordiais, porque “é preciso transver o mundo” (2002a: 75).

Recusando-se a perder a sua essência humana – em constante construção – a

se reificar, ou seja, a se tornar somente uma coisa, o poeta não suporta se limitar, “apenas” à execução das ações rotineiras, repetitivas, executadas de maneira automática, feitas sem pensar, concretizadas nas experiências do cotidiano, como: sair, “*abre portas*”; satisfazer necessidades fisiológicas, “*puxa válvulas*”; preocupar-se com o tempo, “*olha o relógio*”; alimentar-se, “*compra pão*”; sair, “*vai lá fora*”; escrever o trivial, “*aponta lápis*”; ler o rotineiro, “*vê a uva*”; entre muitas outras atividades mecanizadas que costumamos fazer.

O poeta-personagem interrompe esse revelar-se, quebrando o ritmo do poema, ao fazer uma intervenção explícita: “*Perdoai*”. Pede desculpas ao leitor, talvez por sua impaciência, por não tolerar atividades maquinais, talvez pela inconfidência feita, talvez por sua personalidade múltipla, mantendo, respeitosamente, um certo afastamento cerimonioso, por isso o emprego do pronome “vós”.

Nos versos finais, o elemento que articula positivamente o diálogo com o leitor, “*Mas*”, expõe sua precisão, os propósitos do seu ofício, do seu viver, o seu grito em favor da alteridade. Estabelecendo uma intertextualidade com Mário de Andrade (“*Eu sou trezentos, sou trezentos-e-cincoenta*”), e Fernando Pessoa e seus heterônimos (um “eu” facetado em vários outros “eus”), confessa, superando o egocentrismo, que precisa assumir outras identidades – “*preciso ser Outros*”. Um ser que contém todos está contido em todos. Similar ao movimento contínuo do fluxo e refluxo das marés, ao se multiplicar em

É necessário que o leitor quebre preconceitos, expanda o seu horizonte de leitura de maneira consciente, estabelecendo um diálogo crítico que lhe permita compreender melhor o estar no mundo

infinitas personas, ele se revivificará em muitos outros indivíduos.

Inconformado, incompatível com o mundo atual da massificação, querendo humanizar este mundo, cuida, “*Penso*”, em modificar, transformar, metamorfosear, “*renovar*” o ser humano (e a ele próprio), “*usando borboletas*”, tirando-as da realidade impessoal, levando o homem a alcançar voos, a alcançar um outro universo, o da sensibilidade, o da expressividade, o da criação, o da poesia.

No poema, há uma tensão entre dois universos: o da “*incompletude*” – da imprevisibilidade, da criação, da constante mudança, da insatisfação reformadora, da sensibilidade; e o da completude – da previsibilidade, do cotidiano massificado, da estratificação, da acomodação, da satisfação esterilizadora, da materialidade.

Essa tensão se concretiza no emprego do ritmo, com versos que se completam no verso seguinte, ressaltando a não acomodação do sujeito poético: “*Palavras que me*

aceitam como eu sou – eu não / aceito.”; no emprego da aliteração dos fonemas /p/ e /v/, marcando a cadência repetitiva, sem afetividade das atividades diárias: “*que aponta lápis*”, “*que vê a uva*”.

O embate também se explicita no emprego do paralelismo que reforça o ritmo do poema e remete ao que é sempre igual, rotineiro; na repetição de palavras, como

a do pronome “*que*”, enfatizando a reiteração insípida dos atos ordinários do dia a dia das ações: “*que abre / portas, que puxa válvulas, que olha o relógio, que compra / pão às seis horas da tarde, que vai lá fora, / que aponta lápis, que vê a uva etc. etc.*”

A utilização das associações de imagem amplia também a imaginação do leitor, as palavras se encadeiam,

assumem sentidos variados e múltiplos e formam o tecido de sustentação poética, ora ressaltando o jogo abstrato/concreto, ao contrastar as atividades externas cotidianas, “*abre portas*”, “*pusa válvulas*”, “*olha o relógio*”, “*compra pão*”, “*vai lá fora*”, “*aponta lápis*”, “*vê a uva*” etc. e

A aparente simplicidade da poesia, como se vê, é enganosa. No seu processo construtivo, o poeta se vale de procedimentos específicos, altamente complexos. Nisso reside sua riqueza, sua importância, sua força e sua perenidade

UNIVERSO DA INCOMPLETUDE	UNIVERSO DA COMPLETUDE
“ <i>A maior riqueza do homem é sua incompletude.</i> ” (v. 1)	“ <i>Palavras que me aceitam como sou eu não/ aceito.</i> ” (v. 3; 4)
“ <i>Nesse ponto sou abastado.</i> ” (v. 2)	“ <i>Não aguento ser apenas um sujeito que abre</i> ” (v. 5)
“ <i>Mas eu preciso ser Outros.</i> ” (v. 10)	“ <i>portas, que puxa válvulas, que olha o relógio, que compra</i> ” (v. 6)
“ <i>Eu penso renovar o homem usando borboletas.</i> ” (v. 11)	“ <i>pão às seis horas da tarde, que vai lá fora,</i> ” (v. 7)
	“ <i>que aponta lápis, que vê a uva etc. etc.</i> ” (v. 8)

as necessidades internas: “*Mas eu preciso ser Outros*”, ora explicitando o elemento fundador da sua poesia: “*Eu penso renovar o homem usando borboletas*”.

A aparente simplicidade da poesia, como se vê, é enganosa. No seu processo construtivo, o poeta se vale de procedimentos específicos, altamente complexos. Assim, é necessário que, para a apreensão do sentido geral desse texto, o leitor quebre preconceitos, expanda o seu horizonte de

leitura de maneira consciente, estabelecendo um diálogo crítico que lhe permita compreender melhor o *estar no mundo*.

A experiência com o texto literário nos remete a um universo que compartilha novos modos de compreender a existência, a relação com os outros seres e a partilhar o mundo em que vivemos, apesar da forte mercantilização da cultura nos dias atuais. Nisso reside sua riqueza, sua importância, sua força e sua perenidade.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL>; Literatura; Cultura;

BIBLIOGRAFIA

- BARROS, Manoel de. *Livro sobre nada*. Rio de Janeiro: Record, 2002a.
_____. *Retrato do artista quando coisa*. Rio de Janeiro: Record, 2002b.
- DRUMMOND, Carlos Drummond de Andrade. *Poesia e prosa*. Rio de Janeiro: Nova Aguillar, 1979.
- OSAKABE, Haquira. *Poesia e indiferença*. In: PAIVA, Aparecida et al. *Leituras literárias: discursos transitivos*. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.
- PAULINO, Maria da Graça Rodrigues. *Algumas especificidades da língua literária*. In: PAIVA, Aparecida et al. *Leituras literárias: discursos transitivos*. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.
- TSÉ, Lao. *O livro do caminho perfeito: Tao Te Ching*. São Paulo: Pensamento, 1987.



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

O MERGULHADOR DE COMBATE EM AMBIENTE CONFINADO*

RODNEY ALFREDO PINTO LISBOA**
Professor

SUMÁRIO

Operações de retomada e resgate dos mergulhadores de combate da Marinha do Brasil
Capacidade física de suportar as exigências das tarefas CQB
Condição psicológica de enfrentar situações de confronto armado aproximado
Considerações finais

OPERAÇÕES DE RETOMADA E RESGATE DOS MERGULHADORES DE COMBATE DA MARINHA DO BRASIL

Na Marinha do Brasil, o Grupamento de Mergulhadores de Combate (Grumec) apresenta-se como um componente da comunidade de Operações Especiais (OpEsp) habilitado a enfrentar eventuais ameaças em ambiente marítimo ou ribeirinho.

Diante do novo cenário mundial, no qual tais ameaças, eminentemente assimétricas, podem estar vinculadas ou não a um Estado, agindo belicosamente com o intuito de questionar e se opor à autoridade nacional, o Grumec constitui uma importante parcela do Poder Naval brasileiro no combate a elementos hostis visando à proteção das embarcações, instalações portuárias e plataformas de petróleo localizadas em águas jurisdicionais brasileiras¹.

* Título original: Capacidades física e psicológica como mediadores dos procedimentos de confronto em ambiente confinado executados pelos mergulhadores de combate da Marinha do Brasil.

** 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), sócio correspondente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).

1. 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*, ano 119, nº 357, jan/fev/mar, 2011, pp. 34-35.

Especializado em operações antissequestro em ambiente marítimo, o Grupo Especial de Retomada e Resgate/Mergulhadores de Combate (GERR/MEC) tem a responsabilidade de prover a segurança de embarcações, terminais e plataformas petrolíferas localizadas em águas jurisdicionais brasileiras, atuando também como um importante componente dos Grupos de Visita e Inspeção/Guarnição de Presa (GVI/GP) em operações de fiscalização e controle de áreas marítimas, levadas a cabo contra navios suspeitos que podem representar uma ameaça.²

No desempenho de suas funções, o GERR/MEC é constituído por 35 homens distribuídos em sete diferentes Unidades-Tarefas (UTs) – UT de Mergulho, UT de Assalto, UT de Apoio de Fogo (atiradores de elite), UT de Botes; UT de Navegação, UT de Negociação e UT de Comando – cada uma delas assumindo uma função específica.³

A modalidade de guerra não convencional, levada a cabo por Forças de Operações Especiais (FOpEsp), às quais o GERR/MEC pertence, exige de cada um de seus membros um conjunto de habilidades heterogêneas que dependem, necessária e fundamentalmente, do condicionamento das capacidades física e psicológica para o desempenho eficiente de suas respectivas funções nos níveis em que elas são requeridas.⁴

Consideradas como das mais desgastantes modalidades de confronto armado, as operações militares realizadas em recinto fechado reduzem a “Zona Vermelha⁵”,

forçando as tropas amigas a travar combate aproximado contra forças adversas.⁶ Operações dessa ordem exploram os limites do conhecimento técnico operacional e das capacidades física e mental daqueles que se encontram diretamente envolvidos em uma ação cujo risco é potencialmente elevado, particularmente porque envolve, além da proteção dos membros do destacamento de assalto, a segurança de eventuais reféns mantidos em cativeiro para serem utilizados como “moeda de troca” em uma eventual negociação.

Nas operações de retomada e resgate, as dependências internas do espaço (móvel ou imóvel) apreendido por forças adversas apresentam inúmeras dificuldades, que, além de ampliar a tensão em virtude do combate iminente, limitam as opções de deslocamento e visão por consequência de dimensões reduzidas, forçando o enfrentamento das forças antagonistas em espaços bastante restritos, potencializando ainda mais uma atmosfera repleta de tensão e imprevisibilidade.⁷

Ciente de que em situações de confronto armado o despreparo pode ser causa de comprometimento operacional e fatalidade, este estudo propõe analisar os aspectos relacionados aos procedimentos adotados pela UT de Assalto do GERR/MEC durante as manobras de incursão e varredura de áreas internas em instalações marítimas ou embarcações invadidas e/ou controladas por elementos adversos. Para

2. ARENTZ, Carlos Eduardo Horta. “Mergulhadores de Combate comemoram 40 anos de atividade no Brasil”. *Revista do Clube Naval*, ano 118, nº 354, abr/mai/jun, 2010, pp. 48-49.

3. KIEL, David. “Grumec: guardians of the blue Amazon”. *Special Operations Report*. Congers, New York, NY, v. 10, 2007, p. 35-36.

4. DENÉCÉ, Éric. *A História Secreta das Forças Especiais*. São Paulo: Larousse, 2009, p. 235.

5. Espaço que separa as forças opositoras. Normalmente limitado quando a batalha ocorre em áreas contendo edificações, o espaço entre as forças antagonistas se expande quando a luta é travada em campo aberto.

6. SCALES, Robert H. “Guerra Urbana: visão de um soldado”. *Military Review*: Fort Leavenworth, KS, mai/jun, 2005, p. 13-23.

7. GRISWOLD, Terry; GIANGRECO, D. M. *Delta: america's elite counterterrorist force*. Osceola, WI: MBI Publishing Company, 1992, p. 53-59.



UT de Assalto executa movimento tático (Trem) durante procedimento de varredura em plataforma de petróleo
<<http://www.defesaareanaval.com.br/?tag=grumec>>

tanto, buscamos identificar e compreender as ações de Combate em Ambiente Confinado, modalidade de confronto armado conhecida internacionalmente pelo acrônimo CQB (*Close Quarter Battle*), a fim de avaliar a influência das capacidades físicas e psicológicas na *performance* de execução das ações de confronto armado aproximado no decorrer de um engajamento que busca restituir a segurança do local e de eventuais reféns, eliminando a ameaça.

Embora a doutrina de emprego das técnicas CQB utilizadas pelo GERR/MEC seja basicamente a mesma adotada pela maioria das FOPEsp ao redor do mundo, algumas particularidades devem ser levadas em conta quando da execução desses procedimentos. O primeiro fator a ser considerado é a necessidade de inserir a UT de Assalto na área-alvo (normalmente mediante plataformas de infiltração aéreas ou marítimas), uma vez que as operações são geralmente realizadas em ambiente marítimo. Outro fator de relevância enfoca as dependências internas de navios, terminais e plataformas petrolíferas, uma vez que o espaço para manobra mostra-se muito mais restrito em relação àquele observado em

áreas urbanas. Também é necessário atentar para as anteparas de metal que constituem parte da estrutura por meio da qual as embarcações e instalações são construídas. Em operações de confronto armado travadas em ambientes dessa ordem, o metal favorece o ricochete dos disparos, potencializando os riscos para os operadores da equipe de assalto e para eventuais reféns. Por fim, em se tratando de operações levadas a cabo em águas oceânicas, os procedimentos operacionais adotados, invariavelmente, encontram-se sujeitos às condições instáveis do mar.

Compreendendo que o corpo humano é submetido a uma série de adaptações funcionais quando encontra-se em atividade física praticada em um ambiente de extrema tensão psicológica, esta investigação foca sua abordagem na consciência corporal (componente da tarefa físico-motora) que permite a execução dos atos motores especializados requeridos em situações de confronto armado aproximado. Também é nosso foco de interesse analisar o estresse provocado pela atmosfera de ansiedade e medo (componente da tarefa psicológica), característica de uma operação de retomada e resgate, relacionando-o com a *performance* de execução dos métodos CQB.

Para tanto, a metodologia adotada para este estudo foi baseada em pesquisa bibliográfica para a construção de um artigo de revisão de literatura que atenda aos objetivos propostos. Para viabilizar tal investigação, foram realizadas leituras sistemáticas de modo a contribuir para a definição das categorias necessárias para identificação, compreensão, discussão e aprofundamento dos fatores de relevância e influência que relacionam os condicionamentos físico e psicológico ao desempenho eficiente das diferentes técnicas CQB em situações de retomada e resgate levadas a cabo em ambiente marítimo.

CAPACIDADE FÍSICA DE SUPPORTAR AS EXIGÊNCIAS DAS TAREFAS CQB

Para o desempenho eficiente de suas funções, é impreterível que cada um dos elementos que constituem a UT de Assalto tenha controle e precisão na condução das técnicas CQB. Essas técnicas abordam o conjunto de procedimentos específicos a serem adotados pelo Trem⁸ quando a formação, ao se deslocar pelas dependências de recintos fechados, promove a segurança mútua de seus membros em uma varredura interna.⁹

Nas operações que requerem o emprego de métodos CQB, o confronto armado em espaço físico limitado produz situações distintas que exigem variados níveis de esforço físico, os quais podem influenciar direta ou indiretamente no resultado da ação, uma vez que o preço do fracasso, nessas circunstâncias, quase sempre é a morte.

Neste ponto, fazemos uma digressão para destacar a importância da preparação física no âmbito da atividade militar, uma vez que o condicionamento do corpo vai muito além da aptidão para empreender operações tradicionais de patrulha e intervenção. Nesse contexto, independente da função ou graduação, o treinamento físico enfoca a operacionalidade da tropa, visan-

do atender ao interesse da instituição, ao cumprimento da sua missão e à qualidade de vida do militar¹⁰.

Ponderando sobre a relevância do treinamento físico para ações de confronto armado, considera-se que o combate aproximado exige intenso adestramento em função da contingência do emprego de força. Para os militares que enfrentam elementos adversos em espaços restritos, o valor do condicionamento físico é percebido em eventos que requerem o envolvimento de todas as valências físicas (equilíbrio, coordenação, força, velocidade, resistência e flexibilidade) em situações de progressão nas quais os integrantes do Trem têm que se deslocar por áreas internas realizando movimentação tática¹¹, saltos, agachamentos, subidas e/ou descidas, transportando equipamento e armamento que atribuem peso adicional considerável ao usuário.

Pela perspectiva da atividade física, o termo “condicionamento físico” constitui o ato ou efeito de capacitar o corpo desenvolvendo as valências físicas com o objetivo de melhorar a *performance* de execução dos movimentos.¹² Partindo dessa premissa, esclarecemos que, ao buscar condicionar-se fisicamente, o indivíduo passa por um processo de “treinamento” que promove uma adaptação metabólica funcional, ampliando suas capacidades energéticas para adequar o organismo ao esforço físico requerido.¹³

8. Procedimento tático adotado pelos membros da UT de Assalto no qual todos se deslocam pelo ambiente em questão agrupados em formação espessa (um atrás do outro), empregando o mesmo ritmo, com o objetivo de oferecer segurança mútua.

9. DAVIES, Barry. *The Complete Encyclopedia of The SAS*. London: Virgin Books, 2001, p. 75.

10. LISBOA, Rodney Alfredo Pinto; CASTILHO, Carlos Alberto Campos. “A influência da ginástica básica na alteração da resistência de força em recrutas do 14º Grupo de Artilharia de Campanha”. *Revista ENAF Science*, Poços de Caldas, MG, v. 1, nº 2, 2006, p. 36-37.

11. Durante o procedimento de varredura, caminhar acelerado é mais aconselhável do que correr, uma vez que o segundo ato é mais visível e barulhento que o primeiro. Para não comprometer a trajetória do tiro, considerando que os disparos podem ser realizados durante o deslocamento, os militares que compõem o Trem devem caminhar mantendo o quadril um pouco abaixado, realizando passos curtos, movimentando a parte inferior das pernas (abaixo da linha dos joelhos).

12. BARBANTI, Valdir José. *Dicionário de Educação Física e Esporte*. 2ª ed. Barueri, SP: Manole, 2003, p. 122.

13. Idem, p. 592.

Apesar das demandas metabólicas não serem contempladas neste estudo, é imperioso esclarecer que a prática de atividade física depende de uma grande diversidade de variáveis relacionadas ao metabolismo¹⁴ que influenciam na busca por um indicador eficiente na tarefa de estabelecer a integração dos sistemas cardiovascular, respiratório e muscular, considerando o gasto energético requerido na atividade em questão¹⁵.

Cientes de que a adaptação metabólica é um importante componente do condicionamento físico associado à *performance* de execução das técnicas CQB, uma vez que é desse ajuste orgânico que depende a capacidade dos operadores da UT de Assalto de suportar o esforço físico, o ajuste metabólico somente trará resultados efetivos para a *performance* dos procedimentos CQB quando devidamente associado ao componente motor.

A natureza extremamente complexa das operações de retomada e resgate exige elevados níveis de consciência corporal e domínio das capacidades motoras (equilíbrio, coordenação, lateralidade, ritmo, tempo de reação, orientação espacial, percepção temporal) que vão muito além da habilidade do militar convencional. Desse modo, considerando a doutrina de emprego dos métodos CQB, em uma

operação de varredura, é essencial que os operadores da UT de Assalto tenham controle total de todos os movimentos (consciência corporal e motora) que norteiam a execução das respectivas técnicas. Cabe destacar que uma percepção motora incompatível com as exigências da tarefa pode trazer sérias consequências para o desfecho da operação, uma vez que é essa percepção – adquirida mediante repetição sistemática dos movimentos que alicerçam as técnicas – que permite

um padrão de resposta efetivo diante das situações de perigo.

Apesar de específico, o conjunto de ações motoras utilizadas em eventos onde ocorre o confronto aproximado (técnicas CQB) se desenvolve exatamente da mesma forma que qualquer outro ato motor, surgindo a partir das três categorias básicas

de movimento: mobilidade, estabilidade e manipulação (figura 1).

Diante do exposto, tomando por referência a teoria proposta por Karl Newell (1986), sugerindo que todos os movimentos surgem da interação entre o indivíduo, a tarefa e o ambiente (figura 2), destacamos que a *performance* de execução de uma ação motora depende, fundamentalmente, da capacidade do indivíduo de executar determinada tarefa e da complexidade desta, bem como das condições do ambiente para a sua realização.¹⁶

A natureza complexa das operações de retomada e resgate exige níveis de consciência corporal e domínio das capacidades motoras que vão muito além da habilidade do militar convencional

14. Componentes fisiológicos e bioquímicos que trabalham em conjunto para fornecer energia para o corpo a fim de realizar tarefas físicas com requisitos variados em relação ao esforço.

15. AMORIM, Paulo Roberto S. “Fisiologia do exercício: considerações sobre o controle do treinamento aeróbio”. *Revista Mineira de Educação Física*, Viçosa, MG, v. 10, nº 1, 2002, p. 59.

16. SHUMWAY-COOK, Anne; WOOLLACOTT, Marjorie H. *Controle Motor: teoria e aplicações práticas*. 2ª ed. Barueri, SP: Manole, 2003, p. 2-3.

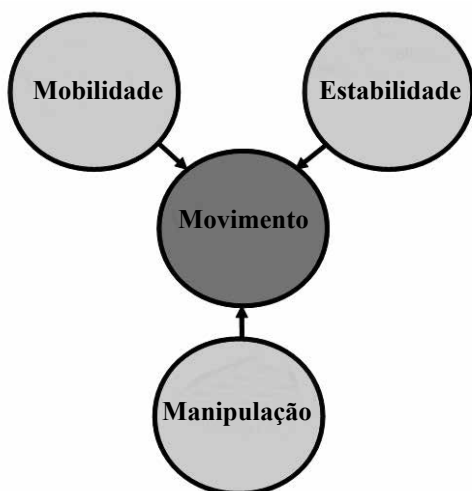


Figura 1: Três categorias básicas de movimento

Fonte: Adaptado de SHUMWAY-COOK;
WOOLLACOTT, 2003, p. 4

A habilidade (perícia) de cumprir com os requisitos de uma determinada tarefa está diretamente relacionada com a grande quantidade de conhecimento detalhado e organizado que uma pessoa possui em relação à área em que atua, tornando-a capaz de empregar esse conhecimento para a solução qualitativa dos problemas relacionados à área em questão. A prática sistemática torna-se um fator fundamental na aquisição da habilidade relacionada ao desempenho, de modo com que indivíduos mais experientes em um campo de atuação têm maior aptidão que os principiantes para executar tarefas especializadas. Assim, o conjunto de informações armazenadas pelos peritos em virtude da especificidade e do tempo de prática permite-lhes operar com maior grau de automaticidade.¹⁷ Sobre a execução automática do gesto motor, salientamos que, nesta categoria de movimento, a ação motora é realizada com controle

total dos segmentos corporais requeridos para a execução da tarefa, mesmo quando o executante encontra-se em condições psicofísicas difíceis. Dessa forma, com o ato motor sendo realizado mediante percepção cinestésica, que assume a função de fonte de informação sensorial primária, substituindo a visão e a audição, o executante é capaz de voltar sua atenção para outros fatores do ambiente que podem interferir na sequência de execução do movimento.¹⁸

Sobre a execução habilidosa de uma ação motora, cabe explicar que a maturidade e a experiência apresentam-se como diferencial, uma vez que o militar mais experiente tem mais estabilidade em situações de crise, sabe avaliar criticamente as diferentes situações que se apresentam, desempenhando suas funções com mais eficiência à medida que possui o domínio da técnica (movimento especializado), e sabe como, onde e quando empregá-la.¹⁹

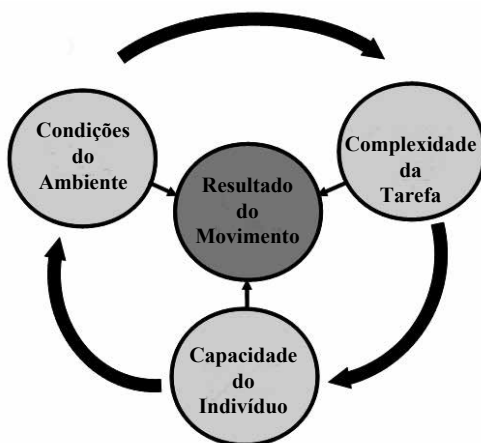


Figura 2: Interações entre o indivíduo, a tarefa e o ambiente em relação à performance de execução do movimento

Fonte: Adaptado de GALLAHUE & OZMUN,
2005, p. 226

17. GARDNER, Howard; KORNHABER, Mindy L.; WAKE, Warren K. *Inteligência: múltiplas perspectivas*. Porto Alegre: Artmed, 1998, pp. 279-281.

18. WEINECK, Jürgen. *Biologia do Esporte*. 7ª ed. Barueri, SP: Manole, 2005, pp. 69-70.

19. SCALES, *op cit.*, p. 18.

Tomando por referência o que nos foi apresentado, salientamos que, para um movimento ser executado de forma habilidosa (automatização), ele, necessariamente, deve ser incorporado ao acervo de memória motora do executante, sendo consolidado na forma de um circuito neuronal estável nas estruturas do Sistema Nervoso Central (SNC) e transferido para a memória de longa duração (armazenamento mnemônico permanente).²⁰ Assim, considerando que, em uma operação de confronto aproximado, os operadores devem contar com um repertório de movimentos que lhes permita analisar e solucionar a situação em questão com simplicidade, praticidade, criatividade e adaptabilidade, a percepção sensorial das diferentes possibilidades de movimento para cada situação específica é crucial para o resultado da tarefa realizada.²¹

Portanto, é imperioso destacar que o controle dos movimentos utilizados nas diferentes técnicas CQB ocorre a partir de uma séria de fatores relacionados com a vivência prática (*feedback* cinestésico), entre os quais são dignos de nota: a experiência adquirida em função do adestramento que simula situações compatíveis com a tarefa a ser executada em um engajamento real, a reprodução sistemática e metódica dos movimentos característicos de cada técnica e a correta operação de armas e equipamentos quando da execução desses movimentos.

Particularmente no que concerne ao emprego de armas de fogo²², é fundamental que os operadores pratiquem a sequência de movimentos até automatizá-los (incorporar ao acervo de memória de longa duração), uma vez que a *performance* no manuseio do armamento e os disparos, por consequência,

dependem da concentração, da capacidade de decisão e do tempo de reação do usuário em resposta a um estímulo extrínseco (oriundo do ambiente) que lhe permite identificar com antecedência eventuais refêns dos elementos adversos que representam a ameaça.

A capacidade de agir com base em um acervo motor diversificado, que incorpora um amplo repertório de técnicas CQB, constitui um subsídio particularmente eficiente para suportar a sobrecarga sensorial gerada no ambiente caótico surgido em uma situação de confronto aproximado.²³

É essencial compreender que o condicionamento físico constitui elemento fundamental para a obtenção de um resultado satisfatório em relação à *performance* da atividade analisada, mas ela não deve ser o único componente da tarefa biopsicológica a ser levado em consideração.

CONDIÇÃO PSICOLÓGICA DE ENFRENTAR SITUAÇÕES DE CONFRONTO ARMADO APROXIMADO

Situações de confronto aproximado são consideradas ocorrências de alto risco, pois a organização estrutural das instalações (cômodos, corredores e escadas, entre outros) apresenta áreas internas com espaço físico restrito e vias de circulação estreitas, que, além de dificultar o deslocamento da UT de Assalto, limitam a visão e reduzem a área de enfrentamento, expondo os operadores de modo a colocá-los na linha de fogo inimiga. Para os operadores, a presença de possíveis refêns nas áreas de confronto é outro complicador, uma vez que seu

20. Idem, pp. 67-69.

21. SHUMWAY-COOK; WOOLLACOTT, *op cit.*, 2003, pp. 3-4.

22. Normalmente, em operações de varredura são empregados um armamento primário (fuzil de assalto ou submetralhadora) e um armamento de cobertura (pistola).

23. WASDIN, Howard E.; TEMPLIN, Stephen. *Seal Team Six: a incrível história de um atirador de elite e da unidade de operações especiais que matou Osama Bin Laden*. São Paulo: Seoman, 2012, pp. 17-18.

autocontrole e sua capacidade de decisão – definindo o momento de executar o(s) disparo(s) – são testados, sob pena de comprometer seu raciocínio crítico, levando-o a cometer equívocos que podem ser fatais.²⁴

Em operações que requeiram o emprego de técnicas CQB, o desempenho da tarefa física é diretamente influenciado pela condição psicológica, à medida que o SNC faz com que o indivíduo sintam-se vulnerável e fora de controle, principalmente pelas sensações de ativação, ansiedade e estresse. O conceito de ativação é apresentado como uma combinação de atividades fisiológicas e psicológicas relacionadas à motivação em um determinado momento, podendo variar da letargia (baixa ativação) à excitação (alta ativação). Associada à ativação, a ansiedade constitui um estado emocional que pode ser cognitivo (grau de ativação cognitiva) ou somático (grau de ativação física), gerado por diversas situações que podem ou não depender do indivíduo. Por sua vez, o estresse é definido como um desequilíbrio substancial entre a demanda (física e/ou psicológica) e a capacidade de resposta, gerada a partir da falha em satisfazer adequadamente às exigências da tarefa que está sendo solicitada²⁵. Outro fator que pode interferir na *performance* de execução das técnicas supramencionadas é o medo, contextualizado como um estado emocional desencadeado em situação de perigo iminente que potencializa os níveis de atenção e concentração do indivíduo.²⁶

Diante do exposto, fenômenos como a ativação, a ansiedade, o estresse e o medo estimulam a porção simpática do Sistema

Nervoso Autônomo (SNA), que funciona como um sistema de emergência, mobilizando os recursos necessários para emitir uma resposta adequada à situação em questão. Discorrendo sobre a porção simpática do SNA, destacamos que, durante a prática de atividade física ou experimentando fortes emoções, uma série de impulsos transmitidos ao longo das fibras nervosas simpáticas controlam diversos órgãos internos, preparando-os para as denominadas respostas metabólicas com base na hipótese de “luta e fuga” proposta por Walter B. Cannon em 1932.²⁷

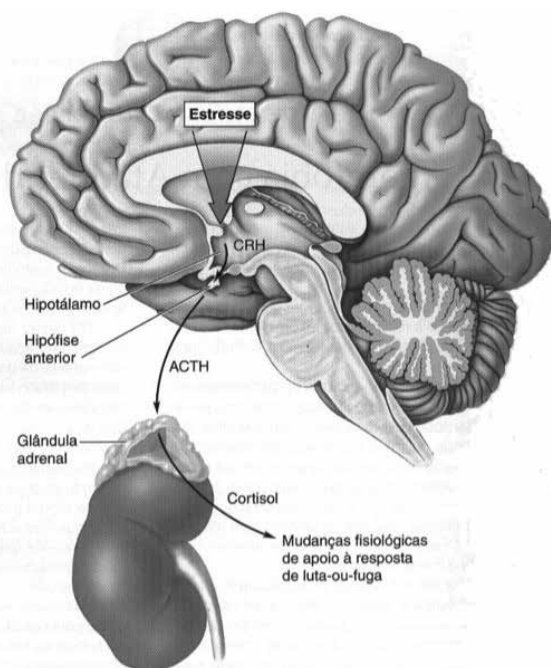


Figura 3: Relação hormonal entre o hipotálamo, a hipófise e glândulas suprarrenais considerando às respostas de luta e fuga. <<http://www.psiquiatriageral.com.br/cerebro/texto13.htm>>

24. HANEY, Eric L. *Força Delta: por dentro da tropa antiterrorista americana*. São Paulo: Landscape, 2003, p. 92.

25. WEINBERG, Robert S; GOULD, Daniel. *Fundamentos da Psicologia do Esporte e do Exercício*. 2ª ed. Porto Alegre: Artmed, 2001, p. 98-99.

26. MACHADO, Afonso Antônio. *Psicologia do Esporte: da Educação Física escolar ao esporte de alto rendimento*. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2006, p. 74.

27. POWERS, Scott K.; HOWLEY, Edward T. *Fisiologia do Exercício: teoria e aplicação ao condicionamento e ao desempenho*. 6. ed. Barueri, SP: Manole, 2009, p. 89.

A sequência de eventos que leva às respostas de luta e fuga começa por uma informação relacionada a situações de perigo que é captada pelo SNC a partir de estímulos emitidos pelo ambiente. Na região do córtex cerebral, a informação passa por três estágios de processamento (identificação, avaliação e tomada de decisão), cujo resultado influenciará nos comportamentos subsequentes, que envolvem a interação entre o hipotálamo, a hipófise e as glândulas suprarrenais (figura 3).

No decorrer do processo de interação entre o hipotálamo, a hipófise e as glândulas suprarrenais, após receber informações que indiquem sinal de perigo, o córtex cerebral comunica-se com o hipotálamo,²⁸ incitando-o a liberar CRH (hormônio liberador de corticotrofina), que atua sobre a hipófise para mediar as respostas ao estresse pela estimulação do SNA. Devidamente estimulada pelo CRH, a hipófise libera outros dois hormônios (adrenocorticotrofina [ACTH] e betaendorfina), ambos fundamentais para as respostas de luta e fuga. A betaendorfina exerce um papel de entorpecimento das percepções de dor, enquanto que a ACTH ativa os hormônios suprarrenais de resposta ao estresse: hormônios cotecolamínicos (adrenalina e noradrenalina), sintetizados na região da medula suprarrenal (parte interna da glândula), e o hormônio glicocorticoide (cortisol), secretado na região do córtex suprarrenal (parte externa da glândula). Atuando em conjunto com o ACTH, tanto a adrenalina quanto a noradrenalina e o cortisol aguçam o pensamento, prolongam a memória relacionada ao evento estressante e desempenham efeito supressivo

sobre o sistema imunológico²⁹. Convém esclarecer que os hormônios suprarrenais permanecem sendo secretados durante todo o período de tensão, garantindo o estado de alerta do corpo até o término da crise ou mediante estabelecimento de exaustão pela elevada descarga de impulsos simpáticos.³⁰

A torrente de eventos metabólicos ocasionada pela estimulação da porção simpática da SNA durante uma situação de estresse de longa duração, denominada por Hans Selye (1936) como Síndrome de Adaptação Geral (SAG), impõe certos padrões de respostas fisiológicas, que, embora possam variar de pessoa para pessoa, apresentam similaridades.³¹

Diante das situações causadoras dos fenômenos relacionados à SAG (tabela), a carga de impulsos simpáticos para os efeitores viscerais aumenta consideravelmente, promovendo uma avalanche de alterações fisiológicas, entre as quais salientamos: o aumento da frequência cardíaca e da pressão sanguínea para suprir as necessidades do cérebro (favorecer a concentração e o raciocínio) e dos diferentes grupos musculares (permitindo pronta resposta motora); o ciclo respiratório aumenta, a fim de transportar maior quantidade de oxigênio para as células (gerando energia para auxiliar na situação de emergência); as reservas de açúcar (glicose e ácidos graxos) armazenadas no fígado são liberadas na corrente sanguínea para fornecer quantidade adicional de energia aos músculos; as glândulas sudoríparas e suprarrenais aumentam sua capacidade de secretar; as glândulas salivares e digestórias reduzem sua capacidade de secretar, compromete-

28. Porção profundamente enraizada no centro do cérebro, que, juntamente com outros circuitos, trabalha de forma integrada de modo a constituir o sistema límbico.

29. Complexa rede de sistemas integrados responsável por proteger o corpo de invasores externos, como organismos biológicos e agentes químicos, entre outros.

30. DAVIDOFF, Linda L. *Introdução à Psicologia*. 3ª ed. São Paulo: Makron Books, 2004, pp. 390-393.

31. Idem, pp. 392-393.

Tabela: Ordem de manifestação de respostas relacionadas à SAG (Elaborado pelo autor)

Fase	Classificação	Ocorrência
Fase 1	Reação de Alarme	<ul style="list-style-type: none"> – Estabelecimento do estado de tensão – Estimulação da porção simpática do SNA – Sensação de ansiedade – Corpo em estado de alerta – Dilatação da pupila – Aumenta a concentração de açúcar no sangue – Organismo gera potencial máximo de energia para enfrentar a tensão
Fase 2	Resistência	<ul style="list-style-type: none"> – Permanência do fator estressor original – Manutenção do estado de alerta do corpo – Mudança do estado de humor – Comprometimento do sistema imunológico – Enfraquecimento do organismo – Susceptibilidade a outros estressores
Fase 3	Exaustão	<ul style="list-style-type: none"> – Permanência do fator estressor original – Possibilidade de surgimento de novos estressores – Manutenção do estado de alerta do corpo – Esgotamento por sobrecarga fisiológica – Sensação de exaustão – Atividades físicas diminuem pelo esgotamento do suprimento energético da porção simpática do SNA – Porção parassimpática do SNA assume o fornecimento de energia – Comprometimento de reações compatíveis com o estado de tensão – Organismo pode desenvolver problemas físicos e psicológicos que podem levar à morte em casos extremos

tendo o peristaltismo (trato digestório) e prejudicando a digestão.³²

Nas manobras de varredura empreendidas pela UT de Assalto, os fenômenos fisiológicos descritos constituem uma evidência proveniente da expectativa do confronto armado. Em ações desse tipo, o tempo se confunde com o espaço, e todos os sentidos se alteram em função de um efeito chamado “visão de túnel”. Estando sob a influência desse efeito, tudo o que se vê e ouve está relacionado com o foco da atenção. Para os membros da UT de Assalto, a percepção acerca do combate ocorre em um tempo com duração muito lenta se comparado ao tempo real. Assim, por ocasião da visão de túnel, ocorrida em virtude da concentração

total e da movimentação controlada, lenta e gradativa, o que parece ser meia hora não passa de alguns poucos minutos³³. Cabe salientar que esse efeito ocorre em virtude da descarga de adrenalina secretada pelas glândulas adrenais (suprarrenais) que inunda o corpo mediante estímulo da porção simpática do SNA, limitando sensações de cansaço ou dor – potencialmente comprometedoras da *performance* – por ocasião do estado de alerta a que o corpo encontra-se submetido.³⁴

A grande concentração de catecolaminas (adrenalina e noradrenalina) na corrente sanguínea, secretadas sob a condição de luta e fuga, aumenta o estado de ativação do indivíduo, contribuindo significati-

32. TORTORA, Gerald J.; GRABOWSKI, Sandra Reynolds. *Princípios de Anatomia e Fisiologia*. 9ª ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2008, p. 537-538.

33. SOARES, Luiz Eduardo; BATISTA, André; PIMENTEL, Rodrigo. *Elite da Tropa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2006, p. 43.

34. OWEN, Mark; MAURER, Kevin. *Não há dia fácil*. São Paulo: Paralela, 2012, p. 117.

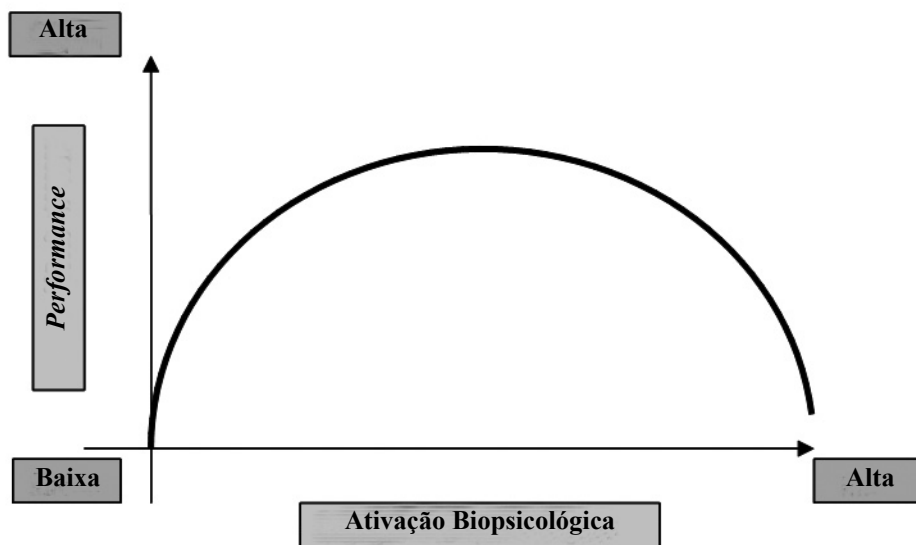


Figura 4: Hipótese do “U-invertido” considerando o binômio ativação e *performance*
 Fonte: Adaptado de WEINBERG & GOULD, 2001, p. 105

vamente para a *performance* da tarefa.³⁵ Contudo, quando o volume hormonal é secretado em estado extremo de estresse, a grande quantidade de hormônio produzido pode comprometer a *performance* na medida em que altera a percepção da realidade e prejudica o resultado da tarefa física. Para ilustrar esse fato, a psicologia da atividade física apresenta-nos a teoria do “U-invertido” (figura 4) para explicar a relação entre os estados de ativação e *performance*. Segundo essa hipótese, enquanto o indivíduo permanece em estado de baixa ativação, seus níveis de desempenho permanecem abaixo do padrão desejado de *performance*. Entretanto, seu desempenho tende a aumentar exponencialmente ao aumento da ativação. Por outro lado, aumentos adicionais na ativação fazem sua *performance* declinar.³⁶

Considerando que as técnicas CQB envolvem a manipulação e o disparo de armas de fogo, a eficiência no emprego do armamento depende fundamentalmente da condição humana, uma vez que a arma é empunhada e disparada por um indivíduo em condições psicologicamente comprometedoras, que interferem diretamente nas respostas emitidas pelo corpo³⁷. Diante do exposto, é possível ponderar que, em operações de confronto armado aproximado, exigem dos operadores elevados níveis de coordenação motora e estabilidade emocional, é necessário que cada um dos membros da UT de Assalto controle seus níveis de ativação para não comprometer seu desempenho e o desfecho da missão por consequência.

Os penosos requisitos físicos e psicológicos envolvidos em uma situação

35. Idem, p. 437.

36. WEINBERG; GOULD, *op cit.*, p. 105.

37. HANEY, *op cit.*, p. 89.

de confronto armado permeado por uma atmosfera de incerteza e letalidade podem ocasionar um fenômeno denominado “estresse de combate”. Apesar das sensações variarem de indivíduo para indivíduo, os sintomas desse fenômeno tendem a apresentar certa padronização, manifestando-se por meio de agressividade, ansiedade, apatia, catatonia, depressão e lapsos de memória. Com o intuito de minimizar os efeitos psicológicos causados pelo confronto armado, o autocontrole adquirido mediante o treinamento sistemático surge como fator determinante quando da necessidade de raciocinar criticamente diante de uma situação hostil.³⁸

Um sentimento comum manifestado em militares que participam de confronto armado é a autodepreciação por atirar em outra pessoa. Em virtude dos rigorosos requisitos exigidos nos processos de seleção e treinamento das FOpEsp, esse sentimento parece ser menos comum entre seus integrantes, uma vez que a rotina de treinamento os prepara para suportar os elevados níveis de estresse encontrados em situações de combate.³⁹ Assim, enquanto os efetivos das tropas especiais são treinados para

processar as informações em um ambiente altamente estressante, agindo racionalmente de modo a empregar o grau de violência requerido em cada missão, elevando-o ou abaixando-o como o *dimmer*⁴⁰ de um interruptor de luz elétrica⁴¹, os militares de infantaria das tropas regulares, por não encontrarem-se devidamente preparados para o combate real, têm a percepção global do ambiente prejudicada em consequência da sobrecarga sensorial da porção simpática

do SNA. Incapazes de se adaptar com a velocidade necessária diante da situação de imprevisibilidade, uma vez que o treinamento não os preparou para tanto, os soldados convencionais, independente da condição mutável da batalha, focam toda sua atenção nas ações a que se encontram condicionados a realizar por ocasião do adestramento, o que os tornam incapazes de captar e reconhecer qualquer estímulo (visual ou auditivo) adicional.⁴²

Um fato que não deve ser ignorado considera que os sintomas do estresse de combate podem manifestar-se mesmo nos militares mais bem preparados, quando eles encontram-se expostos por muito tempo às situações que envolvam o confronto armado. A solução

No confronto armado, o resultado é determinado não apenas pela habilidade no uso de armas e equipamentos, mas principalmente pelas condições física e psicológica dos envolvidos. Entretanto, a condição psicológica é determinante para uma *performance* satisfatória

38. McNAB, Chris. *Learning Mental Endurance with the US Marines*. Broomal, PA: Mason Crest Publishers, 2003, p. 21-25.

39. WASDIN; TEMPLIN, *op cit.*, p. 207.

40. Dispositivo utilizado para variar a potência de uma corrente elétrica (tensão circulante), controlando a intensidade da luz emitida pela lâmpada.

41. WASDIN; TEMPLIN, *op cit.*, p. 205.

42. Idem, p. 331.

adotada para esse problema é a de limitar o tempo de serviço dos membros operacionais (em geral de três a quatro anos) que se encontram direta e constantemente envolvidos em ações que envolvem o confronto armado aproximado⁴³.

A experiência acumulada em diferentes situações de enfrentamento revelam que os efeitos cumulativos do despreparo levam ao debilitamento e à acentuada deterioração do desempenho⁴⁴. Portanto, levando-se em conta que as operações de retomada e resgate levadas a cabo pelo GERR/MEC são cumpridas mediante responsabilidade compartilhada entre os integrantes da UT de Assalto, a deficiência individual não se limita apenas à *performance* de um único militar, podendo se estender para toda formação, ao ponto de acarretar falência operacional.⁴⁵

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A natureza, absolutamente particular das condições onde o GERR é requerido para colocar ordem em situações de hostilidade, constitui uma tarefa para indivíduos altamente preparados e especializados.

Em situações de confronto armado, o resultado do conflito é determinado não apenas pela habilidade no uso de armas e equipamentos, mas principalmente pelas condições física e psicológica daqueles que se veem envolvidos no confronto.

No desempenho de um procedimento de varredura interna característico das operações de retomada e resgate, o condicionamento físico requer o envolvimento de recursos fisiológicos e motores que contribuem para a *performance* das técnicas operacionais adotadas em cada situação específica. Entretanto, principalmente nas condições estressantes das operações que requerem o uso de métodos CQB, por melhor que seja a capacidade física dos membros da UT de Assalto, é a condição psicológica que surge como fator determinante para uma *performance* satisfatória, pois ela interfere significativamente na capacidade física de responder pronta e adequadamente às rígidas exigências de situações envolvendo confronto armado.

Portanto, o sucesso de uma operação realizada em recinto confinado com possibilidades de confronto armado aproximado está diametralmente relacionado à capacidade dos integrantes da UT de Assalto de suportarem o estresse físico e psicológico gerado no ambiente onde ocorre o enfrentamento. Essa capacidade interfere não apenas na faculdade de elaborar um raciocínio crítico, gerando uma resposta motora adequada para as mais variadas situações, como também na habilidade de manipular com destreza o conjunto de armas e equipamentos em favor da consecução dos objetivos operacionais previamente estabelecidos.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ATIVIDADE MARINHEIRA>; Mergulho;

43. McNAB, *op cit.*, p. 21-25.

44. CLAUSEWITZ Carl Von. *Da Guerra*. São Paulo: Martins Fontes, 1996, p. 83-86.

45. CURTIS, Mike. *CQB: close quarter battle*. London: Transworld Publishers, 1998.

REFERÊNCIAS

- 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*, ano 119, nº 357, p. 30-37, jan/fev/mar, 2011.
- _____. Mergulhadores de Combate comemoram 40 anos de atividade no Brasil. *Revista do Clube Naval*, ano 118, nº 354, p. 47-49, abr/mai/jun, 2010.
- AMORIM, Paulo Roberto S. “Fisiologia do exercício: considerações sobre o controle do treinamento aeróbio”. *Revista Mineira de Educação Física*, Viçosa, MG, v. 10, nº 1, p. 50-61, 2002.
- BARBANTI, Valdir José. *Dicionário de Educação Física e Esporte*. 2ª ed. Barueri, SP: Manole, 2003.
- CLAUSEWITZ Carl Von. *Da Guerra*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- DAVIDOFF, Linda L. *Introdução à Psicologia*. 3ª ed. São Paulo: Makron Books, 2004, pp. 390-393.
- DAVIES, Barry. *The Complete Encyclopedia of The SAS*. London: Virgin Books, 2001.
- DENÉCÉ, Éric. *A História Secreta das Forças Especiais*. São Paulo: Larousse, 2009.
- FOSS, Merle L.; KETEVIAN, Steven J. *Fox, Bases Fisiológicas do Exercício e do Esporte*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2010.
- GARDNER, Howard; KORNHABER, Mindy L.; WAKE, Warren K. *Inteligência: múltiplas perspectivas*. Porto Alegre: Artmed, 1998.
- GRISWOLD, Terry; GIANGRECO, D. M. *Delta: America's elite counterterrorist force*. Osceola, WI: MBI Publishing Company, 1992.
- HANEY, Eric L. *Força Delta: por dentro da tropa antiterrorista americana*. São Paulo: Landscape, 2003.
- HAYMES, Emily M. “Fisiologia da Atividade Física”. In: HOFFMAN, Shirl J; HARRIS, Janet C. (et al.). *Cinesilogia: o estudo da atividade física*. Porto Alegre: Artmed, 2002, 317-340.
- KIEL, David. “Grumec: guardians of the blue Amazon”. *Special Operations Report*. Congers, New York, NY, v. 10, p. 30-45, 2007.
- LISBOA, Rodney Alfredo Pinto; CASTILHO, Carlos Alberto Campos. “A influência da ginástica básica na alteração da resistência de força em recrutas do 14º Grupo de Artilharia de Campanha”. *Revista ENAF Science*, Poços de Caldas, MG, v. 1, nº 2, p. 36-40, (mês) 2006.
- MACHADO, Afonso Antônio. *Psicologia do Esporte: da Educação Física escolar ao esporte de alto rendimento*. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2006, p. 74.
- McNAB, Chris. *Learning Mental Endurance with the US Marines*. Broomal, PA: Mason Crest Publishers, 2003.
- OWEN, Mark; MAURER, Kevin. *Não há dia fácil*. São Paulo: Paralela, 2012.
- SCALES, Robert H. “Guerra Urbana: visão de um soldado”. *Military Review*, Fort Leavenworth, KS, mai/jun, 2005, p. 13-23.
- POWERS, Scott K.; HOWLEY, Edward T. *Fisiologia do Exercício: teoria e aplicação ao condicionamento e ao desempenho*. 6ª ed. Barueri, SP: Manole, 2009.
- SHUMWAY-COOK, Anne; WOOLLACOTT, Marjorie H. *Controle Motor: teoria e aplicações práticas*. 2ª ed. Barueri: Manole, 2003.
- SOARES, Luiz Eduardo; BATISTA, André; PIMENTEL, Rodrigo. *Elite da Tropa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2005.
- TORTORA, Gerald J.; GRABOWSKI, Sandra Reynolds. *Princípios de Anatomia e Fisiologia*. 9ª ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2008.
- WASDIN, Howard E.; TEMPLIN, Stephen. *Seal Team Six: a incrível história de um atirador de elite e da unidade de operações especiais que matou Osama Bin Laden*. São Paulo: Seoman, 2012.
- WEINBERG, Robert S; GOULD, Daniel. *Fundamentos da Psicologia do Esporte e do Exercício*. 2ª ed. Porto Alegre: Artmed, 2001.
- WEINECK, Jürgen. *Biologia do Esporte*. 7ª ed. Barueri, SP: Manole, 2005.

JULGANDO PIRATAS: Competências, obstáculos e soluções

GABRIELA ALBUQUERQUE*

SUMÁRIO

Introdução

A inviabilidade do uso dos Tribunais Internacionais

Obstáculos ao julgamento de acusados de pirataria em cortes nacionais

Soluções pensadas para o julgamento de piratas somalis

Conclusão

INTRODUÇÃO

O combate à pirataria é necessário à segurança do comércio mundial e à salvaguarda da vida daqueles que trabalham no mar. Entretanto, qualquer ação será insuficiente se os infratores não puderem

ser devidamente julgados e sancionados por sua conduta delituosa.

Em um de seus artigos, o estudioso Martin N. Murphy afirma com propriedade que “*historians recognize that piracy is a land based crime which is manifested at sea*”^{1,2}. Tendo sua origem em terra, as soluções

* Advogada formada pela Universidade Federal Fluminense e pós-graduada em Direito Constitucional pela Universidade Cândido Mendes. Pesquisadora em Direito Marítimo (2013-2014) na Fundação Getúlio Vargas. Participou, como observadora, em reuniões da Organização Marítima Internacional (IMO) pela delegação brasileira em 2012 e 2013.

1 “Historiadores reconhecem que a pirataria é um crime terrestre que se manifesta no mar.” (Livro tradução da autora)

2 MURPHY, Martin N. *Somali Piracy: not just a naval problem*. Washington: Center for Strategic and Budgetary Assessments, 2009. Disponível em <<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Ti2FWaCkPIgJ:www.csbaonline.org/wp-content/uploads/2011/02/2009.04.17-Somali-Piracy-Not-Just-a-Naval-Problem.pdf+&cd=2&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>>. Acesso em 16/03/2014.

para a pirataria também devem ser adotadas em terra, e não apenas no mar.

Desse modo, um dos meios de combate à pirataria marítima diz respeito ao julgamento dos suspeitos, evitando, assim, a impunidade destes. Contudo, muitos são os obstáculos que permeiam o tema, o que frequentemente resulta na prática do “*catch and release*”.

Destarte, este artigo objetiva fornecer um quadro geral sobre as dificuldades e soluções pensadas por estudiosos e pela comunidade internacional no que tange ao julgamento de suspeitos de pirataria, abordando de forma mais específica as questões envolvendo os piratas somalis em razão da situação de fragilidade do Estado somali.

Um dos meios de combate à pirataria é evitar a impunidade

A INVIABILIDADE DO USO DOS TRIBUNAIS INTERNACIONAIS

Considerando a definição para pirataria do Artigo 101 da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM)³, segundo o qual um dos requisitos é que o crime seja cometido em alto-mar, ou seja, em águas internacionais, é possível indicar *prima facie* algum dos tribunais internacio-

nais como dotados de competência para processar e julgar os acusados de pirataria.

Submeter esse tipo de criminoso à jurisdição daqueles tribunais seria, contudo, um grande equívoco, pelo menos nos moldes atuais de seus estatutos. Por isso, mister examinar brevemente as competências da Corte Internacional de Justiça (CIJ), do Tribunal Penal Internacional (TPI) e do Tribunal Internacional para o Direito do Mar (TIDM).

Por oportuno, cumpre grifar que, conforme o Artigo 105 da CNUDM,⁴ os piratas podem ser processados pelo tribunal competente do Estado que apreende o navio pirata. No entanto, por motivos que serão estudados à frente, esses Estados, por vezes, não têm interesse em proceder ao julgamento dos criminosos, ao passo em que a CNUDM não define nenhuma obrigação, fornecendo apenas uma possibilidade que pode ou não ser efetivada pelas nações.

Sendo assim, uma das alternativas para evitar a impunidade seria encaminhar os piratas para alguma das instâncias internacionais existentes.

A CIJ, órgão judiciário da Organização das Nações Unidas (ONU), possui dois ti-

pos tribunais: o Tribunal de Justiça Internacional e o Tribunal de Arbitragem.

³ “A pirataria consiste em qualquer um dos seguintes atos:

(a) quaisquer atos ilegais de violência, detenção ou qualquer ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio privado ou de uma aeronave privada, e dirigidos:

(I) no alto-mar, contra outro navio ou aeronave, ou contra pessoas ou bens a bordo de uma embarcação ou aeronave;

(II) contra um navio, aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado;

(b) qualquer ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave com o conhecimento dos fatos tornando-se um navio ou aeronave pirata.

(c) qualquer ato de incitar ou ajudar intencionalmente um ato descrito no subparágrafo (a) ou parágrafo (b) deste artigo”. (Livres tradução da autora)

⁴ “No alto-mar, ou em qualquer outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado, todo Estado pode apresiar um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave tomados por piratas e sob o controle de piratas, e prender as pessoas e apreender os bens a bordo. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir sobre as sanções a aplicar e podem também determinar a ação a ser tomada em relação aos navios, aeronaves ou propriedades, sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa-fé”. (Livres tradução da autora)

pos de competência: atua tanto para dirimir disputas legais entre Estados (competência contenciosa) quanto para emitir pareceres consultivos sobre questões jurídicas encaminhadas por órgãos e agências especializados da ONU (competência consultiva).⁵

Destarte, como o crime de pirataria é cometido por uma pessoa física, não seria possível submeter a matéria à apreciação da CIJ, posto que o Artigo 34, §1º de seu Estatuto define que a competência contenciosa se reserva a controvérsias entre Estados, não cabendo julgar questões onde sejam partes pessoas físicas ou jurídicas.⁶

Ao seu turno, o Tribunal Penal Internacional (TPI) foi estabelecido em 1998 por meio do Estatuto de Roma, com o escopo de combater a impunidade de criminosos que agiam contra os direitos humanos e causavam intensa preocupação e ameaça a nível global.⁷

Desse modo, o TPI julga pessoas que tenham cometido crimes graves que sensibilizaram a comunidade internacional listados nos artigos 6º, 7º e 8º do Estatuto de Roma⁸, quais sejam: genocídio, crimes contra a humanidade direcionados con-

tra qualquer população civil e crimes de guerra.⁹ O TPI atua sempre como ultima ratio, isto é, apenas quando todas as cortes nacionais tenham se mostrado incapazes, omissas ou incompetentes para processar os crimes supracitados.¹⁰

Importa elucidar que, apesar de nos crimes contra a humanidade se inserirem atos como homicídio e tortura, por exemplo, os mesmos devem ser cometidos no contexto de um ataque direcionado contra uma população civil. Como a pirataria é um crime direcionado contra um pequeno grupo de pessoas que compõe a tripulação de um navio, não há como o TPI julgá-lo.

Sobre a questão, Milena Sterio disserta que, quando o Estatuto de Roma foi elaborado, o crime de pirataria não representava uma ameaça global em potencial, pois não havia um número significativo de ataques. Por isso não houve interesse em inseri-lo no Estatuto, já que não era considerado um crime suficientemente gravoso para ser julgado perante o TPI.¹¹ Ainda hoje se questiona se a pirataria teria uma gravidade semelhante à de um crime de genocídio, por exemplo, para ser incorporada ao Estatuto do TPI.¹²

5 MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. *Curso de Direito Internacional Público*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011, p. 1064-1065.; INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE. How the Court works. Disponível em < <http://www.icj-cij.org/court/index.php?p1=1&p2=6>>. Acesso em 25/04/2014.

6 LEE, Andrew. Hybrid Tribunals to Combat Regional Maritime Piracy: guiding the rule through the rocks and shoals. One Earth Future Foundation Working Paper, julho/2010, p. 15. Disponível em < <http://onearthfuture.org/research/publications/hybrid-tribunals-combat-regional-maritime-piracy-guiding-rule-law-through>>. Acesso em 23/04/2014.; MAZZUOLI, Valério de Oliveira, 2011, op. cit., p. 1065.

7 KRASKA, James. *Contemporary Maritime Piracy: international law, strategy and diplomacy at sea*. Califórnia: Editora ACC-CLIO, LLC, 2011, p. 176.

8 O Estatuto de Roma foi promulgado no Brasil pelo Decreto nº 4.388 de 25 de setembro de 2002. Ver: BRASIL. Decreto n. 4.388, de 25 de setembro de 2002. Promulga o Estatuto de Roma do Tribunal Penal Internacional. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 26 de setembro de 2002, p. 3.

9 INTERNATIONAL CRIMINAL COURT. ICC at a glance. Disponível em < http://www.icc-cpi.int/en_menus/icc/about%20the%20court/icc%20at%20a%20glance/Pages/icc%20at%20a%20glance.aspx>. Acesso em 30/04/2014.

10 LEE, Andrew, op. cit., p. 15. KRASKA, James, op. cit., p. 951-955.

11 STERIO, Milena. The Somali Piracy Problem: a global puzzle necessitating a global solution. *American University Law Review*, v. 59, 5ª edição, jul/2010, p. 1488-1489. Disponível em < http://www.aulawreview.org/index.php?option=com_content&view=category&id=22:volume-59-issue-5&Itemid=66&layout=default>. Acesso em 19/01/2014. P. 1488-1489.

12 KRASKA, James, op. cit., p. 176.

Por fim, poderia ser cogitada a competência do TIDM, criado no bojo da CNUDM e regulado em seu Anexo VI. O TIDM possui jurisdição em relação a disputas sobre a interpretação ou aplicação da CNUDM e também sobre qualquer matéria prevista em outros tratados quando estes lhe confirmam tal faculdade, conforme Artigo 21 do seu Estatuto.¹³

Resta evidente que o TIDM não possui competência criminal e, portanto, nos moldes do seu Estatuto, não seria uma instância adequada para julgar acusados de pirataria.¹⁴ Desse modo, apesar da conexão com a matéria e com a própria CNUDM, o TIDM não é utilizado como foro internacional para processar piratas.

Corroborando com esse entendimento, em 2009 o então presidente do TIDM, José Luís Jesus, afirmou que o órgão não possui competência para julgar piratas ou qualquer outra pessoa, pois não se trata de um tribunal criminal.¹⁵

Por isso, algumas sugestões para o uso do TIDM giram em torno de sua capacidade consultiva, o que não demandaria reforma em seu Estatuto. Assim, os Estados que

realizam a apreensão e os que promovem o julgamento poderiam requisitar um parecer do tribunal quanto a questões concernentes ao direito internacional ou aos direitos humanos.¹⁶

Diante desse quadro, a comunidade internacional e os estudiosos têm refletido sobre a possibilidade de tornar esses tribunais competentes para julgar casos de pirataria, tecendo algumas considerações quanto à viabilidade de sua utilização

e à alteração de seus Estatutos.

Contudo, sabe-se que o processo de emenda a estatutos não é imediato, demandando longo tempo de debates na busca por um consenso. Ademais, submeter um assunto tão específico e com um número de demanda elevado pode prejudicar o andamento

das atividades precípuas dos tribunais e, por vezes, requerer a capacitação de seus membros para o trato de um tema especializado.

Diante disso, necessário analisar a problemática relativa ao julgamento de piratas em tribunais dos próprios Estados, identificando os motivos pelos quais poucas nações utilizam suas cortes.

O então presidente do TIDM, José Luís Jesus, afirmou que o órgão não possui competência para julgar piratas ou qualquer outra pessoa, pois não se trata de um tribunal criminal

13 ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento e; CASELLA, Paulo Borba. *Manual de Direito Internacional Público*. São Paulo: Editora Saraiva, 2009, p. 782.; INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. The Tribunal. Disponível em < <https://www.itlos.org/index.php?id=15&L=0>>. Acesso em 27/02/2014.

14 KRASKA, James, op. cit., p. 176.; KELLEY Ryan P. UNCLOS, but no Cigar: Overcoming obstacles to the prosecution of maritime Piracy. *Minnesota Law Review*, vol. 95, nº 6, 2011, p. 2.289. Disponível em < http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1913256>. Acesso em 28/03/2014.

15 DIÁRIO DE NOTÍCIAS. “Tribunal da ONU não tem competência para julgar piratas”. 24/04/2009. Acesso em 17/04/2014.

16 Para mais detalhes, ver: PEMBERTON, Beck. The International Tribunal for the Law of the Sea as a High Court of Piracy. *One Earth Future Working Paper*, 2010. Disponível em < <https://onearthfuture.org/research/publications/international-tribunal-law-sea-high-court-piracy>>. Acesso em 09/03/2014.

OBSTÁCULOS AO JULGAMENTO DE ACUSADOS DE PIRATARIA EM CORTES NACIONAIS

A apreensão de um navio pirata e o envio dos criminosos para julgamento em um tribunal competente não são tarefas simples. Douglas Guilfoyle ilustra essa situação mencionando que os piratas somalis atuam tanto no Golfo de Áden quanto no Oceano Índico, região que é patrulhada por cerca de 25 navios militares, o que equivale a controlar uma área correspondente ao dobro do tamanho da Europa com apenas 25 veículos policiais.¹⁷

A presença de navios de guerra na região do Golfo de Áden é viabilizada principalmente por operações navais como a Operação Atlanta (EU Navfor Somália)¹⁸ e a Operação Escudo do Oceano¹⁹ e pela Força-Tarefa Combinada 151 (CTF-151), empreendida pelas Forças Marítimas Combinadas (FMC)^{20, 21}

A atividade desenvolvida por essas operações e pelos navios de guerra de forma isolada permite coibir e punir atos de pirataria quando os Estados costeiros não adotam as medidas necessárias em terra para impedi-los. Não obstante, o custo das operações navais é elevado, e, como visto, o efetivo utilizado não é suficiente para realizar um patrulhamento adequado da região.²²

Ademais, por vezes a apreensão de uma embarcação pirata não é finalizada, pois, diante da ausência de provas suficientes, as forças navais concluem que o caso não seria levado a julgamento.²³ Saliente-se que navios pesqueiros e piratas na Somália são muito semelhantes: pescadores têm o hábito de andar armados, enquanto os criminosos costumam despejar no mar todos os equipamentos (escadas, armas, combustível etc.) que poderiam servir como provas em um processo.²⁴

17 GUILFOYLE, Douglas. Prosecuting Somali Pirates: a critical evaluation of the options. *Journal of International Criminal Justice*, Vol. 10, 2012b, p. 769. Disponível em < <http://jicj.oxfordjournals.org/content/10/04/767.abstract>>. Acesso em 28/10/2013.

18 A Operação Atlanta, conduzida desde 2008, foi formada para dar maior suporte à Resolução 1.816 do Conselho de Segurança e foi a primeira operação naval dirigida e organizada pela União Europeia. Outras informações, ver: EUROPEAN UNION NAVAL FORCE. About us. Disponível em < <http://eunavfor.eu/mission>>. Acesso em 23/04/2014.

19 A Operação Escudo do Oceano, em vigor desde 2008 e coordenada pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), tem como missão combater, desarticular e prevenir ataques piratas. Em 2013 foi responsável pela apreensão de 59 suspeitos de pirataria. O conselho da Otan prolongou a operação até o final de 2014, podendo ser renovada por um novo período. Mais detalhes, ver : NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION. Counter piracy operations. Disponível em < http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm>. Acesso em 23/04/2014.

20 As Forças Marítimas Combinadas são uma cooperação naval multinacional entre 30 países de várias regiões que se destina a promover a segurança e estabilidade em águas internacionais, atuando por meio de várias forças-tarefa. A CTF-151 está na região desde 2009. Mais detalhes, ver: COMBINED MARITIME TASK FORCES. CTF-151: Counter-piracy. Disponível em < <http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>>. Acesso em 23/04/2014.

21 DANIELS, Christopher L. *Somali Piracy and Terrorism in the Horn of Africa*. Maryland: Scarecrow Press, Inc., 2013, p. 79-82. SALVATIERRA, Miguel. *El Próspero Negocio de la Piratería en África*. Madri: Los Libros de la Catarata, 2010, p. 77-79.

22 ELLEMAN, Bruce; FORBES, Andrew; ROSENBERG, David. *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*. Newport: NWC Press, Newport Paper 35, 2010, p. 229. Disponível em < <http://www.virginia.edu/colp/pdf/Piracy-and-Maritime-Crime-NWC-2010.pdf>>. Acesso em 25/02/2014.

23 INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *Piracy – Note by Secretariat*. Legal Comittee, março/2013, p. 3. LEG 100/6/1. Acesso em 16/04/2014.

24 GUILFOYLE, Douglas, 2012b, op. cit., p. 769.; KRASKA, James, op. cit., p. 54.

Com o fito de otimizar e padronizar o trabalho das forças navais na reunião de provas, evitando a liberação de suspeitos pela ausência ou fragilidade destas, Jack Lang²⁵ sugere a formulação de um modelo internacional para relatório de casos de pirataria e roubo armado, uma espécie de “boletim de ocorrência” uniforme.²⁶

Nas situações em que a apreensão é efetivada, o Estado da bandeira do navio de guerra possui três opções quanto aos piratas: processá-los em um de seus tribunais; encaminhá-los para serem julgados por outro Estado que aceite processá-los; ou, uma vez desarmados, liberá-los com alimento e combustível suficientes para retornar à costa (“*catch and release*”).²⁷ Entre agosto e dezembro de 2010, a Operação Atlanta capturou 51 piratas que foram imediatamente soltos após serem desarmados.²⁸

Em que pese o princípio da jurisdição universal, os Estados não têm se utilizado dessa prerrogativa, atuando apenas quando possuem algum interesse em processar os piratas, em casos, por exemplo, em que seus

cidadãos estão entre as vítimas ou o navio atacado arvora o seu pavilhão.²⁹

No período entre 2006 e 2012, a Espanha julgou apenas dois piratas da costa somali, a França 15 e a Alemanha dez, enquanto a Somália e o Quênia levaram a juízo, no mesmo período, 384 e 143 piratas, respectivamente.³⁰

Entre os motivos pelos quais os Estados não têm interesse em processar os piratas estão o elevado custo³¹, dificuldades logísticas e a morosidade da investigação e do próprio processo. Ainda há o temor de que piratas condenados ou inocentados requeiram o direito de asilo ou de refúgio aos países onde foram julgados.³²

A título ilustrativo, registre-se que, em 2008, o Ministério de Assuntos Exteriores do Reino Unido apontou o risco de levar suspeitos somalis de pirataria para julgamento em solo britânico, visto que aqueles poderiam requerer o direito de asilo sob a alegação de que, retornando à Somália, seriam julgados de acordo com a lei islâmica, podendo

25 Assessor especial do Secretário Geral da ONU, Ban Ki-moon, para assuntos legais relacionados à pirataria somali.

26 SECURITY COUNCIL. Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia. Janeiro/2011. S/2011/30, p. 23-24. Disponível em <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/somalia_s_2011_30_the_jack_lang_report.pdf>. Acesso em 13/03/2014.

27 GUILFOYLE, Douglas, 2012b, op. cit., p. 768.

28 SECURITY COUNCIL. S/2011/30, op. cit., p. 21.

29 ISANGA, Joseph M. Countering Persistent Contemporary Sea Piracy: Expanding Jurisdictional Regimes. Washington: American University Law Review, vol. 59, 2010, p. 1271. Disponível em <http://www.aulawreview.org/index.php?option=com_content&view=article&id=105:countering-persistent-contemporary-sea-piracy-expanding-jurisdictional-regimes&catid=22:volume-59-issue-5&Itemid=66>. Acesso em 11/02/2014.

30 SECURITY COUNCIL. Report of the Secretary-General on specialize anti-piracy courts in Somalia and other States in the region. Janeiro/2012, p. 5. S/2012/50. Disponível em <http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2012/50>. Acesso em 02/05/2014.

31 Em relação aos custos, cumpre grifar que em um caso hipotético em que o crime tenha sido cometido no Golfo de Áden por piratas somalis e venha a ser julgado por um tribunal francês, por exemplo, haveria a necessidade de transportar os acusados, as provas e eventuais testemunhas até a França, tarefas que demandariam o auxílio de uma equipe de segurança. Sendo assim, o Estado que se disponha a realizar o julgamento de piratas reconhece que deverá assumir os encargos monetários dessas atividades.

32 THE WASHINGTON POST. “A case for trying pirates before a UN tribunal”. 08/12/2010. Disponível em <<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2010/12/08/AR2010120805255.html>>. Acesso em 27/04/2014.; ISANGA, Joseph M., op. cit., p. 1275.; KRASKA, James, op. cit., p. 169.; SALVATIERRA, Miguel, op. cit., p. 100. STERIO, Milena, op. cit., p. 1486.

ser condenados à perda de um membro ou mesmo à decapitação.³³

Em virtude disso, os Estados têm optado por celebrar acordos de transferência com países da região, como o Quênia, a Somália (Puntlândia e Somalilândia), as Seychelles e a República do Maurício. Em troca, os Estados regionais recebem suporte técnico e logístico dos países com os quais celebraram o acordo, da ONU e de organizações como o Grupo de Contato sobre a Pirataria na Costa da Somália.³⁴

Importa destacar que nem todos os países possuem acordos de transferência com nações regionais, o que os leva a tentar negociar cada caso isoladamente. Porém as leis de alguns Estados impedem a restrição à liberdade de suspeitos que não sejam levados a juízo em até 24 ou 48 horas após sua apreensão, o que muitas vezes resulta na liberação dos suspeitos.³⁵

O baixo índice de processos em tribunais dos Estados que apreendem piratas suscita críticas. Milena Sterio afirma que os Esta-

dos deveriam superar a sua falta de vontade política e fazer com que mais suspeitos fossem julgados em cortes nacionais.³⁶

A inadequação das normas internas também é um fator para que os Estados não julguem os piratas. Caso um Estado encaminhe um criminoso aos seus tribunais, os operadores do Direito devem ter os meios necessários para processá-lo. É preciso que o Estado seja guarnecido de leis apropriadas.

Ocorre que muitos países não incorporaram a jurisdição universal relativa à pirataria em seu ordenamento

interno, o que os impede de julgar os casos em que não tenham conexão alguma com o crime.³⁷

Além disso, o Estado deve tipificar o crime de pirataria em sua legislação criminal, o que, segundo a IMO, seria uma precondição para o preenchimento do dever de cooperação na repressão à pirataria, previsto no Artigo 100 da CNUDM.³⁸ Nas palavras de Jack Lang, “*failure to criminalize piracy in domestic law is the first obstacle to effective*

**Os operadores do Direito
devem ter os meios
necessários para processar
piratas. É preciso que o
Estado seja guarnecido de
leis apropriadas**

33 GÓMEZ, Fernando Ibáñez. Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia. Revista CIDOB d'afers Internacionals, nº 99, setembro/2012, p. 173. Disponível em <http://www.cidob.org/es/publicaciones/articulos/revista_cidob_d_afers_internacionals/99/obstaculos_legales_a_la_represion_de_la_pirateria_maritima_el_caso_de_somalia>. Acesso em 06/04/2014.

34 UNITED NATIONS OFFICE FOR DRUGS AND CRIME. Counter Piracy Programme - July 2012. p.3. Disponível em <http://www.unodc.org/documents/easternafrika/piracy/UNODC_Brochure_Issue_9_Final_webversion.pdf>. Acesso em 18/04/2014.; UNITED NATIONS OFFICE FOR DRUGS AND CRIME. New prison marks a significant improvement in bringing justice in the Horn of Africa. 04/04/2014. Disponível em <<http://www.unodc.org/unodc/en/frontpage/2014/April/new-prison-marks-a-significant-improvement-in-bringing-justice-to-the-horn-of-africa.html>>. Acesso em 26/04/2014.

35 SECURITY COUNCIL. S/2011/30, op. cit., p. 23.

36 STERIO, Milena, op. cit., p. 1486.

37 GUILFOYLE, Douglas, 2012b, op. cit., p. 777.

38 International Maritime Organization (IMO). Piracy: elements of national legislation pursuant to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. Legal Committee, fevereiro/2011. LEG 98/8/1, p. 2. Disponível em <http://www.un.org/depts/los/piracy/circular_letter_3180.pdf> Acesso em 16/04/2014.; KRASKA, James, op. cit., p. 128.

prosecution^{39,40} Por isso, o Conselho de Segurança da ONU requer frequentemente que os Estados procedam à criminalização da pirataria em suas leis internas.⁴¹

Todavia, mesmo nos países onde a tipificação existe, a definição do crime pode variar consideravelmente de um para outro, dificultando o exercício da jurisdição em alguns casos.

Nos Estados Unidos e na Malásia, por exemplo, o crime deve ser cometido em alto-mar para ser considerado como pirataria; já nas Filipinas, o ato de pirataria deve ser realizado em águas filipinas para assim ser qualificado.⁴² As sanções também podem variar de Estado para Estado, pois nos EUA e no Reino Unido, por exemplo, a pena é de prisão perpétua, enquanto na Espanha a pena é de prisão de dez a 15 anos.⁴³

Outro problema no julgamento dos acusados de pirataria diz respeito à oitiva de testemunhas, pois a maioria dos países julgadores tem como base de seu sistema jurídico a “*common law*”, sendo necessário que as testemunhas deponham pessoalmente.⁴⁴

Considerando que essas pessoas podem não obter autorização de seus empregadores,

tenham receio de sofrer alguma represália ou simplesmente não queiram se deslocar para locais distantes para depor, Jack Lang sugere que sejam realizados depoimentos por meio de vídeo-conferências.⁴⁵ Alguns países já permitem que as testemunhas sejam ouvidas por vídeo, e outros estão desenvolvendo sua infraestrutura para em breve poder conduzir a oitiva a distância.⁴⁶

Um fator limitante aos julgamentos em tribunais regionais é a capacidade dos sistemas carcerários. Guilfoyle aduz que é mais difícil encontrar nações dispostas a receber piratas condenados para cumprir suas penas do que encontrar nações dispostas a processá-los.⁴⁷

Os presídios das nações africanas encontram-se lotados e, por vezes, não condizem com os padrões internacionais exigíveis. Na Somália, é notória a falta de instalações médicas elementares, água, saneamento, atividades físicas e de ressocialização.⁴⁸ A insalubridade é preocupante no que diz respeito aos direitos humanos, sendo necessário auxílio internacional para desenvolver os sistemas penitenciários regionais.⁴⁹

39 “O fracasso em criminalizar a pirataria a nível interno é o primeiro obstáculo para uma repressão eficaz.” (livre tradução da autora).

40 SECUTIRU COUNCIL. S/2011/30, op. cit., p. 21.

41 Ver: SECURITY COUNCIL. Resolution 2125(2013). Novembro/2013, p. 8. S/RES/2125(2013). Disponível em < [http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2125\(2013\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2125(2013))>. Acesso em 29/04/2014.; SECURITY COUNCIL. Resolution 2067(2012). Setembro/2012, p. 3. S/RES/2067(2012). Disponível em < [http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2067\(2012\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2067(2012))>. Acesso em 29/04/2014.; SECURITY COUNCIL. Resolution 1950(2010). Novembro/2010, p. 5. S/RES/1950(2010). Disponível em < [http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1950\(2010\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1950(2010))>. Acesso em 29/04/2014.

42 STERIO, Milena, op. cit., p. 1465.

43 GOMEZ, Fernando Ibañez, op. cit., p. 166-167.

44 SECURITY COUNCIL. S/2011/30, op. cit., p. 25.

45 Idem.

46 SECURITY COUNCIL. S/2012/50, op. cit., p. 8-19.

47 GUILFOYLE, Douglas, 2012b, op. cit., p. 777.

48 Mais informações, ver: SECURITY COUNCIL. Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region. Janeiro/2012. S/2012/50. Disponível em < http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2012/50>. Acesso em 19/04/2013.

49 SECURITY COUNCIL. S/2011/30, op. cit., p. 26.

Em que pesem as dificuldades, é extremamente importante conduzir os suspeitos de pirataria para julgamento, em razão de sua função dissuasiva em relação àqueles que pensam em ingressar em gangues piratas. Em acréscimo, se os acusados de pirataria não forem processados, outros criminosos transfronteiriços, como contrabandistas de armas e narcotraficantes, podem pensar que crimes que sejam difíceis de se levar a juízo quedam impunes perante a comunidade internacional.⁵⁰

Por isso é fundamental encontrar meios eficazes que permitam o julgamento dos suspeitos de pirataria. Nesse diapasão, o Conselho de Segurança já expressou que é necessário levar a juízo não apenas os suspeitos capturados pelas forças navais, mas todos aqueles que financiam, facilitam e organizam o crime, frisando que a impunidade enfraquece as iniciativas de combate à pirataria.⁵¹

SOLUÇÕES PENSADAS PARA O JULGAMENTO DE PIRATAS SOMALIS

Em virtude das dificuldades dos Estados em efetuar o julgamento de piratas e a fim de coibir a impunidade, o Conselho de Segurança da ONU, por meio

da Resolução 1918 de abril de 2010, requisitou ao secretário-geral da ONU a elaboração de um relatório com opções para o julgamento de piratas que atuam na costa somali.⁵²

Desse modo, o atual secretário-geral, Ban Ki-moon, indicou em seu relatório sete opções que poderiam ser utilizadas: (i) desenvolver a capacidade dos Estados regionais para julgar piratas; (ii) criar um tribunal somali em um Estado da região; (iii) criar um tribunal especial em um Estado da região sem o suporte da ONU; (iv) criar um tribunal especial em um Estado da região com o suporte da ONU; (v) criar um tribunal regional por meio de um acordo regional; (vi) estabelecer um tribunal internacional híbrido; (vii) criar um tribunal internacional para a pirataria por meio do Conselho de Segurança.⁵³

O relatório não faz um juízo de valoração, limitando-se a indicar opções e analisar as vantagens e desvantagens de cada uma, sem apontar alguma como a mais adequada.⁵⁴ Assim, importa sumarizar as observações feitas por Ban Ki-moon quanto às três opções mais discutidas e aceitas pela comunidade internacional por sua maior viabilidade, tecendo considerações suplementares quando necessário.

50 STERIO, Milena, op. cit., p.1463.

51 SECURITY COUNCIL. Resolution 2125(2013), op. cit., p. 2-3.

52 SECURITY COUNCIL. Resolution 1918(2010). Abril/2010. S/RES/1918(2010). Disponível em <[http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1918\(2010\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1918(2010))>. Acesso em 18/03/2014.

53 SECURITY COUNCIL. Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results. Julho/2010. S/2010/394. Disponível em <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N10/425/07/PDF/N1042507.pdf?OpenElement>>. Acesso em 18/03/2014.

ROACH, J. Ashley. Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions. The American Journal of International Law, vol. 104, nº 3, julho/2010, p. 415. Disponível em <<http://secureweb.brandeis.edu/ethics/pdfs/internationaljustice/Piracy.pdf>>. Acesso em 18/02/2014.

54 KRASKA, James, op. cit., p. 172.

Um tribunal somali situado no território de outro Estado da região

Esta alternativa é vista com bons olhos por países como Portugal, Rússia, França e Gabão, bem como por Jack Lang.⁵⁵ Contudo, a maior parte dos países, entre eles China, Estados Unidos, Japão e Reino Unido, não apoia esse tipo de tribunal, pelos motivos a seguir expostos.⁵⁶

Na hipótese em comento, um tribunal somali seria implementado no território de um outro Estado regional, onde exerceria sua jurisdição. O Estado hospedeiro forneceria um ambiente seguro e estável para a condução de processos pelo tribunal somali.⁵⁷

Esta opção teria como modelo o Tribunal de Lockerbie, corte escocesa sediada na Noruega para julgar um ataque terrorista ao voo PanAm Fligh 103, único tribunal do tipo já implantado. A experiência escocesa demonstrou, porém, que essa é uma opção cara, demorada e complexa.⁵⁸

Um dos aspectos positivos seria o fortalecimento do sistema judiciário somali, o qual julgaria todos os casos envolvendo seus nacionais. Não obstante, Ban Ki-moon afirma que o Grupo de Contato sobre a Pirataria na Costa da Somália (GCPCS)⁵⁹ já questionou a adequação das leis somalis que seriam aplicadas e

a capacidade de seu judiciário conduzir os processos. Portanto, acredita-se que estabelecer um tribunal somali em outro Estado não seria uma opção possível no momento.⁶⁰

Necessário atentar também para a situação dos suspeitos que forem inocentados, circunstância que poderia preocupar o Estado hospedeiro caso os mesmos não retornassem para sua pátria.⁶¹ Ainda, a distância entre o Estado hospedeiro e a Somália pode impedir que o tribunal atue como meio coercitivo.⁶²

Todavia, Jack Lang aponta que essa opção merece ser analisada detalhadamente, aduzindo que uma solução judicial para a pirataria deve ser parte de um objetivo maior: resolver a crise somali e reforçar o Estado de Direito no país. Logo, as medidas a serem adotadas devem focar a própria Somália, razão pela qual Lang propõe um plano emergencial com medidas econômicas, jurisdicionais e de policiamento que girem em torno da “somalização” das soluções.⁶³

A nível econômico, Lang sugere ações para o desenvolvimento da economia local, fazendo com que a pirataria não seja uma atividade atrativa para jovens somalis. O assessor aduz que investimentos na atividade pesqueira, exportação de pescado, portuária e de telecomunicações poderiam trazer bons resultados.⁶⁴

55 GUILFOYLE, Douglas, 2012b, op. cit., p. 786.; UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2012/30, op. cit., p. 28.

56 KRASKA, James, op. cit., p. 173.

57 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2010/394, op. cit., p. 27. KRASKA, James, op. cit., p. 173.

58 GEISS, Robin; PETRIG, Anna, op. cit., p. 172.

59 A criação do Grupo de Contato sobre a Pirataria na Costa da Somália (GCPCS) foi encorajada pela Resolução 1.851 do Conselho de Segurança da ONU. O grupo consiste em um fórum internacional formado por várias nações para auxiliar a desenvolver e coordenar soluções para a pirataria somali.

60 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2010/394, op. cit., p. 28.

61 GUILFOYLE, Douglas, 2012b, op. cit., p. 787.

62 GUILFOYLE, Douglas, 2012b, op. cit., p. 789.

63 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2012/30, op. cit., p. 28.

64 Ibidem, 29-31.

Em matéria de policiamento, o relatório indica medidas para auxiliar na repressão à pirataria, apontando a necessidade de desenvolver: (i) uma guarda costeira que também realize atividades de monitoramento em terra⁶⁵ e combata os instigadores; (ii) a capacidade investigativa dos policiais.⁶⁶

Quanto aos meios legais, as sugestões versam sobre o desenvolvimento de leis relacionadas ao combate à pirataria, criação de oportunidade de emprego para ex-presidiários e construção e monitoramento de unidades penitenciárias.⁶⁷

Nesse passo, Lang afirma que seria recomendável a criação de tribunais especializados na Somalilândia e na Puntlândia e um tribunal somali em um outro Estado da região. Este poderia utilizar a infraestrutura do Tribunal Internacional para Ruanda, localizado na Tanzânia, minimizando seus custos operacionais.⁶⁸

Cumpre grifar que os Estados da região, exceto a Tanzânia, não se mostram receptivos a essa alternativa.⁶⁹ As autoridades somalis também não são favoráveis ao modelo, preferindo receber auxílio para construir novos tribunais no próprio país.⁷⁰

Câmara especial dentro da jurisdição de Estados regionais com ou sem a participação da ONU

As presentes alternativas diferem apenas em relação a haver ou não o auxílio da ONU. Ambas dizem respeito ao estabelecimento de uma corte ou câmara especial para processar casos de pirataria, a qual atuaria dentro da estrutura de tribunais de Estados da região.⁷¹

Aparentemente essa seria a melhor solução para o Conselho de Segurança, pois este tem reiterado sua posição em considerar o estabelecimento de cortes especializadas na Somália e em outros Estados, seja com ou sem a participação da ONU. Esse posicionamento pode ser observado em Resoluções como a S/RES/2015 (2011)⁷², a S/RES/2077 (2012)⁷³ e a S/RES/2125 (2013)⁷⁴.

Considerada como uma das opções mais rentáveis, a câmara especial atuaria de acordo com leis criminais e procedimentais já utilizadas pelo Estado em que fosse implantada⁷⁵, não obstante, até a corrente data, nenhum país regional possui uma câmara ou vara especializada para julgar casos de pirataria.

65 Através do auxílio do ENUDC e da OMI, a Somália está trabalhando no desenvolvimento de uma lei para regular a atividade de sua guarda costeira. Mais informações, ver: INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. Piracy. Kampala Process. Legal training plan and workshop on a draft law for coastguard/maritime police. Legal Committee. LEG 101/INF.2. Disponível em < <http://docs.imo.org/Category.aspx?cid=45>>. Acesso em 01/05/2014.

66 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2012/30, op. cit., p. 31-33.

67 Ibidem, p. 34-38.

68 Ibidem, p. 39.

69 DAILY NATION. Kenya's neighbours reluctant to host courts to try Somali pirates. 9/07/2011. Disponível em < <http://www.nation.co.ke/news/Kenyas-neighbours-reluctant-to-host-courts/-/1056/1197498/-/7swnr0/-/index.html>>. Acesso em 03/05/2014.

70 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2012/50, op. cit., p. 13.

71 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2010/394, op. cit., p. 29.

72 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. Resolution 2015 (2011). 24/10/11.S/RES/2015. Disponível em < [http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2015\(2011\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2015(2011))>. Acesso em 02/05/2014.

73 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. Resolution 2077 (2012). 21/11/12.S/RES/2077. Disponível em < [http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2077\(2012\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2077(2012))>. Acesso em 02/05/2014.

74 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. Resolution 2125 (2013), op. cit.

75 Idem.

Quanto à participação da ONU, esta garantiria maior capacitação dos profissionais regionais e dificultaria o desvio dos recursos enviados. Porém a utilização de um corpo de juízes selecionados pela ONU poderia não ser funcional nos países onde os julgamentos são realizados monocraticamente.⁷⁶

Os questionamentos quanto a essa opção se referem a sua plausibilidade. Por um lado, podem não haver processos suficientes para julgamento, tornando a câmara um investimento desnecessário; por outro, se houver grande demanda, a câmara pode não conseguir apreciar adequadamente todos os processos a ela submetidos.⁷⁷

Nesse passo, a Somália é apontada como um dos Estados mais indicados para implementação dessa câmara. Isso porque os tribunais somalis (por meio das regiões mais estáveis da Puntlândia e Somalilândia) recebem casos de pirataria com mais frequência que outros Estados, sem auferir, porém, o mesmo volume de doações em virtude da desconfiância quanto ao seu sistema judiciário.⁷⁸

Destarte, se essa alternativa fosse implementada na Somália, o país poderia desenvolver seu sistema judiciário e garantir a plena utilização da câmara especial. Grife-se que a Somália não aceita a participação de estrangeiros na condução de seus pro-

cessos, o que impediria a atuação de juízes e promotores selecionados pela ONU.⁷⁹

A escolha dessa opção, no entanto, deve ser feita com cautela, pois a câmara pode captar para si boa parte dos recursos de um Estado onde a justiça criminal já é fragilizada, fazendo com que os processos da câmara sejam mais céleres, eficientes e justos que os de outras instâncias criminais do mesmo país.⁸⁰

Sendo assim, uma alternativa seria investir na capacitação técnica e na infraestrutura somali. Em abril do corrente ano, por exemplo, o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes (ENUDC)⁸¹ inaugurou uma nova unidade carcerária na Puntlândia. Uma das vantagens é que Estados vizinhos podem aliviar suas próprias instituições de detentos somalis, os quais passam a cumprir suas penas próximos a familiares, em seu país de origem.⁸²

Há também, ainda, uma preocupação específica quanto à Puntlândia, pois a pirataria nessa região se beneficia do amparo e da proteção de instituições estatais que, por vezes, são facilmente sujeitas à corrupção e coniventes com os crimes. Por isso, não é possível atestar até que ponto o governo local se engajaria para abrigar uma vara especializada.⁸³

No geral, a viabilidade desta opção deve ser analisada por cada país, ponderando se a quantidade de casos de pirataria recebidos

76 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2010/394, op. cit., p. 30.; GUILFOYLE, Douglas, 2012b, op. cit., p. 793.

77 Douglas, 2012b, op. cit., p. 793.; KRASKA, James, op. cit., p. 174.

78 KRASKA, James, op. cit., p. 174; UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2010/394, op. cit., p. 30.

79 GUILFOYLE, Douglas, 2012b, op. cit., p. 793.

80 GUILFOYLE, Douglas, 2012b, op. cit., p. 793.

81 O ENUDC é uma agência especializada da ONU criada em 1997 atuante no combate às drogas ilícitas e ao crime internacional. Desde 2009 possui um programa voltado ao combate à pirataria, onde auxilia Estados da região na detenção e julgamento de acusados de pirataria. Mais detalhes ver: UNITED NATIONS OFFICE FOR DRUGS AND CRIME. Disponível em < <http://www.unodc.org/unodc/index.html?ref=menutop>>. Acesso em 17/04/2014.

82 UNITED NATIONS OFFICE FOR DRUGS AND CRIME. New prison marks a significant improvement in bringing justice in the Horn of Africa, op. cit.

83 GEISS, Robin; PETRIG, Anna. Piracy and Armed Robbery at Sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden. Nova York: Oxford University Press, 2011, p. 173.

e a necessidade de especialização nos julgamentos justificam a criação de uma sessão criminal especializada.⁸⁴

Sobre o tema, o ENUDC já apontou que seria pouco provável que o Quênia adotasse essa alternativa. Isto porque, *a priori*, não seria vantajoso dedicar um espaço físico e funcionários exclusivamente para esses casos, com o risco de, em algum período, inexistir uma demanda suficiente para a corte.⁸⁵ A solução diante de um alto número de processos sobre pirataria seria recrutar mais juizes, evitando prejuízos ao andamento dos demais processos.⁸⁶ O governo da República do Maurício também não é receptivo em relação a esse modelo.⁸⁷

Aprimoramento da assistência fornecida para desenvolver a capacidade dos Estados regionais para processar e encarcerar suspeitos piratas

A presente opção é praticada atualmente na região com certo sucesso. Os piratas capturados pelas forças navais costumam ser encaminhados para Estados com os quais haja algum acordo ou que desejam processar os suspeitos, destacando-se a atuação do Quênia, das Seychelles, da Somália (através da Puntlândia) e, mais recentemente, da República do Maurício.⁸⁸

Para que essa alternativa funcione apropriadamente, é necessário encorajar os Estados da região a receberem os sus-

peitos para julgamento e, ao mesmo tempo, manter o suporte financeiro dispensado aos mesmos. Nesse passo, é importante haver uma cooperação entre os Estados regionais e outros países na celebração de acordos de transferência.⁸⁹

O suporte a tribunais nacionais pode auxiliar o judiciário dos países. O Quênia, por exemplo, inaugurou em 2010 uma nova sala de julgamento de alta segurança, construída pelo ENUDC por meio de contribuições de países como França, Austrália e Alemanha.⁹⁰

O secretário-geral da ONU destaca que as maiores vantagens dessa opção são que a mesma já está em funcionamento e tem se demonstrado eficiente, inclusive quanto à duração dos processos – concluídos em cerca de 12 a 18 meses a partir da prisão dos suspeitos. Ademais, os custos com a assistência aos tribunais e presídios são razoáveis em relação aos valores que seriam despendidos nas demais opções listadas.⁹¹

Destaque-se que, por serem tribunais nacionais que aplicam leis criminais e processuais vigentes, não é necessário desenvolver regimentos inéditos, o que por si só demandaria longo período de tempo para ser acordado e redigido.⁹²

O julgamento em tribunais nacionais também permite uma solução, ou ao menos uma contribuição, para o combate à pirataria a nível regional, atestando que os próprios mecanismos judiciais regionais

84 Idem.

85 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2012/50, op. cit., p. 20.

86 Ibidem, p. 20-21.

87 Ibidem, p. 25.

88 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2010/394, op. cit., p. 25.; BBC. UK and Mauritius sing deal to tackle pirates. 08/06/2012. Disponível em <<http://www.bbc.com/news/uk-18372881>>. Acesso em 28/04/2014.

89 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2010/394, op. cit., p. 25.

90 UN NEWS CENTRE. UN opens new courtroom to try pirate suspects in Kenyan port. 25/06/2010. Disponível em <<http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=35156&Cr=unodc&Cr1=#.U2r80fldXT9>>. Acesso em 04/05/2014.

91 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL S/2010/394, op. cit., p. 25.

92 GUILFOYLE, Douglas, 2012b, op. cit., p. 792.

são capazes de fornecer uma resposta para o problema, aplicando leis mais condizentes com o direito e os costumes locais.⁹³

Ainda, por estarem mais próximos aos locais onde gangues piratas atuam, as decisões de cortes nacionais regionais podem ter um efeito dissuasivo maior do que aquelas proferidas por tribunais localizados em outros continentes.⁹⁴

Convém notar que o incentivo a tribunais nacionais poderia auxiliar as forças navais a encontrar mais facilmente algum Estado apto a proceder ao julgamento de suspeitos e permitiria maior eficiência dos órgãos nacionais em manter a ordem e garantir a eficácia de suas leis, fortalecendo o Estado de Direito.⁹⁵

A alternativa ora em comento não é, contudo, perfeita. Para ilustrar algumas dificuldades envolvendo o julgamento de piratas somalis em cortes alienígenas, mister transcrever excerto de uma decisão da Alta Corte do Quênia, proferida por M. Odero:

“[...] the ‘piracy trials’ have presented a unique challenge to the Kenyan legal system. We cannot ignore the fact that these are suspects who having been arrested by foreign naval forces on the

High Seas are brought to Kenya for trial. They are strangers in the country, do not understand the legal system, may not know what their rights are and do not understand the language.”^{96, 97}

Ao final, o juiz ainda afirma que o governo do país e parceiros internacionais deveriam unir esforços para construir um mecanismo para fornecer assistência judiciária gratuita aos acusados de pirataria, pois o Quênia apenas concede esse tipo de auxílio para suspeitos em casos de homicídio. Sem isso, os réus acusados de pirataria não podem ter um processo plenamente justo.⁹⁸

Nesse passo, o ENUDC, em atividade conjunta com organizações não governamentais quenianas de assistência jurídica, fornece aos suspeitos de pirataria a devida representação legal por meio de advogados de defesa.⁹⁹

Em acréscimo, a presente opção se revela altamente dependente da continuidade da cooperação entre os Estados, de modo que a qualquer momento um Estado pode não mais desejar receber suspeitos de pirataria. Assim, os países que efetuam a apreensão dos criminosos podem ficar pressionados a enviar mais auxílio logístico

93 STERIO, Milena, op. cit., p. 1.487.

94 Idem.

95 KRASKA, James, op. cit., p. 173.

96 “[...] os ‘processos de pirataria’ apresentaram um desafio único para o sistema legal queniano. Nós não podemos ignorar o fato de que estes são suspeitos que, tendo sido presos por forças navais estrangeiras em alto-mar, são trazidos para o Quênia para o julgamento. Eles são estranhos no país, não entendem o sistema legal, podem não saber quais são os seus direitos e não entendem o idioma”. (Livre tradução da autora)

97 QUÊNIA. High Court of Kenya at Mombasa. Criminal Miscellaneous Application nº 105 of 2010. Republic vs. Hassan Jama Haleys and others.15/06/2010. Disponível em < [http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Kenya_2010_Crim_No_105%20\(2010\)%20Ruling%20on%20legal%20representation.pdf](http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Kenya_2010_Crim_No_105%20(2010)%20Ruling%20on%20legal%20representation.pdf)>. Acesso em 30/04/2014.

98 QUÊNIA. High Court of Kenya at Mombasa. Criminal Miscellaneous Application nº 105 of 2010, op. cit.; DUTTON, Yvonne. Bringing Pirates to Justice: a case for including piracy within the jurisdiction of the International Criminal Court. One Earth Future Foundation Discussion Paper, fevereiro/2010, p. 24. Disponível em < <http://oneearthfuture.org/research/publications/bringing-pirates-justice-case-including-piracy-within-jurisdiction>>. Acesso em 17/04/2014.

99 SECURITY COUNCIL. S/2012/50, op. cit., p. 20.; EUROPEAN UNION NAVAL FORCE. EU & Kenya cooperate to prosecute pirates. Disponível em < <http://eunavfor.eu/eu-kenya-co-operate-to-prosecute-pirates/>>. Acesso em 30/04/2014.

e financeiro para os Estados que realizam os julgamentos.¹⁰⁰

O fato de que boa parte de recursos da justiça criminal de países regionais tenha que ser direcionada para processar piratas somalis é preocupante para o judiciário dos mesmos. Os tribunais do Quênia, por exemplo, estão sobrecarregados de processos de pirataria, o que levou o país a requisitar um maior volume de auxílio externo para continuar realizando o julgamento de suspeitos somalis.¹⁰¹

Além disso, muitos países não possuem acordos de transferência com Estados da região e acabam simplesmente desarmando os piratas e soltando-os de volta ao mar.¹⁰² Logo, é necessário incentivar os Estados a celebrarem acordos e fazer com que mais nações da região se disponham a processar acusados de pirataria, evitando a impunidade.¹⁰³

Recentemente, o Quênia cancelou os acordos de transferência com a Operação Atlanta, os Estados Unidos, o Canadá, a China e a Dinamarca, aceitando receber suspeitos apreendidos por suas forças navais somente a partir da análise de cada

situação isoladamente.¹⁰⁴ Isso fez com que alguns casos fossem levados para julgamento em tribunais europeus, como ocorreu em 2012 com a Espanha, onde piratas que atacaram um navio de guerra espanhol foram condenados a 13 anos de prisão.¹⁰⁵

Também é importante atentar para o teor dos acordos celebrados. A República do Maurício, por exemplo, no tratado celebrado com a União Europeia, aceita processar apenas suspeitos oriundos da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) do próprio país, Comoros, Seychelles e Ilha Reunião.¹⁰⁶ Ocorre que essas regiões não são tão afetadas por ataques piratas, e como Maurício é distante dos focos de ataque, o transporte dos suspeitos pelas forças navais é mais demorado, o que acaba retirando os recursos de patrulha das principais áreas afetadas.¹⁰⁷

A questão da pirataria marítima torna-se ainda mais complexa no tocante ao julgamento dos criminosos. Apesar da faculdade de exercer a jurisdição universal, poucos Estados que fazem a apreensão processam os suspeitos em seus tribunais

CONCLUSÃO

Diante da análise realizada, observa-se que a questão da pirataria marítima torna-se ainda mais complexa no tocante ao julgamento dos criminosos. Apesar da faculdade de exercer a jurisdição universal, poucos

100 LEE, Andrew, op. cit., p. 13.; KRASKA, James, op. cit., p. 173.

101 LEE, Andrew, op. cit., p. 14.; DANIELS, Christopher L., op. cit., p. 82. KELLEY, Ryan, op. cit., p. 2.301.

102 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2010/394, op. cit., p. 25.

103 STERIO, Milena, op. cit., p. 1.487.

104 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2012/50, op. cit., p. 22.; EUROPEAN UNION EXTERNAL ACTION. Judicial international cooperation to end impunity. Disponível em < http://eeas.europa.eu/piracy/judicial_cooperation_en.htm>. Acesso em 02/05/2014.

105 EL PAÍS. El Supremo duplica las penas para los secuestradores del buque militar "Patiño". 14/04/2014. Disponível em < http://politica.elpais.com/politica/2014/04/14/actualidad/1397475904_616772.html>. Acesso em 29/04/2014.

106 UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. S/2012/50, op. cit., p. 26.

107 Idem.

Estados que fazem a apreensão processam os suspeitos em seus tribunais.

A situação é mais delicada quando envolve piratas somalis, pois, em razão da incapacidade do Estado Somali de garantir a ordem interna de modo eficaz, os suspeitos somalis são levados a julgamento em outros países da região, sobrecarregando o judiciário destes.

Apesar dos esforços de estudiosos e da comunidade internacional para apontar possíveis soluções, ao que parece a melhor alternativa ainda é prosseguir com o fornecimento de auxílio aos países da região, colaborando para o fortalecimento do seu Estado de Direito e aumentando a sua capacidade de gerenciar os próprios problemas.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO>; Pirataria;

CORRIDA SUBMARINA: A ASCENSÃO TECNOLÓGICA DOS SUBMARINOS DA KRIEGSMARINE* DE 1919 A 1945

CÁSSIO REMUS DE PAULA**
Historiador

SUMÁRIO

A ascensão da Kriegsmarine
A Crise de 1929 influencia no crescimento bélico naval da Alemanha
Tipo II superado: fabricação em massa do Tipo VII
Submarinos elétricos
Considerações finais

A ASCENSÃO DA KRIEGSMARINE

Quando a Alemanha assinou o Tratado de Versalhes,¹ em 1919, a Entente não pôde imaginar que o país ascenderia

novamente. Porquanto os alemães estivessem longe de suas fronteiras, a Inglaterra e a França apenas lançariam ameaças ao país que lentamente restituía suas leis e burlava as imposições do tratado, anexando

* Marinha de guerra alemã.

** Bacharel e mestrando em História pela Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG).

1 Imposição criada pela Liga das Nações no pós-Primeira Guerra Mundial para punir a Alemanha pelos atos de guerra. Consistiu na remodelagem do país germânico: o desmantelamento do império, o transformando em uma república; 10% do território e população foram anexados a países vizinhos; as Forças Armadas foram restritas a 100 mil homens da Infantaria, proibindo-se a Força Aérea, Marinha, blindados, artilharia e uso de gás letal; não obstante, a Alemanha teve de pagar 33 bilhões de dólares para os países vencedores da guerra, o que levou o país a um ápice na inflação: 1 dólar chegou a valer 4,2 bilhões de marcos (JURADO, 2009, p. 31-37).

territórios perdidos após o fim da Primeira Guerra Mundial – se é que existiram guerras mundiais díspares, já que o período entre 1918 e 1939 possa parecer um longo intervalo entre os conflitos (HOBSBAWM, 2005, p. 29-60).

Durante a República de Weimar², este intervalo ficou evidente, pois os alemães não estavam acostumados com a ideia de serem submissos. As restrições impostas pelo Tratado de Versalhes, ao invés de omitir a imaginação dos militares da nação derrotada, na verdade os provocou. A Reichswehr (Defesa do Império), limitada a apenas 100 mil soldados, deu a chance para a Alemanha de criar um grupo seletivo de militares; o tanque de guerra, proibido para o país, se tornava notavelmente essencial para o êxito de confrontos futuros; os mísseis, que nunca haviam sido utilizados como armas, não eram mencionados nos documentos do tratado, dando brecha à fabricação dos mesmos na Alemanha (JURADO, 2009, p. 31-37). A Marinha fora extinta, sendo que toda fabricação naval precisava passar por uma análise e ser aprovada pelos inspetores da Comissão Naval Aliada de Controle. Em um primeiro momento, os alemães até pareceram pretender cumprir a ordem imposta: “Aos poucos, a disciplina foi sendo restaurada e o talento natural dos alemães para a organização se fazendo sentir para o restabelecimento da ordem e dos regulamentos” (BASSETT, 2005, p. 69).

No entanto, em 1925 já era colocada em operação a primeira unidade construída: o Cruzador Leve *Emden*, sob supervisão do Almirante Adolf Zenker, responsável pela reorganização secreta da Marinha de guerra (CARDONA, 2009, p. 10). Lentamente, formava-se uma reserva da Kriegsmarine, e até onde podiam reaproveitavam os obsoletos navios utilizados na guerra anterior. A fabricação dessas máquinas não foi tão fácil de ocultar, por sua vez. Em um primeiro momento, a Alemanha tentou entrar em acordo com o Japão para que as máquinas navais fossem construídas no Oriente. As reuniões funcionavam em uma empresa de fachada na Holanda, que servia para os contatos de intermédio entre os dois países. A Royal Navy inglesa, por sua vez, não tardou em desconfiar do esquema germano-nipônico por meio de espões, levando o plano do Vice-Almirante Zenker ao abortamento. Como alternativa, em um plano secreto que excluía o próprio Zenker, o Comandante Walter Lohmann e o Almirante Canaris³ fundaram o Navis GmbH em 1923, uma empresa dedicada aos clubes de veleiros alemães que também servia de fachada (BASSETT, 2005, p. 73-74).

Para a construção de submarinos, por sua vez, era necessário o uso de uma segunda empresa. Foi nesse momento que Wilhelm Canaris entrou em contato com a Marinha espanhola. Encontrou-se com o rico industrial espanhol Horacio Echevarrieta. Poucas semanas depois, uma

2 Primeiro governo após a Primeira Guerra Mundial na Alemanha, criado a partir da assinatura do Tratado de Versalhes até o surgimento do III Reich, em 1933. Nesta república, o objetivo era retomar o modelo democrático do país, de forma semelhante ao gabinete dos governos inglês e francês e às eleições presidenciais dos Estados Unidos (BUTLER, 2008, p. 11).

3 Almirante da Kriegsmarine e chefe da rede de espionagem Abwehr, Wilhelm Canaris foi o maior rival da Gestapo dentro da própria rede militar alemã. Insatisfeito com a guerra, tornou-se anti-hitlerista e manteve estreitas relações com Winston Churchill, primeiro-ministro inglês, a fim de salvar a Alemanha do desastre. Apoiou o atentado a Hitler em 20 de junho de 1944, orquestrado pelo Coronel Claus von Stauffenberg na chamada Operação Valkyria, mas foi descoberto e enforcado após as ordens do Führer, em 1945 (MOORHOUSE, 2009, p. 93-130).

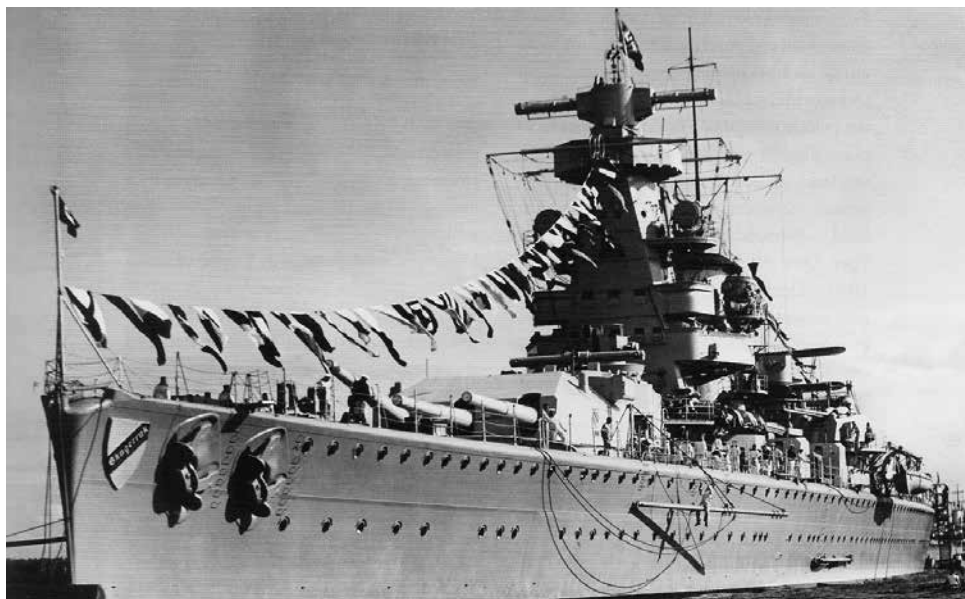
delegação naval espanhola chegava a Berlim, e admitiram que o contato ideal para a negociação da construção de submarinos entre Alemanha e Espanha deveria mesmo ser com Canarias, já que este conhecia os costumes e a língua latina. Feito o acordo, Echevarrieta iniciaria a construção dos *U-Boats* em 1936 (BASSETT, 2005, p. 75-77). Posteriormente, o industrial seria também responsável pelo investimento bélico da Força Aérea alemã na Espanha, em acordo com a Lufthansa (MUELLER, 2007, p. 70).

A CRISE DE 1929 INFLUENCIA NO CRESCIMENTO BÉLICO NAVAL DA ALEMANHA

Ainda em 1929, a Alemanha surpreendeu as potências do mundo ao lançar o primeiro

Panzerschiff – ou “encouraçado de bolso”, no termo popular –, batizado de *Deutschland*. Cinco anos depois, lançaram gêmeos do encouraçado: o *Admiral Scheer* e o *Admiral Graf Spee*⁴ (VÁZQUEZ, 2009, p. 31).

O “encouraçado de bolso” possuía o mesmo armamento de um encouraçado legítimo, apesar de menor – deslocando aproximadamente 10 mil toneladas. Estava equipado com canhões de calibre 28 cm, tinha blindagem de 150 mm na torre de comando – esta, no centro do convés, com radiotelômetro acoplado –; 80 mm no cintado e 45 mm na horizontal máxima. Os projéteis dos canhões atingiam até 35 mil metros em diversos ângulos; o casco era soldado eletricamente para economizar o peso nos rebites, moldado para se aproveitar o máximo de leveza e resistência; por fim, era movido a diesel com 55 mil cavalos



O encouraçado de bolso *Admiral Graf Spee*. In: Coleção 70º aniversário da II Guerra Mundial. São Paulo: Abril Coleções, v.7, 2009, p.11.

4 Em 1939, o *Admiral Graf Spee* foi identificado e danificado pela Marinha britânica na costa da Argentina e fugiu até aportar em Montevidéu, Uruguai. Derrotado, o responsável pelo navio alemão, Capitão Langsdorff, ordenou o sacrifício do mesmo. Os navios envolvidos contra o *Panzerschiff* foram o Cruzador Pesado HMS *Exeter* – este severamente danificado – e os cruzadores leves HMS *Ajax* e HMS *Achilles* (LÜDECKE, 2011, p. 282).

de potência, chegando a um máximo de 26 nós (COSTILLA, 2009, p. 124-125; LÜDEKE, 2011, p. 282).

Posteriormente, a tecnologia bélica da Kriegsmarine refinou ainda mais suas máquinas de guerra. Foram lançados os cruzadores *Scharnhorst* e *Gneisenau*, versões mais pesadas projetadas a partir da classe *Deutschland*; em 1936, foi a vez do trabalho em torno dos encouraçados *Bismarck* e *Tirpitz*; em 1937, os alemães já tinham posse de cruzadores pesados da classe *Hipper*, destróieres e cruzadores leves (VÁZQUEZ, 2009, p. 31-32).

A Liga das Nações⁵ estava impossibilitada de intervir. Os países envolvidos na Primeira Guerra Mundial (1914-1918), ainda fragilizados, tiveram de arcar com a crise econômica de 1929. Com a Alemanha não foi diferente – e essa foi a oportunidade de Hitler reerguer o país economicamente, quando se autointitulou *Führer* em 1933. A economia alemã superou a crise rapidamente e investiu no setor militar (JURADO, 2009, p. 39-42).

No início de 1933, a Alemanha tinha por volta de 6 milhões de desempregados formais (MAZZUCHELLI, 2008). Para reverter a crise, Hitler aderiu à intervenção do Estado na economia pública, auxiliada por grandes empresários e industriais como Thyssen, Bosch, Krupp e Siemens. Ao mesmo tempo, Hitler rompeu com todas as indenizações devidas pelo Tratado de Versalhes (ALEOTTI, 1975, p. 53) e, em quatro anos, o III Reich desenvolveu políticas que afirmava destinadas contra o desemprego e a favorecer a indústria privada por meio de subsídios e desconto em impostos, estimulando, ainda, o gasto em pequenos investimentos e incentivando a construção de estradas, ferrovias, projetos

de navegação e residências (GARRATY, 1973, p. 109-110). Além disso,

(...) em 1935, ele [Hitler] reintroduziu o alistamento militar obrigatório na Alemanha, proibido pelo artigo 173 de Versalhes. No ano seguinte, ordenou a remilitarização do Rhineland, proibida pelo artigo 43. Hitler conseguia o que nenhum chanceler anterior havia conseguido. Gradualmente e, mais importante, de maneira pacífica, ele removia as cláusulas mais onerosas de Versalhes (MOORHOUSE, 2009, p. 99-100).

Enquanto isso, a Liga das Nações observava, com muita apreensão, a ascensão do nazismo. Restabelecendo-se aos poucos a economia alemã, podia-se investir na modernização da Wehrmacht⁶ e, prontamente, na Marinha de guerra.

TIPO II SUPERADO: FABRICAÇÃO EM MASSA DO TIPO VII

A realidade da Kriegsmarine começou a mudar a partir de 1935, mesmo que muito lentamente. Em 18 de junho daquele ano, a Alemanha e a Grã-Bretanha assinaram um convênio naval, o qual proibia que a Kriegsmarine possuísse mais que 35% da tonelagem total que a Royal Navy possuía. Com os submergíveis, o limite era ligeiramente maior, chegando aos 45% (ROMAÑA, 2010, p. 353-354). Embora inferiorizasse o poderio naval alemão diante dos britânicos, a fabricação do tipo VII, foi uma das primeiras providências tomadas por Hitler para superar o Tratado de Versalhes. Em 1939, a Marinha alemã tinha posse de apenas 63 submarinos, sendo que apenas 46 destes tinham condições de se envolver em combate (ROMAÑA, 2010, p. 354).

5 Liga criada por diversos países em 1919 com o objetivo de garantir a segurança mundial. Foi substituída pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 1946 (CARDONA, 2009, p. 23).

6 Forças Armadas.

Karl Dönitz⁷, nomeado comandante em chefe dos *U-Boats*, já havia desenvolvido duas técnicas para o usufruto das operações submarinas: a *Rudeltaktik* e a *Tonnageschlacht*⁸.

A primeira tática consistia em agrupar os submarinos para atacarem em bandos, como lobos. Já a segunda orientava os submarinos a concentrarem-se no afundamento da frota mercante do adversário. O objetivo era fazer com que a tonelagem dos navios afundados superasse a do total dos novos navios construídos para substituir as lacunas da frota (TORRES, 2009, p. 34-35).

Em conjunto, as técnicas poderiam superar a desvantagem numérica de submarinos do Reich. Mas o problema não era apenas em quantidade, mas também em qualidade: em agosto de 1939, apenas 22 submarinos

apresentavam-se em condições de operar no Atlântico, já que não se podia arriscar toda a frota em um só ponto estratégico. Além disso, eram antigos – a maioria precisava ficar exposta na superfície por muito tempo. E, devido a essas diversas dificuldades, Dönitz insistiu na construção de novas unidades, afirmando que 300 submarinos seriam o suficiente para afundar 700 mil toneladas mensais de navios mercantes, assim desmoralizando e empobrecendo a Grã-Bretanha (CARDONA, 2009, p. 26).

Um dos *U-Boats* disponíveis para as operações de 1939 era diminuto modelo Tipo II. Armado com três tubos lança-torpedos na proa e um canhão de 20 mm (VÁZQUEZ, 2009, p. 32-33), ele foi inicialmente projetado para ser um submarino de treinamento e, após o lançamento do U-1 deste modelo, apenas outros três foram construídos em 1935. Em 1936, a Kriegsmarine dispunha



Submarino do Tipo VII. In: Coleção 70º aniversário da II Guerra Mundial. São Paulo: Abril Coleções, v.7, 2009, p. 99.

⁷ Comandante em chefe dos submarinos do Reich e almirante-mor a partir de 1943. Designado *führer* após a morte de Hitler, imediatamente assinou a rendição da Alemanha em 1945. Condenado a dez anos de prisão no julgamento de Nuremberg por crimes contra a paz e crimes de guerra, Dönitz foi libertado em 1956 e morreu em 1980 (GELLATELY; GOLDENSOHN, 2005, p. 37).

⁸ Respectivamente, “tática da matilha” e “batalha de tonelagem”.

de 12 submarinos (RIBEIRO, 2009, p. 38; VÁZQUEZ, 2009, p. 93-94).

Um novo projeto foi apresentado, por sua vez, superando os obsoletos Tipo II: o Tipo VII. Projetado em diversos modelos, do A ao F, o Tipo VII foi produzido até o final da guerra, em 1945. Relativamente barato e rápido de se construir, o novo *U-Boat* suportava, em seus primeiros modelos (VII A), 44 homens. De casco simples, podia submergir até por volta de 200 metros; em superfície, deslocava 750 toneladas em até 17 nós e, em imersão, 850 toneladas em 8 nós. O armamento consistia em cinco tubos lança-torpedos de 53,3 centímetros – quatro na proa e um na popa. A arma de superfície era um canhão de 88 mm e uma arma antiaérea de 20 mm. A grande desvantagem do submarino, por sua vez, era seu espaço interior muito apertado, que propiciava horas de estresse para a tripulação (LÜDEKE, 2011, p. 278; UBOAT.NET, 2014; VÁZQUEZ, 2009, p. 94). Foi, por sua vez, o modelo de submarino mais numeroso da história: foram fabricadas 709 unidades do Tipo VII (VÁZQUEZ, 2009, p. 94).

No Reino Unido, a Royal Navy ficou desmoralizada quando um de seus mais bem protegidos ancoradouros – Scapa Flow, nas Ilhas Orkney – foi vitimado pelo ataque de um Tipo VII, modelo B: o U-47. Na madrugada de 14 de novembro de 1939, o submarino, comandado por Gunther Prien, invadiu a base e pôs a pique o Encouraçado HMS *Royal Oak*, de cerca de 31 mil toneladas e uma tripulação de 920 homens. Não obstante, o *U-Boat* retornou ileso para sua base (COSTILLA, 2009, p. 101; RIBEIRO, 2009, p. 36-39). A façanha tornou Gunther Prien um herói, pois

o U-47 conseguiu penetrar na base naval britânica (...), [em uma] missão em que outros submarinos haviam sucumbido durante a Primeira Guerra. As fortes correntes presentes na região tornavam

a ação muito arriscada (COSTILLA, 2009, p. 101).

Pouco tempo depois, lançavam ao mar o Tipo VII C, que foi, por sua vez, um grande avanço em relação aos modelos anteriores. Não obstante, foi o mais produzido: 663 unidades. Em uma variante do modelo C, os canhões de 88 mm eram substituídos por armas antiaéreas de 20 mm e 37 mm, com instalações simples, gêmeas ou até mesmo quádruplas; agora, possuía sonar e um casco aumentado em cerca de 60 cm. Mas a mudança mais notável do modelo foi, a partir de 1943, a acoplagem de um sistema retrátil de tubo de respirar – ou seja, agora o submarino não precisava ficar exposto à superfície para recarregar suas baterias. Além disso, podia se mover enquanto carregava, ao se acionar seu motor a diesel (LÜDEKE, 2011, p. 278; VÁZQUEZ, 2009, p. 97).

Uma alternativa às frotas alemãs era o Tipo IX, que, de acordo com o *site* Uboat.Net, era designado a missões mais distantes da costa, por suportar maiores profundidades e ser de grande porte. Foram enviados às costas de América do Norte, América do Sul e Índia. O *U-Boat* Tipo IX B foi projetado para ser mais pesado e se deslocar por distâncias maiores, superando seu antecessor. Chegava a 18.2 nós na superfície e 7.7 submerso, com armazenagem para 22 torpedos ou seis torpedos e 32 minas. Foram construídas 22 unidades do Tipo IX B e, devido à escassez de unidades e ao maior poder de fogo e proteção, eram dispensados da tática de “matilha de lobos” adotada por Dönitz (LÜDEKE, 2011, p. 278; VÁZQUEZ, 2009, p.98;).

E com tantos *U-Boats* dispostos pelo Oceano Atlântico, a *Royal Navy* veio a se sentir ainda mais desmoralizada – o oceano foi o principal cenário de atividades submarinas e, ainda em 1939, haviam colocado a pique “114 navas Aliadas em troca da perda definitiva de nove submergíveis próprios”

(ROMAÑA, 2010, p. 356). No ano seguinte, os *U-Boats* afundaram 471 navios de seus inimigos, e 432 em 1941. Em 1942, o número de navios dos Aliados naufragados pelos submarinos alemães passou dos 1.100 – mas não sem uma desvantagem para Karl Dönitz. O comandante em chefe teve, neste ínterim, a perda de 87 unidades subaquáticas e mais ou menos 4 mil tripulantes, decorrente do investimento dos Aliados em armas antissubmarino – como os navios-escolta⁹ e modelos específicos de aviões¹⁰. Só em maio de 1943, a Kriegsmarine perdeu 30% dos submarinos de operações (Id, 2010, p. 357). Isso implicava uma alteração nos planos de Hitler – ao invés de investir em quantidade, era necessário investir em qualidade.

SUBMARINOS ELÉTRICOS

Em 1944, um colossal *bunker* às margens do Rio Weser, em Bremen, era construído por nada menos que 12 mil empregados. Dentre estes, estima-se 2.500 eram prisioneiros de guerra ou detentos de campos de concentração. Do total, cerca de 4 mil empregados morreram durante o trabalho; e o *bunker*, chamado *Valentin*, era abandonado aos 90% de sua construção total no dia 7 de abril de 1945 (WILLIAMSON, 2005, p. 124). Em seu interior, uma carga preciosa: diversas unidades do *U-Boat* Tipo XXI¹¹.

O Estado-Maior havia deixado claro que os requerimentos do Tipo XXIA (os modelos B e C nunca chegaram a ser terminados), impensáveis no começo da guerra, deveriam alcançar 18 nós em imersão e autonomia de 90 minutos. Não obstante, a potência dos motores elétricos deveria ter um rendimento triplo em relação aos *U-Boats* fabricados até então. O modelo, baseado no Tipo XVIII, garantia uma imersão de 135 metros em meros 20 segundos (ROMAÑA, 2010, p. 362-363). Porém, embora fosse um protótipo brilhante, o tempo de que a Kriegsmarine dispunha era escasso. Dönitz teria de encarar as derrotas submarinas, dado que o submarino elétrico não poderia ser lançado em serviço até meados de 1944 (Id, 2010, p. 362). Neste ano e no seguinte, dos 200 submarinos previstos para serem comissionados, apenas 113 o foram (LÜDEKE, 2011, p. 279), dentre 133 construídos (WILLIAMSON, 2005, p. 61).

Recebeu o apelido *elektroboat* devido a seu mecanismo quase totalmente elétrico. Agora, poderia se movimentar silenciosamente em imersão, ainda sem dispensar novos modelos poderosíssimos de motor a diesel para momentos mais oportunos. Isso significava que a nova máquina da Kriegsmarine poderia se movimentar sob a água por mais de 75 horas sem precisar emergir¹². Outra grande novidade é que

9 Pequenos navios providos de armas antissubmarinas, incluindo sonares, radares, morteiros *hedgehogs* e cargas de profundidade. Modelos mais notáveis: fragata da classe *River* e corveta da classe *Flower* (ambas utilizadas pelo Reino Unido e pelos EUA) (COSTILLA, 2009, p. 108-109; LÜDEKE, 2011, p. 294).

10 Como o *Hudson*, o *Short Sunderland* e o *B-24 Liberator*, todos dispostos de bombas e cargas de profundidade (COSTILLA, 2009, p. 108-109). Nem mesmo os *U-Boats* que dispensavam a emersão eram poupados, já que os aviões com sistema de detecção podiam mirar no inimigo sem absolutamente nenhuma visibilidade (ROMAÑA, 2010, p. 360).

11 Muitos consideram, inclusive dentre as referências bibliográficas deste artigo, como José Miguel Romaña e Gordon Williamson, que o Tipo XXI tenha sido o primeiro submarino de verdade a ser fabricado, decorrente do fato que seus antecessores não tinham capacidade para permanecerem submersos por um longo período de tempo, sendo classificados não como submarinos, mas como “submergíveis”.

12 Assim como o Tipo XXI, o Tipo XXIII também era elétrico, mas de pequeno porte e destinado a missões na costa. Sua capacidade de armas era de apenas dois torpedos, que podiam ser lançados também na vertical. Foi produzido em pequeno número (Uboat.Net).

foi o primeiro tipo de submarino a se movimentar mais rapidamente enquanto imerso do que enquanto emerso (WILLIAMSON, 2005, p. 59). Assim, ele poderia por a pique um comboio inteiro sem que houvesse tempo de o inimigo reagir. Embora o sistema elétrico aplicado nos submarinos fosse utilizado desde a década de 30, não era um investimento vantajoso, pois os modelos de sua época eram mais eficientes emersos do que submersos (JEDRZEJEWSKI, 2014).

Seu sistema de defesa, ainda, era constituído por quatro canhões antiaéreos de 20 milímetros em duas montagens duplas, com uma cadência teórica de tiro máxima de 480 disparos – mas, na prática, não passavam de 220 –, e uma reserva de 16 mil cartuchos no total. Esses canhões, situados nas partes dianteira e traseira da vela, podiam girar

240 graus, metade a bombordo e metade a boreste (ROMAÑA, 2010, p. 365).

O Tipo XXI foi verdadeiramente colocado à prova no final de abril de 1945, quase no término da guerra. O U-2511 foi construído em Hamburgo e partiu para o Atlântico sob comando de Adalbert Schnee (Uboat.Net). Próximo da costa oeste da Grã-Bretanha, o *U-Boat* detectou uma esquadilha britânica de caça-submarinos, que, por sua vez, também percebeu a presença do submarino. Este rapidamente imergiu para 40 metros, sem condições de vantagem sobre os inimigos – e, para surpresa da tripulação, as hélices das navas britânicas já não eram detectadas pelos microfones. Passados quatro dias, sob 80 metros de profundidade, porém, o U-2511 detectava uma nova ameaça:



O intacto U-Boat Type XXI U-2540, atualmente utilizado como museu naval em Bremenhaven, Alemanha. Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6c/2004-Bremerhaven_U-Boot-Museum-Sicherlich_retouched.jpg>

um cruzador pesado *Norfolk* escoltado por três destróieres (ROMAÑA, 2010, p. 371). Em troca de palavras entre o tenente de engenharia Suhren e outros tripulantes, Schnee desabafou:

– Este é meu 18º cruzador. [...] Nunca havia tido um cruzador diante de meus tubos. E quando o consigo... é precisamente agora.

– “Agora”? O que quer dizer com isso?

– Como poderíamos imaginar então que chegaríamos a nos aproximar tanto de um cruzador sem que este nos descobrisse nem seus barcos de escolta nos atacassem? (BEKKER, *apud* ROMAÑA, 2010, p. 37).

Mas Schnee não ordenou o ataque. Havia dois dias que recebera uma mensagem ordenando o cessar-fogo: o Marechal Montgomery havia, com Karl Dönitz, assinado um armistício. Quando Schnee se encontrou com os oficiais ingleses, naquele mesmo navio que estava sob sua mira, declarou que aquela mesma unidade já havia estado sob sua mira direta. No diário de operações, estava a prova, que tirou exclamações dos oficiais (ROMAÑA, 2010, p. 371-373).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Karl Dönitz, como *Führer* após o suicídio de seu antecessor, assinou a capitulação total em 7 de maio de 1945; à meia noite do dia seguinte, era acordado o fim das hostilidades. A Alemanha estava oficialmente rendida às potências aliadas (FEST, 2005, p. 174).

Dentre tantos protótipos e máquinas revolucionárias construídas pelos alemães no decorrer da guerra, muitas foram destruídas e a maioria foi roubada por tropas inimigas. Desses modelos, não apenas o setor marítimo foi inovado. Havia naves discoidais, erroneamente apontadas como OVNI

pelos americanos (provavelmente para não admitirem que o poderio bélico alemão era tão avançado, quando os rumores sobre a arma começaram a circular); poderosos aviões a jato, como o Messerschitt Me-262 ou o Gotha Go-229 – e até mesmo modernas armas de infantaria, como a Sturmgewehr 44, ou o míssil, como o Peenemünde A4, também conhecido como V-2. De todas essas invenções, uma coisa era certa: os vencedores fariam bom proveito, tanto por parte da União Soviética como dos Estados Unidos. Afinal, tanta tecnologia para ser aproveitada na Guerra Fria deveria partir de algum lugar.

E, não menos importante para a tecnologia bélica, havia o *U-Boat*. Sua história foi importante no decorrer da Segunda Guerra Mundial, por desafiar a tecnologia marítima dos Aliados. Mas, como todo progresso voltado à tecnologia militar, houve um grande sacrifício. Conforme lembra Juan Vázquez,

cerca de 3 mil navios, com mais de 14 milhões de toneladas brutas, foram enviados ao fundo do mar por submarinos alemães. Mas o preço foi muito alto. Dos 1.131 *U-Boats* que chegaram a ser concluídos e a entrar em serviço, 863 realizaram missões de combate. Desses, 754 foram afundados, ou seja, 87% de baixas. Dos 39 mil tripulantes de submarinos que participaram de missões, 28.730 morreram em combate, quase três quartos (VÁZQUEZ, 2009, p. 137).

Não é uma lição nova o fato de que toda guerra traz avanço na tecnologia, já que nada mais é que uma corrida pela vitória. Mesmo diante de todas as limitações impostas pelo vencedores da Primeira Guerra Mundial, a Alemanha conseguiu burlar os documentos para ressuscitar seu poderio naval, ousadamente construindo subma-

rinos em segredo até o momento em que fosse oportuno para amedrontar seus antigos inimigos. Conforme declarou o próprio primeiro-ministro britânico, Winston Chur-

chill, em seu livro sobre a Segunda Guerra Mundial: “a única coisa que realmente me amedrontou durante a guerra foram os U-Boats” (CHURCHILL, 2013).

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Submarinos; Marinha da Alemanha; Segunda Guerra Mundial;

REFERÊNCIAS

- ALEOTTI, Luciano (org.). *Hitler – o julgamento da história*. Série pró e contra. Edições Melhoramentos: São Paulo, 1975.
- BASSETT, Richard. *Almirante Canaris: misterioso espião de Hitler*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 2005.
- BEKKER, Cajus. In: ROMAÑA, José Miguel. *Armas secretas de Hitler*. São Paulo: Madras, 2010, p. 37.
- BUTLER, Rupert. *A Gestapo: 1933-1939: A fundação da Polícia Secreta de Hitler*. São Paulo: Editora Escala, v. 1, 2008.
- CARDONA, Gabriel. “A Batalha do Atlântico”. In: *Coleção 70º aniversário da II Guerra Mundial*. São Paulo: Abril Coleções, v. 7, p. 6-29, 2009.
- CHURCHILL, Winston S. *The Second World War*. Blommsbury Academic: Reino Unido, 2013.
- COSTILLA, Matías. “Encouraçados de Bolso”. In: *Coleção 70º aniversário da II Guerra Mundial*. São Paulo: Abril Coleções, v. 1, 2009, p. 124-125.
- _____. “O U-47 em Scapa Flow: o início de uma lenda”. In: *Coleção 70º aniversário da II Guerra Mundial*. São Paulo: Abril Coleções, v. 7, 2009, p. 101.
- _____. “Os navios-escolta contra os U-Boats”. In: *Coleção 70º aniversário da II Guerra Mundial*. São Paulo: Abril Coleções, v. 7, 2009, p. 108-109.
- FEST, Joachim. *No bunker de Hitler*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2005.
- GARRATY, John. The New Deal, National Socialism, and the Great Depression. In: *The American Historical Review*. EUA: Oxford University Press, 1973. Vol. 78, nº 4, p. 909-910.
- GELLATELY, Robert. In: GOLDENSOHN, Leon. *As entrevistas de Nuremberg*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 37.
- HOBSBAWM, Eric. *Era dos extremos: o breve século XX (1914-1991)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- JEDRZEJEWSKI, Marcin. *The Electroboats: The origins and development of the wonder U-Boat*. In: <<http://uboat.net/technical/electroboats.htm>>. Acesso 20 set. 2014.
- JURADO, Carlos. “As excessivas exigências do Tratado de Versalhes”. In: *Coleção 70º aniversário da II Guerra Mundial*. São Paulo: Abril Coleções, v. 1, 2009, p. 31-37.
- _____. “A crise econômica mundial e suas consequências”. In: *Coleção 70º aniversário da II Guerra Mundial*. São Paulo: Abril Coleções, v. 1, 2009, p. 39-42.
- LÜDEKE, Alexander. *Weapons of World War II*. Bath: Parragon, 2011.

- MAZZUCHELLI, Frederico. *A crise em perspectiva: 1929 e 2008*. In: Scielo. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-33002008000300003&script=sci_arttext>. Acesso 8 set. 2014.
- MOORHOUSE, Roger. *Quero matar Hitler*. São Paulo: Ediouro, 2009.
- MUELLER, Michael. *Canaris: The Life and Death of Hitler's Spymaster*. Reino Unido: Chatham Publishing, 2007.
- RIBEIRO, Fernanda Teixeira. "O ataque a Scapa Flow". In: *Coleção Grandes Guerras*. São Paulo: Abril, v. 28, p. 36-39, Abril, 2009, p. 36-39.
- ROMAÑA, José Miguel. *Armas secretas de Hitler*. São Paulo: Madras, 2010.
- TORRES, Gregorio. "Karl Dönitz, o sucessor de Hitler na presidência". In: *Coleção 70º aniversário da II Guerra Mundial*. São Paulo: Abril Coleções, v. 7, p. 34-35, 2009.
- TYPE VIIC. In: <<http://www.uboat.net/types/viic.htm>>. Acesso 15 set. 2014.
- VÁZQUEZ, Juan. "O mundo em guerra". In: *Coleção 70º aniversário da II Guerra Mundial*. São Paulo: Abril Coleções, v. 7, 2009, p. 31-137.
- WILLIAMSON, Gordon. *Wolf Pack: The History of the U-Boat in World War II*. Osprey Publishing: Reino Unido, 2005.



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 de quinta a domingo com saída do cais do ECM nos horários 12h30, 14h e 15h30

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

O CONTRATO DE AUTONOMIA DE GESTÃO: O plano de gestão estratégica em uma OMPS*

CARLOS EDUARDO DE FREITAS SAVIOLI**
Capitão de Corveta (EN)

SUMÁRIO

Introdução	
Histórico	
A natureza jurídica das OMPS e seus efeitos	
Contribuições constitucionais e legislativas à ampliação da Autonomia Gerencial das OMPS	
Restrições jurídicas à Autonomia de Gestão das OMPS	
Restrições Trabalhistas à Autonomia Gerencial das OMPS	
Restrições constitucionais-tributárias à autonomia financeiro-orçamentária das OMPS	
Restrições administrativas à ampliação da Autonomia Gerencial das OMPS	
Sugestões para aumentar a Autonomia de Gestão das OMPS	
Transformação da OMPS em uma Agência Executiva	
Inclusão em lei das metas previstas no Contrato de Autonomia de Gestão	
Inclusão de proteções legais contra contingenciamentos orçamentários	
Conclusão	

* N.R.: Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval como parte do Curso Superior.

** N.R.: Gerente de Sistemas de Combate da Diretoria-Geral do Material da Marinha. É bacharel em Direito e em Letras pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Mestre em Engenharia Elétrica e engenheiro eletrônico pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.

INTRODUÇÃO

As Organizações Militares Prestadoras de Serviço (OMPS) surgiram no ordenamento jurídico brasileiro no contexto da reforma do aparelho do estado implementada nos anos 1990, que tinha como um dos seus propósitos globais a limitação da atuação estatal, por meio da transferência, sempre que possível, de serviços não exclusivos do Estado à iniciativa privada (BRASIL, 1995, p. 45). Esta transferência poder-se-ia ocorrer mediante privatização de estatais ou implantação de contratos de gestão nos órgãos que não pudessem ser privatizados (*ibid.*, p. 47).

Dessa forma, por meio da Lei nº 9.724/98, o Poder Executivo foi autorizado a qualificar como OMPS órgãos da Administração Pública para os quais poderiam ser concedidas autonomias gerencial, orçamentária e financeira (*idem*, 1998b), a partir de um contrato firmado entre a OMPS e o Poder Executivo federal (*idem*, 1988). Dentre as possibilidades de autonomia concedidas às OMPS, estariam a de gerar suas próprias receitas, a de aplicá-las em sua atividade-fim, a de contratar pessoal pelo regime jurídico da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e a de possuir um limite de dispensa de licitação equivalente ao dobro das outras OM das Forças Armadas (*idem*, 1998b).

Ao analisar as verdadeiras possibilidades jurídicas de autonomia das OMPS, será visto que essa autonomia ainda sofre severas restrições jurídicas à sua plenitude, apesar de ter havido uma relativa ampliação devido a alterações constitucionais e legislativas empreendidas nos anos 1990. Todas essas restrições derivam, direta ou indiretamente, do fato de a OMPS ter enquadrada sua natureza jurídica como órgão da Administração Pública Direta e, portanto, subordinada ao regime do Decreto-Lei

nº 200/67 e ao princípio constitucional da legalidade (*idem*, 1988). Além disso, há o equívoco de o constituinte brasileiro ter escolhido o instituto do contrato como instrumento de ampliação dessa autonomia. Essas restrições, de ordem constitucional, trabalhista, financeira, tributária e administrativa, atingem significativamente as autonomias gerencial, orçamentária e financeira das OMPS, conforme será demonstrado.

O propósito principal deste trabalho é, portanto, mostrar como a autonomia das OMPS pode ser interpretada à luz do direito brasileiro e como o seu próprio processo histórico de formação terminou criando grandes restrições administrativas para os seus dirigentes. A partir desse quadro, surge como um propósito secundário deste trabalho a sugestão de alterações no ordenamento jurídico brasileiro capazes de afastar algumas dessas restrições.

Este trabalho divide-se em mais seis títulos. Nos títulos 2, 3 e 4 são apresentados, respectivamente, o histórico das OMPS, a sua natureza jurídica no direito brasileiro e as contribuições legislativas, ocorridas nos anos 1990, que tinham como propósito conceder-lhes maior autonomia administrativa. Nos títulos 5 e 6 serão apresentadas, respectivamente, as restrições legais que existem para as OMPS justamente devido à sua própria natureza jurídica e as sugestões de alterações legislativas que poderiam afastar algumas dessas restrições. Por fim, no título 7, é apresentada a conclusão.

HISTÓRICO

Um dos motivos que levaram à criação da sistemática OMPS na Marinha do Brasil (MB), em 1994, foi a necessidade de a instituição conhecer o custo de posse da sua própria estrutura industrial, utilizada na prestação de serviços de manutenção de seus meios (BRASIL, 2008, p. 1-1). A

solução encontrada pela MB foi a de dotar determinadas Organizações Militares (OM) com um complexo sistema de contabilidade de custos e controles internos, gerador de informações financeiras que hoje permitem à Alta Administração Naval visualizar tanto seus reais custos quanto avaliar as “necessidades estratégicas de suas existências” (*ibid.*, p. 1-2).

A ideia de conceder maior autonomia de gestão para antes da Administração Pública Direta, entretanto, nasceu do conjunto de reformas do aparelho do Estado idealizado no governo Fernando Henrique Cardoso (FHC) e apresentada no documento Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado (*idem*, 1995), que expunha a intenção do Poder Executivo de tornar mais moderna a administração pública e facilitar o seu ajuste fiscal (SILVA, 2000, p. 18). Entre as medidas propostas nesse plano estava o “aperfeiçoamento do sistema jurídico-legal” (BRASIL, 1995, p. 49), com emendas à Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB/88), “de maneira a remover os constrangimentos existentes que impedem a adoção de uma administração ágil e **com maior grau de autonomia**” (*ibid.*, p. 49, grifo nosso).

Dessa forma, o fundamento constitucional que permitiu o surgimento das OMPS no ordenamento jurídico consubstanciou-se na Emenda Constitucional (EC) nº 19/98, de 5 de junho de 1998, que, ao incluir o §8º no artigo 37, possibilitou ao Poder Público a concessão de maior autonomia aos seus órgãos da administração direta e indireta, *in verbis*:

§8º A autonomia gerencial, orçamentária e financeira dos órgãos e entidades da administração direta e indireta poderá ser ampliada mediante contrato a ser firmado entre seus administradores e o poder público, que tenha por objeto a

fixação de metas de desempenho para o órgão ou entidade, cabendo à lei dispor sobre:

- I – o prazo de duração do contrato;
- II – os controles e critérios de avaliação de desempenho, direitos, obrigações e responsabilidade dos dirigentes;
- III – a remuneração do pessoal. (BRASIL, 1998c, não paginado)

Além disso, a então nova redação dada pela EC 19/98 ao *caput* do artigo 39 da CRFB/88 revogava tacitamente a obrigação de União, Estados e Municípios manterem o Regime Jurídico Único (RJU) (BRASIL, 1990) para seus servidores, instituindo, assim, um novo regime de “contrato de emprego público” (*idem*, 2007, p. 807), em que a contratação de pessoal poder-se-ia dar pelo regime da CLT, um importante passo à consecução da autonomia gerencial das OMPS.

Cerca de seis meses depois, em consonância com o novo substrato constitucional, foi promulgada, em 1º de dezembro de 1998, a Lei nº 9.724, que dispunha sobre a autonomia de gestão das OMPS, instituindo o contrato de gestão, a contratação pelo regime da CLT, a substituição gradual de servidores por empregados públicos, a dispensa de licitação por um limite maior e a geração autônoma de receitas complementares próprias por meio da prestação de serviços a entes governamentais e extragovernamentais, além de ter autorizado a contratação de até 10 mil empregados públicos (*idem*, 1998b). Por sua vez, pelo Decreto nº 3.011/99, de 30 de março de 1999, o Poder Executivo Federal qualificou 13 OM da MB como OMPS passíveis de sujeição a esse novo regime (*idem*, 1999c).

Entretanto, em 5 de janeiro de 2000, os partidos dos Trabalhadores (PT), Democrático Trabalhista (PDT), Comunista do Brasil (PC do B) e Socialista Brasileiro

(PSB) ajuizaram a Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin) nº 2.135-4/DF (*idem*, 2007, p. 807) no Supremo Tribunal Federal (STF), para que fosse declarada a inconstitucionalidade da quebra do RJU e os efeitos da então EC 19/98 fossem suspensos até o julgamento final da ação (TRABALHADORES *et al*, 2000, p. 48). Em 2 de agosto de 2007, o STF suspendeu os efeitos dessa EC e a Adin está pendente de julgamento. Desde então, as OMPS estão impossibilitadas de contratar pessoal pela CLT (BRASIL, 2007, p. 940).

A NATUREZA JURÍDICA DAS OMPS E SEUS EFEITOS

A subordinação do Estado brasileiro ao princípio constitucional da legalidade (*idem*, 1988) torna imprescindível o debate acerca da natureza jurídica de uma OMPS, uma vez que ela é um órgão pertencente à Administração Pública, o que será demonstrado. De forma sucinta, o princípio da legalidade está expresso no Artigo 5º, II da CRFB/88¹, obrigando o cidadão a fazer o que estiver expresso em lei e desobrigando-o de fazer o que nela não estiver. Como é do Estado brasileiro a prerrogativa de promulgar as leis, a consequência imediata da aplicação desse princípio é a imposição ao Estado da restrição de só poder fazer o que estiver expresso em lei, nada mais. Portanto, as omissões da lei significam, ao mesmo tempo, permissões ao cidadão e proibições ao Estado.

A determinação da natureza jurídica de um instituto do direito é uma das atividades mais importantes desse campo do conheci-

mento. Trata-se de um método subjetivo de classificação que, segundo Câmara, pretende fixar a categoria jurídica a que o instituto pertence, o gênero do qual aquele instituto é espécie (CÂMARA, 2004, p. 142). Ao determinar-se o gênero de um instituto de direito, é possível saber quais são as regras do ordenamento jurídico vigente aplicável a ele, para, a partir de uma interpretação sistemática (DINIZ, 2009, p. 440), dar a essas regras o seu verdadeiro sentido e estabelecer os efeitos das suas relações jurídicas decorrentes. De forma simples, esta é a importância de se perquirir sobre a natureza jurídica do instituto da OMPS: saber o que lhe é permitido fazer, o que é proibido e sob quais circunstâncias.

A correta determinação da natureza jurídica da OMPS é um processo analítico que, neste caso, perpassa pelo exame da CRFB/88, do Código Civil de 2002 (CC/02), do Decreto-Lei (DL) 200/67, da Lei de Consórcios Públicos (Lei nº 11.107/2005) e da Lei Complementar (LC) nº 97/1999.

Pela CRFB/88, a União é dividida nos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário² (BRASIL, 1988), sendo que a Presidência da República e seus ministérios, de acordo com o DL 200/67, fazem parte da Administração Federal do Poder Executivo³ (*idem*, 1967). Ainda, a União, pelo CC/02, é definida como uma “pessoa jurídica de direito público interno”⁴ (*idem*, 2002, não paginado).

Já as Forças Armadas, pela CRFB/88, são “instituições nacionais permanentes e regulares”, organizadas “sob a autoridade suprema do Presidente da República”⁵ (*idem*, 1988, não paginado). A LC 97/1999

1 CRFB/88, art. 5, II – “Ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei.” (BRASIL, 1988, não paginado)

2 CRFB/88, Art. 2º.

3 DL 200/67, arts. 1º, 2º e 4º.

4 CC/02, Art. 41.

5 CRFB/88, Art. 142.

subordina-as ao ministro de Estado da Defesa e dá-lhes o direito de dispor de “estruturas próprias”⁶ (*idem*, 1999a, não paginado).

O DL 200/67 e a Lei de Consórcios Públicos, por sua vez, apresentam as características e espécies jurídicas a que pertence qualquer órgão da Administração Federal, o que já é o suficiente para que se busque o enquadramento da natureza jurídica das OMPS em uma dessas espécies. Ressalte-se que, pelo princípio da legalidade, as espécies jurídicas relacionadas na legislação apresentada são as únicas que existem, uma vez que um órgão do Estado não poderá pertencer a uma espécie jurídica não prevista em lei.

Pelo DL 200/67, a Administração Pública Federal divide-se em Direta e Indireta, sendo a Indireta composta por entidades de personalidade jurídica própria, cujas espécies são autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista e fundações públicas⁷ (BRASIL, 1967). A Lei de Consórcios Públicos acrescentou também a espécie do Consórcio Público a esse rol⁸ (*idem*, 2005).

Diante do exposto, não há dúvida de que, ao subordinar-se, em última instância, ao Comando da Marinha, sendo este, por sua vez, subordinado ao Ministério da Defesa e à Presidência da República, as OMPS pertencem à Administração Pública Federal da União, ou seja, são órgãos de uma pessoa jurídica de direito público interno.

Quanto ao tipo de Administração Federal, doravante Administração Pública, a que as OMPS pertencem, Direta ou Indireta, é necessário que seja feita uma análise comparativa com todas as entidades pertencentes à Administração Pública, tendo como referência a aplicação pura do princípio da legalidade, para que se verifique qual forma das espécies existentes uma OMPS pode assumir.

Ao comparar-se a OMPS com as espécies de empresa pública e de sociedade de economia mista da Administração Pública Indireta, conclui-se que a OMPS não pode assumir a forma de nenhuma delas, pois ambas são definidas como pessoas jurídicas de direito privado para exploração de atividade econômica e são criadas por lei⁹ (*idem*, 1967). A lei 9.724/98 não autoriza a criação das OMPS como nenhuma dessas duas espécies, pois não as menciona. O enquadramento da OMPS como uma fundação pública também não é possível, pois o DL 200/67 exclui as entidades de direito público da execução das atividades de uma fundação¹⁰ (BRASIL, 1967), e a Lei 9.724/98 deixa expresso que as OMPS são entidades de direito público, pois conservam os atributos de militares, pertencem à Marinha e devem ser dirigidas por oficiais¹¹ (*idem*, 1998b).

A OMPS também não pode possuir natureza jurídica de autarquia, pois aquela, ao contrário desta, não goza de autonomia patrimonial, apenas gerencial, orçamentária

6 LC 97/99, Art. 3º.

7 DL 200/67, Art. 4º.

8 Lei 11.107/2005, Art. 6º, Iº.

9 DL 200/67, Art. 5º, II e III.

10 DL 200/67, Art. 5º – “Para os fins desta Lei, considera-se: [...]”

IV – Fundação Pública – a entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, criada em virtude de autorização legislativa, **para o desenvolvimento de atividades que não exijam execução por órgãos ou entidades de direito público**, com autonomia administrativa, patrimônio próprio gerido pelos respectivos órgãos de direção e funcionamento custeado por recursos da União e de outras fontes. (BRASIL, 1967, não paginado, grifo nosso)

11 Lei 9.724/98, Arts. 1º e 2º.

e financeira¹². Finalmente, a OMPS também não pode ser um consórcio público, pois este exige a associação entre entes diferentes da federação com a única finalidade de atender a objetivos de interesse comum que a União tenha com estados e/ou municípios¹³ (*idem*, 2005). No caso da OMPS, o único potencial interesse comum da União com outros entes seria a prestação de serviços a órgãos governamentais dos estados ou municípios, mas a Lei nº 9.724/98 estabelece que esses serviços só podem possuir caráter complementar, e não principal¹⁴ (*idem*, 1998b).

Por exclusão a todas as espécies de órgãos definidos como pertencentes à Administração Pública Indireta, com cujas características legais as OMPS não encontraram uma compatibilidade perfeita, e em consonância com o princípio da legalidade, para o qual não pode existir um órgão da Administração Pública sem compatibilidade com nenhuma espécie jurídica estabelecida na lei, a natureza jurídica da OMPS somente pode ser determinada, de forma residual, como órgão da Administração Pública Direta, a única categoria legal restante.

As OMPS não possuem personalidade jurídica própria e sujeitam-se ao regime jurídico da Administração Pública, especial aos princípios constitucionais: legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência (BRASIL, 1988)

Como consequência dessa natureza jurídica estabelecida, as OMPS não possuem personalidade jurídica própria¹⁵ e sujeitam-se ao regime jurídico da Administração Pública (DI PIETRO, 2011, p. 61), em especial aos princípios constitucionais prescritos na CRFB/88, Art. 37: legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência (BRASIL, 1988).

CONTRIBUIÇÕES CONSTITUCIONAIS E LEGISLATIVAS À AMPLIAÇÃO DA AUTONOMIA GERENCIAL DAS OMPS

O fato de não possuir personalidade jurídica dificulta sobremaneira o estabelecimento dos efeitos jurídicos advindos de um vínculo de natureza contratual da Administração Pública Direta com as OMPS, conforme será demonstrado. Mesmo assim, as alterações constitucionais trazi-

das pela EC 19/98¹⁶ e a promulgação da Lei 9.724/98 foram capazes de, sob uma perspectiva jurídica teórica, ampliar a autonomia gerencial de uma OM qualificada como OMPS. Entretanto, essa ampliação de autonomia só pode ser constatada quando comparada com o nível de autonomia ge-

12 DL 200/67, Art. 5º, I, comparado com a Lei 9.724/98, art. 2º.

13 Lei 11.107/2005, Art. 1º.

14 Lei 9.724/98, Art. 1º, III.

15 Pela aplicação do princípio da legalidade, a omissão do DL 200/67 a respeito da personalidade jurídica dos órgãos da Administração Pública Direta indica que estes não possuem personalidade jurídica. Se a tivessem, isto estaria expresso, como fez o legislador ao deixar expresso, por exemplo, no art. 4º, II, que as entidades da Administração Pública Indireta são “dotadas de personalidade jurídica própria” (BRASIL, 1967, não paginado).

16 Com a introdução do Art. 37, §8º à CRFB/88.

rencial que uma OM das Forças Armadas ordinariamente possui.

Antes de estudar esses efeitos jurídicos, torna-se necessária uma análise para se determinar agora a natureza jurídica do Contrato de Autonomia de Gestão, que é justamente o instrumento criado pelo constituinte para a ampliação dessa autonomia.

É notória a relação do direito com a hermenêutica, sendo esta definida como a “teoria científica da arte de interpretar” (MAXIMILIANO, 2008, p. 1). A hermenêutica jurídica possui uma técnica, orienta-se por regras reconhecidas e busca, ao fim e ao cabo, “determinar o sentido e o alcance das expressões em direito” (*ibid.*, p. 1). Uma das regras de hermenêutica jurídica mais conhecidas é a de que “não se presumem, na lei, palavras inúteis” (*ibid.*, p. 204), ou seja, todas as palavras em textos legais, contratuais ou jurisprudenciais são dotadas de um valor jurídico específico, ainda que pareçam inúteis ou supérfluas. Ao intérprete, cabe o trabalho de encontrar esses valores jurídicos.

Isto posto, determinados vocábulos já possuem acepções jurídicas amplamente aceitas e, quando mencionados no texto, suscitam nos intérpretes, não raro, um complexo sistema de significados e relações jurídicas aplicáveis. Em direito, dois sinônimos podem ter significados jurídicos completamente diferentes.

Este é o caso do vocábulo contrato. Na sintética definição de Caio Mário da Silva Pereira, um dos mais importantes e respeitados doutrinadores do direito civil brasileiro da segunda metade do século XX, um contrato é um “negócio jurídico bilateral”, um “acordo de vontades com a finalidade de produzir efeitos jurídicos” (PEREIRA, 2005, p. 7).

No caso em análise, a CRFB/88 e a Lei 9.724/98 autorizaram a possibilidade do

estabelecimento de um contrato entre a OMPS e o Poder Público. O Poder Público tem que ser aqui entendido como o Poder Executivo Federal, já que, pelo Decreto 3.011/99, este Poder não somente exerce o direito de qualificar as OMPS da MB como também estipula a condição de que essa qualificação só se torna juridicamente eficaz com a celebração daquilo que denominou como Contrato de Autonomia de Gestão¹⁷ (BRASIL, 1999c, não paginado). Deduz-se, então, que as partes desse hipotético contrato são a OMPS e o Poder Executivo Federal.

Ocorre que, ao pertencerem ambos à Administração Pública Direta Federal, as partes desse contrato são a mesma pessoa, o que viola um dos requisitos jurídicos da existência de um contrato, que é a sua bilateralidade. Portanto, por uma impossibilidade jurídica, o Contrato de Autonomia de Gestão é uma figura contratual inexistente, sendo também inexistentes os efeitos jurídicos contratuais que pretendia produzir. Não se está aqui negando o fato de que existe uma relação jurídica entre a OMPS e a Administração Pública, mas torna-se, então, necessário analisar qual é a natureza dessa relação e determinar os seus reais efeitos jurídicos, já que estes não podem ser os de um contrato.

Porém, antes de analisar qual a verdadeira natureza da relação jurídica existente entre o Poder Público e a OMPS, é possível deduzir que o simples afastamento da natureza contratual já produziu imediatamente o seu primeiro efeito jurídico, benéfico para as OMPS. Como visto, é a Lei 9.724/98 que autoriza o Poder Executivo a qualificar uma OM da MB como OMPS. Uma vez qualificadas, as OMPS passam a dispor das prerrogativas ali relacionadas. O Poder Executivo, por sua vez, no Decreto

17 Decreto 3.011/99, art. 1º, §1º.

3.011/99, determinou que 13 OM da MB só poderiam dispor efetivamente da sua condição de OMPS após a celebração do Contrato de Autonomia de Gestão¹⁸ (*ibid.*, não paginado). Portanto, o efeito de dispor das prerrogativas de OMPS pelas 13 OM estaria suspenso até que o contrato fosse celebrado com cada uma delas. Ora, como esta condição suspensiva é juridicamente impossível¹⁹, nula é a suspensão pretendida²⁰ e as prerrogativas de OMPS passaram a valer para aquelas 13 OM desde o dia de publicação do Decreto. Logo, as 13 OM qualificadas como OMPS nunca precisaram esperar pela celebração de um Contrato de Autonomia de Gestão para, por exemplo, ter o seu limite de despesa automaticamente aumentado para 20% nos casos de dispensa de licitação (BRASIL, 1993).

Quanto ao desejo do constituinte de ampliar a autonomia da OMPS com o Poder Público, por meio de uma relação jurídica que, como visto, não é contratual, torna-se necessário, extraordinariamente, encontrar um sentido jurídico diverso do convencional para o termo contrato.

Ao analisar essa espécie de contrato, Di Pietro entende que, ao não se poder admitir que a mesma pessoa jurídica, a União, “tenha interesses contrapostos defendidos por órgãos diversos”, os contratos de gestão “correspondem, quando muito, a termos de compromisso assumidos por dirigentes de órgãos, para lograrem maior autonomia e se obrigarem a cumprir metas”. Continuando, ela reduz o contrato de gestão a somente um “incentivo”, porque as metas fixadas já correspondem àquelas a que os dirigentes estão “obrigados a cumprir por

força da própria lei” (DI PIETRO, 2011, p. 341).

Há, entretanto, quem, após uma longa análise interpretativa sobre como o instituto do contrato entre órgãos da Administração Pública, conclua, com indignação, que ele simplesmente inexistente, posto que fruto de péssima técnica jurídica, conforme se expressa Celso Antônio Bandeira de Mello:

Assim, **tal dispositivo constitucional** – no que concerne ao contrato entre órgãos – **haverá de ser considerado como não escrito** e tido como um momento de supina infelicidade em nossa história jurídica, pela vergonha que atrai em nossa cultura, **pois não há acrobacia exegética que permita salvá-lo** e lhe atribuir um sentido compatível com o que está na própria essência do Direito e das relações jurídicas. (MELLO, p. 227, grifos nossos)

Com o devido respeito à posição doutrinária e ao vaticínio de um dos mais famosos doutrinadores do direito administrativo brasileiro, citada acima, acredita-se que há, sim, uma acrobacia exegética capaz de salvar o Contrato de Autonomia de Gestão, conforme será demonstrado a seguir.

A natureza da relação jurídica denominada Contrato de Autonomia de Gestão, entre a OMPS e o Poder Executivo Federal, só pode ser deduzida analiticamente se se partir do vínculo de subordinação existente entre o Presidente da República (chefe do Poder Executivo), uma das partes do contrato, e o dirigente da OMPS, a outra parte.

Sendo o dirigente de OMPS, por força de lei, um oficial da Marinha²¹, está ele

18 Decreto 3.011/99, art. 1º.

19 Como visto, não é possível uma pessoa jurídica celebrar contrato consigo mesma.

20 CC/02, art. 123 – “Invalidam os negócios jurídicos que lhe são subordinados:

I – as condições física ou juridicamente impossíveis, quando suspensivas.” (BRASIL, 2002, não paginado)

21 Lei 9.724/98, Arts. 1º e 2º.

submetido aos princípios constitucionais da hierarquia e da disciplina que regem a relação entre as Forças Armadas e o Presidente da República²² (BRASIL, 1988). Por sua vez, a disciplina é definida legalmente no Estatuto dos Militares como “a rigorosa observância e o acatamento integral das leis, regulamentos, normas e disposições que fundamentam o organismo militar e coordenam seu funcionamento” (*idem*, 1980, não paginado), a qual deve ser mantida “em todas as circunstâncias da vida entre militares da ativa” (*ibid.*, não paginado). Portanto, em tese, uma ordem recebida por um militar de sua cadeia de comando deverá ser cumprida, sob pena de se cometer uma contravenção disciplinar, sem prejuízo de outras sanções por eventuais danos causados. Assim, o vínculo de subordinação hierárquica entre uma OM e a Administração Pública Federal é diferente daquele existente entre os órgãos da Administração Pública Direta dirigidos por civis por ser mais rigoroso e, portanto, menos autônomo.

Entretanto, apesar do rigor do Estatuto dos Militares, o legislador desejou dar mais autonomia a determinadas OM a que qualificou como OMPS e criou para isso um instrumento a que deu o nome de Contrato de Autonomia de Gestão. A natureza desse contrato tem de ser diferente da de uma ordem recebida, senão haveria uma redundância indesejada no ordenamento jurídico, com dois institutos iguais. Portanto, sob esta diretriz hermenêutica é que se

deve buscar a verdadeira natureza jurídica desse contrato.

O efeito jurídico de um contrato é “criação de direitos e obrigações” entre as suas partes (PEREIRA, 2005, p. 7). Por sua vez, uma obrigação, ainda no sintético ensinamento de Caio Mário, é uma “norma de submissão” (*idem*, 2004, p. 4). Das várias classificações existentes sobre as obrigações na doutrina do direito civil, é da diferenciação conceitual entre as obrigações de meio e as obrigações de resultado que será encontrada a essência do Contrato de Autonomia de Gestão.

As obrigações de resultado são aquelas que se consideram atingidas “quando

O Contrato de Autonomia de Gestão tem a natureza jurídica de um ato administrativo para o cumprimento de obrigações de meio. Não tem eficácia jurídica de um contrato

o devedor cumpre o resultado final” (*ibid.*, p. 48), e as obrigações de meio são aquelas em que a sua “inexecução caracteriza-se pelo desvio de certa conduta ou omissão de certas precauções, sem se cogitar do resultado final” (*ibid.*, p. 48). Dessa forma, em uma delas, o devedor se

obriga a atingir o resultado e, na outra, o devedor se obriga a esforçar-se para atingir o resultado, não importando se o conseguiu de fato.

Neste momento, torna-se ainda pertinente a introdução de mais um conceito jurídico da disciplina de Direito Administrativo, a de “ato administrativo”. Diferentemente dos atos normativos e dos atos judiciais, o ato administrativo é aquele que expressa a declaração de vontade do Estado, produzindo efeitos concretos imediatos (DI PIETRO, 2011, p. 196). Maria Sylvia Zanella di Pietro

22 CRFB/88, art. 142.

define-o como “a declaração do Estado ou de quem o represente, que produz efeitos jurídicos imediatos, com observância da lei, sob o regime jurídico de direito público e sujeita ao controle pelo Poder Judiciário” (*ibid.*, p. 198).

Conceituada a diferença entre obrigações de meio e de resultado e introduzido o conceito de ato administrativo, pode-se deduzir que, por força dos princípios constitucionais da hierarquia e da disciplina, as ordens que qualquer militar recebe de sua cadeia de comando possuem a natureza jurídica de uma obrigação de resultado, uma vez que têm de ser rigorosamente observadas. Por outro lado, as obrigações as-

sumidas pelo dirigente de uma OMPS em um contrato de autonomia de gestão teriam a natureza de obrigações de meio, posto que, ao serem necessariamente diferentes das ordens, só poderiam obrigá-lo a se esforçar para alcançar o resultado. Portanto, o Contrato de Autonomia

de Gestão tem a natureza jurídica de um ato administrativo para o cumprimento de obrigações de meio. Se não for assim, não seria necessário que o legislador trouxesse à existência do ordenamento jurídico um instituto inútil, o Contrato de Autonomia de Gestão, se os seus efeitos pudessem ser inclusive alcançados de outro modo mais simples, isto é, a partir das próprias ordens transmitidas pela cadeia de comando.

De tudo o que foi aqui exposto, decorrem mais alguns efeitos jurídicos importantes, além daquele já citado no início desta análise.

Um dos efeitos é o de que o Contrato de Autonomia de Gestão não tem eficácia

jurídica de um contrato, porque não o é. Suas partes não estão sujeitas à legislação aplicável aos contratos, quer privados quer administrativos, o que já tem o condão de afastar de plano, por exemplo, em caso de qualquer inadimplemento do dirigente da OMPS, sua sujeição aos institutos jurídicos contratuais da responsabilidade civil, da exceção de contrato não cumprido, da resolução por onerosidade excessiva (BRASIL, 2002) e outros mais. A lista é extensa.

No plano militar, o mais importante efeito jurídico é o de que o dirigente de OMPS não poderá incidir em contravenção disciplinar no eventual caso de meta não atingida, exceto se for comprovada falta

de diligência na busca do resultado. A única sanção aplicável pela Administração Pública Federal, neste caso, seria a desqualificação da OMPS, com a correspondente perda das prerrogativas previstas na Lei 9.724/98.

No plano militar, o mais importante efeito jurídico é o de que o dirigente de OMPS não poderá incidir em contravenção disciplinar no eventual caso de meta não atingida

RESTRIÇÕES JURÍDICAS À AUTONOMIA DE GESTÃO DAS OMPS

Apesar dos avanços legislativos, é da inafastável natureza jurídica de órgão da Administração Pública Direta e da consequente subordinação ao princípio da legalidade que nascem as maiores restrições jurídicas às autonomias concedidas legalmente às OMPS, quando suas relações jurídicas são analisadas de forma sistemática à luz do ordenamento jurídico vigente. As restrições às autonomias gerencial, orçamentária e financeira podem ser divididas em trabalhistas, constitucionais, tributárias e administrativas.

Restrições trabalhistas à autonomia gerencial das OMPS

A suspensão, desde 2007, dos efeitos de contratação de pessoal pelo regime da CLT pelo STF constitui-se em uma grande restrição à autonomia gerencial das OMPS no que diz respeito à flexibilidade de contratação e demissão de pessoal. Constitucionalmente e sob a égide da Lei 8.112/90, RJU dos servidores civis federais, não é possível à Administração Pública Direta contratar pessoal civil sem concurso público (BRASIL, 1988) nem demitir sem o devido Processo Administrativo Disciplinar (PAD) (*idem*, 1990), em razão da estabilidade (*idem*, 1988). Quanto aos servidores militares, estes também não podem ser excluídos do serviço ativo sem os respectivos Conselhos de Justificativa ou de Disciplina, o que só pode ocorrer em casos de indignidade para o posto ou a bem da disciplina (*idem*, 1980). Portanto, enquanto a Adin não for julgada, a OMPS não possui autonomia alguma para contratar mão de obra.

Caso a Adin venha a ser julgada improcedente e seja então admitida a quebra do RJU do serviço público federal, a contratação de empregados públicos pelas OMPS dependerá, ainda, da autorização conjunta do comandante da Marinha²³ e do Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado²⁴ (*idem* 1998b), este extinto pelo Decreto nº 2.923/99 e sucedido em suas atribuições pelo atual Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão (*idem*, 1999b). Ainda que haja uma decisão judicial favorável do STF, a autonomia do dirigente da OMPS para contratação de

pessoal não será absoluta, uma vez que estará sempre condicionada à existência de uma autorização.

Se, por outro lado, vier a Adin a ser julgada procedente e inadmitida a quebra do RJU, todos os dispositivos da Lei 9.724/98 referentes à possibilidade de contratação de mão de obra pelo regime da CLT tornar-se-ão inconstitucionais e não poderão mais ser aplicados, afetando irreversivelmente a autonomia gerencial das OMPS nesse aspecto.

Restrições constitucionais-tributárias à autonomia financeiro-orçamentária das OMPS

A Lei 9.724/98 concedeu autonomia financeira às OMPS ao autorizar-lhes a geração de receitas a partir de duas formas: pela prestação de serviços a órgãos da MB²⁵ ou, complementarmente, pela prestação de serviços a outros órgãos governamentais e extragovernamentais, nacionais ou estrangeiros²⁶, com a aplicação de ambas as receitas no custeio de suas atividades²⁷ (BRASIL, 1998b). Por sua vez, partindo-se do conceito de autonomia orçamentária proposto por Kiyoshi Harada, segundo o qual um órgão orçamentariamente autônomo é aquele que se constitui “em uma unidade orçamentária” e que pode “utilizar-se das verbas com que foi contemplado” (HARADA, 2014, não paginado), é possível deduzir que, juridicamente, a autonomia orçamentário-financeira de uma OMPS é o direito que seu dirigente possui de apresentar uma proposta orçamentária, de sua unidade orçamentária, à Lei Orçamentária Anual (LOA), contemplando nela todas as

23 Sucessor das atribuições do ministro de Estado da Marinha.

24 Lei 9.724, Art. 7º.

25 Lei 9.724/98, art. 1º, II.

26 Lei 9.724/98, art. 1º, III.

27 Lei 9.724/98, art. 1º, IV.

receitas estimadas que poderá auferir com a prestação de seus serviços, de acordo com suas disponibilidades de mão de obra ou de capital, somado ao direito de utilizar financeiramente a dotação orçamentária consignada em suas próprias atividades, ao executar o orçamento.

Outro aspecto legal que contribui para maior autonomia financeiro-orçamentária da OMPS é a faculdade de se poder empregar integralmente as receitas complementares dos serviços prestados a outros entes como movimentação e empenho²⁸ (BRASIL, 1998b). A partir dessa autorização legal, poderia o dirigente da OMPS determinar, *a priori*, em sua proposta de LOA, o percentual de mão de obra ou capital de sua OMPS que empregará em serviços extra MB, e que servirá como investimento no próprio patrimônio ou na formação de seu pessoal.

Para que essa autonomia financeiro-orçamentária seja efetiva, torna-se imprescindível, então, que o orçamento destinado às OMPS não seja objeto de contingenciamentos, sob pena de haver serviços prestados sem a devida contraprestação financeira.

A possibilidade de geração autônoma de receitas, autorizada pela lei, sofre também algumas restrições quando interpretada sob uma perspectiva constitucional-tributária. Seja qual for o sentido atribuído pelo legislador aos órgãos extragovernamentais a que a OMPS pode prestar serviços, entende-se

que desses órgãos estão excluídas quaisquer pessoas jurídicas de direito privado, por força do disposto no parágrafo 2º do Artigo 173 da CRFB/88²⁹. Partindo-se de uma interpretação teleológica desse dispositivo constitucional (MAXIMILIANO, 2008, p. 124-125), deduz-se que a concessão de isenções fiscais àqueles que exploram diretamente uma atividade econômica viola o direito constitucional da livre concorrência³⁰ ao torná-la desleal e injusta em relação ao particular que explora a mesma atividade econômica, pois este não poderá deixar de considerar, em seu preço final, o peso dos tributos que é obrigado a pagar. Por isso, o constituinte negou a isenção fiscal às empresas públicas e às sociedades de economia mista, entes que podem explorar atividade econômica em nome do Estado³¹ (BRASIL, 1967). Ora, se, constitucionalmente, todos os entes da Administração Pública Direta gozam de isenção fiscal³², então isto significa que eles devem abster-se de explorar toda atividade econômica na qual haja qualquer espécie de concorrência com pessoas físicas ou jurídicas de direito privado. Isso inclui as empresas públicas e sociedades de economia mista, visto que são pessoas jurídicas de direito privado criadas para a exploração de atividades econômicas³³.

Vislumbra-se, porém, três exceções a essa regra. A primeira dá-se no caso de haver monopólio estatal para o exercício

28 Lei 9.724/98, art. 4º.

29 CRFB/88, art. 173, §2º – “As empresas públicas e as sociedades de economia mista não poderão gozar de privilégios fiscais não extensivos ao setor privado.” (BRASIL, 1988, não paginado)

30 CRFB/88, art. 170, IV.

31 DL 200/67, Art. 5º, II e III.

32 CRFB/88, art. 150 – “Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

[...]

VI – Instituir impostos sobre:

a) patrimônio, renda ou serviços, uns dos outros.” (BRASIL., 1988, não paginado, grifos nossos)

33 DL 200/67, Art. 5º, II e III.

de determinada atividade econômica, o que, pela CRFB/88, ocorre nas hipóteses previstas em seu artigo 177³⁴, caso em que não há concorrência de direito. Neste caso, poderia a OMPS prestar serviços aos entes da Administração Pública Indireta que exploram esse monopólio. A segunda hipótese dá-se no caso de atividades econômicas não exploradas por particulares em virtude de qualquer outro motivo, caso em que não haveria concorrência de fato. A terceira e última hipótese, embora apenas teórica, dá-se no caso de prestação de serviços a qualquer particular estrangeiro, desde que ocorra fora do território nacional, local onde o Estado brasileiro não exerce jurisdição e, portanto, não é obrigado a garantir o direito da livre concorrência. Naturalmente, esta terceira exceção ainda está condicionada ao respeito pela legislação do país onde o serviço da OMPS seria prestado.

Portanto, da interpretação jurídica sistemática sobre a possibilidade de geração de receitas complementares, deduz-se que a autorização para a prestação de serviços da OMPS está restrita, na esfera governamental dos três entes da Federação³⁵, somente a órgãos da Administração Pública Direta, fundações públicas, autarquias e consórcios públicos, todos estes, pelo princípio da legalidade, impedidos de explorar atividades econômicas. Na esfera governamental estrangeira, não há restrições. Quanto aos

órgãos extragovernamentais, se pessoas físicas ou jurídicas de direito privado e de nacionalidade brasileira, a OMPS só poderá prestar serviços nos casos de inexistência de concorrência de direito ou de fato. Se os órgãos extragovernamentais forem estrangeiros e privados, o serviço somente poderá ser prestado fora do território nacional, desde que não viole a correspondente legislação estrangeira.

Restrições administrativas à ampliação da Autonomia Gerencial das OMPS

O fato de ao dirigente da OMPS aplicarem-se os princípios constitucionais da hierarquia e da disciplina, uma vez que ele permanece como representante de um órgão militar subordinado à Administração Pública Direta Federal, será motivo de restrições administrativas quando as ordens recebidas de sua cadeia de comando, de algum modo, conflitarem com as ações que precisam ser levadas a cabo para o alcance das metas estabelecidas no Contrato de Autonomia de Gestão.

Tome-se como um exemplo hipotético a ordem transmitida a uma OMPS para a prestação de um determinado serviço na MB, logo após a ocorrência de um contingenciamento no orçamento da União, o que impedirá aquela OMPS de obter a sua respectiva receita e dificultará o cumprimento

34 CRFB/88, art. 177 – “Constituem monopólio da União:

I – a pesquisa e lavra das jazidas de petróleo e gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos;

II – a refinação do petróleo nacional ou estrangeiro;

III – a importação e exportação dos produtos e derivados básicos resultantes das atividades previstas nos incisos anteriores;

IV – o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no país, bem assim o transporte, por meio de conduto, de petróleo bruto, seus derivados e gás natural de qualquer origem;

V – a pesquisa, a lavra, o enriquecimento, o reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios e minerais nucleares e seus derivados, com exceção dos radioisótopos, cuja produção, comercialização e utilização poderão ser autorizadas sob regime de permissão, conforme as alíneas b e c do inciso XXIII do *caput* do art. 21 desta Constituição Federal.” (BRASIL, 1988, não paginado)

35 União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

de suas metas financeiras estabelecidas no contrato de gestão. No caso da ocorrência desse tipo de conflito, não cabe ao dirigente da OMPS decidir entre o cumprimento da ordem recebida ou o atendimento à cláusula do contrato, uma vez que o descumprimento desta, como visto, não o sujeita à responsabilidade jurídica, mas o daquela fá-lo-á incidir em contravenção disciplinar.

SUGESTÕES PARA AUMENTAR A AUTONOMIA DE GESTÃO DAS OMPS

Até o momento, foi apresentado que a autonomia de uma OMPS aumentou timidamente com as alterações legislativas empreendidas na década de 1990, embora ainda seja mais ampla do que a de uma OM comum. O único efeito prático visível para as OMPS é a prerrogativa de dispensa de licitação pelo dobro do limite concedido aos outros órgãos da Administração Pública Direta. De resto, ao dirigente de uma OMPS não é dada autonomia para contratar e demitir pessoal; as pessoas para quem podem ser prestados seus serviços, visando à geração da receita complementar, são reduzidas, o que interfere nos seus investimentos; a sujeição a eventuais contingenciamentos orçamentários da União pode afetar o recebimento de seus recursos financeiros ou causar-lhe prejuízo; e a subordinação aos princípios da hierarquia

e disciplina podem contranger-lhe a perseguição das metas dispostas no Contrato de Autonomia de Gestão, em casos de conflito com as ordens recebidas de sua cadeia de comando.

Para alterar esse quadro e considerando a inafastável aplicação do princípio da legalidade às OMPS, serão apresentadas sugestões de mudanças legislativas que poderiam trazer maior autonomia às OMPS, levando-se em conta os efeitos jurídicos e práticos dessas mudanças.

Transformação da OMPS em uma Agência Executiva

Caso a OMPS fosse transformada em uma autarquia executiva, haveria a aquisição de uma personalidade jurídica e maior autonomia, pois, segundo o ensinamento de Celso Antônio Bandeira de Mello, as autarquias “não são subordinadas a órgão algum do Estado, mas apenas controladas” (MELLO, 2007, p. 157).

A transformação de uma OMPS em uma autarquia executiva somente poderia ser feita em duas fases. A primeira, com a transformação da OMPS em uma autarquia por meio de lei³⁶; a segunda, com a transformação da autarquia em autarquia executiva por ato do Presidente da República, seguindo o disposto no artigo 51 da Lei 9.649/98³⁷ (BRASIL, 1998a).

O único efeito prático visível para as OMPS é a prerrogativa de dispensa de licitação pelo dobro do limite concedido aos outros órgãos da Administração Pública Direta

36 DL 200/67, art. 5º, I.

37 Lei 9.649/98, art. 51 – “O Poder Executivo poderá qualificar como Agência Executiva a autarquia ou fundação que tenha cumprido os seguintes requisitos:

I – ter um plano estratégico de reestruturação e de desenvolvimento institucional em andamento.

II – ter celebrado Contrato de Gestão com o respectivo Ministério supervisor.” (BRASIL, 1998a, não paginado)

Como essa nova organização teria a natureza jurídica de autarquia, passaria a pertencer à Administração Pública Indireta. O primeiro efeito jurídico advindo disso é o de que essa autarquia teria de deixar de ser uma OM e não mais poderia ser dirigida por um oficial, pois não se poderia admitir que o seu dirigente, sendo militar federal, não fosse subordinado a órgão algum do seu Comando de Força. Pela mesma razão, essa nova autarquia não poderia lotar militares em seus quadros.

Uma vez dotada de maior autonomia, a lei criadora dessa suposta autarquia determinaria os objetivos gerenciais e administrativos a serem alcançados, o que substituiria o instituto do contrato de gestão e imporia obrigações de resultado a seus futuros dirigentes.

Naturalmente, esta sugestão seria a que atribuiria a maior autonomia possível aos novos órgãos sucessores das atividades das OMPS, mas é evidente que uma descentralização dessa natureza, se levada a cabo, trará consequências de várias ordens para a MB, as quais precisariam ser detalhadamente sopesadas em suas relações custo-benefício para a instituição.

Inclusão em lei das metas previstas no Contrato de Autonomia de Gestão

Conforme demonstrado até aqui, o Contrato de Autonomia de Gestão não possui natureza contratual e, sendo ato administrativo para o cumprimento de obrigações de meio, as metas ali estabelecidas têm menos força cogente para os dirigentes das OMPS do que ordens emanadas de sua cadeia de comando, o que diminui a autonomia das OMPS. Entretanto, devido à sempre inafastável aplicação do princípio da legalidade às OMPS, a inclusão em texto legal das metas e dos conteúdos das cláusulas de que é composto

o Contrato de Autonomia de Gestão teria o condão de transformar, automaticamente, as obrigações de meio em obrigações de resultado, as quais, inclusive, poderiam ter precedência em relação às ordens recebidas pela cadeia de comando, caso a lei estabelecesse ao dirigente de OMPS sanções mais rigorosas do que as contravenções disciplinares pelo seu descumprimento.

Neste caso, a OMPS continuaria a ser uma OM, pertenceria à Administração Pública Direta e sofreria menos alterações administrativas em relação àquelas advindas da sugestão anterior, mas o Contrato de Autonomia de Gestão deixaria de existir, pois seus direitos e obrigações agora emanariam de lei.

Inclusão de proteções legais contra contingenciamentos orçamentários

Se, de acordo com a sugestão do item anterior, as metas de autonomia de gestão tornarem-se legais, será necessário que a OMPS disponha também de certas proteções legais aos contingenciamentos orçamentários aos quais estará sujeita, e que poderão impedi-la de atingir as metas previstas.

Como visto, a autonomia financeiro-orçamentária de uma OMPS é a capacidade de seu dirigente fazer a sua proposta orçamentária de acordo com as suas estimativas de mão de obra e capital para a prestação de serviços. Assim, por exemplo, se uma OMPS industrial dispõe de 100 mil homens-hora (HH) para o próximo exercício financeiro, então seu dirigente poderá estimar em seu orçamento a dotação financeira correspondente àqueles 100 mil HH. Caso, no decorrer do exercício financeiro seguinte, haja um contingenciamento orçamentário de 20% para aquela OMPS, então seu dirigente terá de violar a obrigação legal de custeio de suas próprias despesas³⁸, já

38 Lei 9.724/98, art. 1º, IV.

que sua dotação orçamentária só será suficiente agora para custear 80% das despesas referentes à posse dos 100 mil HH.

Uma vez que a OMPS não pode demitir pessoal para compensar o prejuízo que sofreria nesse hipotético caso, sugere-se que seja incluída na lei das OMPS um dispositivo que garanta ao seu dirigente o direito de dispor do excesso de mão de obra que não poderá ser custeado, seja mediante o instituto do afastamento³⁹ de seus servidores civis (BRASIL, 1990) ou mediante o destaque dos militares (*idem*, 2010, p. 3-7).

Da mesma forma, agora em sentido inverso, qualquer incremento não esperado da receita orçamentária da OMPS também garantiria o direito de seu dirigente de, mediante os mesmos institutos, requisitar mão de obra para atender à nova demanda.

Esses mecanismos legais constituir-se-iam em proteções à disposição do dirigente de OMPS que lhe garantiriam maior autonomia de gestão e, caso não atendidos, excusariam-no das sanções que também lhe seriam impostas pela lei.

CONCLUSÃO

Embora a MB tenha alcançado a partir dos anos 1990, com a implantação da sistemática OMPS, um excelente resultado no que tange ao conhecimento de seus próprios custos de posse de determinadas OM, o passo seguinte, a almejada autonomia de gestão, parece que não ocorreu da forma projetada pelo governo FHC, quando este implementou seu programa de reforma do aparelho do Estado.

A partir de um método analítico de interpretação da autonomia das OMPS no contexto do ordenamento jurídico brasileiro, constatou-se que, embora estas sejam mais autônomas do que uma OM comum das Forças Armadas, as OMPS possuem reduzida autonomia de gestão, justamente por permanecerem como órgãos da Administração Pública Direta sem personalidade jurídica e sujeitos à hierarquia e à disciplina. O único efeito jurídico benéfico visível é a prerrogativa de dispensa de licitação pelo dobro dos limites atribuídos a outros órgãos da Administração Pública Direta, o que é muito pouco. Um dos fatores que limitaram a ampliação dessa autonomia foi, sem dúvida, a escolha equivocada do constituinte em valer-se do instituto do contrato para aumentar a autonomia de um ente pertencente à Administração Pública Direta em lugar da lei, pois aquele instituto, neste caso, reduz-se a apenas um ato administrativo para o cumprimento de obrigações de meio e possui força cogente bem menor. Além disso, até mesmo fatores externos contribuem para essa redução, como é o caso da pendência de uma Adin ainda não julgada, que decidirá se as OMPS poderão ou não contratar pessoal pelo regime da CLT. Diante dessa situação, foram estabelecidas, com maior exatidão, as fronteiras legais até onde o dirigente de OMPS pode ir para melhor administrar sua OM dentro do atual contexto de restrições existentes.

Em contraposição às restrições constitucionais e legais que constroem a autonomia das OMPS, propuseram-se sugestões de alterações legislativas, que, como visto, são as mais eficazes para conduzir as OMPS

39 Lei 8.112/90, art. 93 – “O servidor poderá ser cedido para ter exercício em outro órgão ou entidade dos poderes da União, dos Estados, ou do Distrito Federal e dos Municípios, nas seguintes hipóteses: [...] II – em casos previstos em leis específicas. [...]”

§ 4º Mediante autorização expressa do Presidente da República, o servidor do Poder Executivo poderá ter exercício em outro órgão da Administração federal direta que não tenha quadro próprio de pessoal, **para fim determinado e certo.**” (BRASIL, 1990, não paginado, grifos nossos).

à autonomia desde o início pretendida. Naturalmente, a opção por esta ou aquela alteração legislativa aqui proposta implicará ganhos e perdas, de ordens políticas e econômicas, que devem ser exaustivamente debatidas antes de levadas a cabo.

Isto posto, surge como um resultado secundário deste trabalho a abertura dos debates jurídicos acerca das possibilidades atuais de autonomia das OMPS e das possibilidades de reforma da legislação para ampliar essa autonomia em favor da MB.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO>; Contrato; Gerência; Organização;

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Congresso Nacional. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 10 jun. 1999a. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp97.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.
- _____. Lei nº 4.320 de 17 de março de 1964. Estatui normas gerais de direito financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 23 mar. 1964. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L4320.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.
- _____. Lei nº 6.880 de 9 de dezembro de 1980. Dispõe sobre o Estatuto dos Militares. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 11 dez. 1980. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6880.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.
- _____. Lei nº 8.112 de 11 de dezembro de 1990. Dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 12 dez. 1990. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8112compilado.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.
- _____. Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 22 jun. 1993. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8666compilado.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.
- _____. Lei nº 9.649 de 27 de maio de 1998. Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 28 mai. 1998a. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9649compilado.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.
- _____. Lei nº 9.724 de 1ª de dezembro de 1998. Dispõe sobre a autonomia de gestão das Organizações Militares Prestadoras de Serviço e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 02 dez. 1998b. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9724.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.

- _____. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 11 jan. 2002. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2002/L10406compilada.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.
- _____. Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005. Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 7 abr. 2005. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11107.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.
- _____. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil, 1988. Texto constitucional de 5 de outubro de 1988 com as alterações adotadas pelas emendas constitucionais nº 1/92 a 81/14. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.
- _____. Emenda Constitucional nº 19, de 4 de junho de 1998. Modifica o regime e dispõe sobre princípios e normas da Administração Pública, servidores e agentes políticos, controle de despesas e finanças públicas e custeio de atividades a cargo do Distrito Federal, e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 5 jun. 1998c. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc19.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.
- BRASIL. Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha. DGPM-310: normas para designação, nomeação e afastamentos temporários do serviço para o pessoal da MB. 4ª rev. Rio de Janeiro, 2010.
- BRASIL. Ministério da Administração Federal e da Reforma do Estado. Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado, Brasília, 1995.
- BRASIL. Poder Executivo. Decreto-Lei nº 200 de 25 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 27 fev. 1967. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0200.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.
- _____. Decreto nº 2.923, de 1ª de janeiro de 1999. Dispõe sobre a reorganização de órgãos e entidades do Poder Executivo Federal. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 1ª jan. 1999b. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2923.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.
- _____. Decreto nº 3.011, de 30 de março de 1999. Qualifica como Organizações Militares Prestadoras de Serviços – OMPS, com autonomia de gestão, as Organizações Militares da Marinha que específica e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 31 mar. 1999c. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3011.htm>. Acesso em: 26 de junho de 2014.
- BRASIL. Secretaria-Geral da Marinha. SGM-304: normas sobre contabilidade das organizações militares prestadoras de serviços (OMPS). Brasília, 2008.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Medida Cautelar em Ação Direta de Inconstitucionalidade 2.135-4, Distrito Federal. Relator: Min Néri da Silveira. Tribunal Pleno. Medida Cautelar de 2 de agosto de 2007. Disponível em <<http://www.stf.jus.br>>. Acesso em: 20 de maio de 2014.
- CÂMARA, Alexandre Freitas. *Lições de Direito Processual Civil*, vol.I. 11ª ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2004.
- DINIZ, Maria Helena. *Compêndio de Introdução à Ciência do Direito: Introdução à Teoria Geral do Direito, à Filosofia do Direito, à Sociologia Jurídica e à Lógica Jurídica, Norma Jurídica e Aplicação do Direito*. 20ª ed. São Paulo: Saraiva, 2009.
- DI PIETRO, Maria Sylvania Zanella. *Direito Administrativo*. 24ª ed. São Paulo: Atlas, 2011.
- HARADA, Kiyoshi. Autonomia Orçamentária. Disponível em <http://www.abdir.com.br/doutrina/ver.asp?art_id=&categoria= Defesa do Consumidor em Juízo>. Acesso em: 30 de junho de 2014.
- MAXIMILIANO, Carlos. *Hermenêutica e Aplicação do Direito*. 19ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2008.

- MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 2007.
- PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Instituições de Direito Civil: contratos. Declaração unilateral de vontade. Responsabilidade civil*, vol. III. 12ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005.
- _____. *Instituições de Direito Civil: teoria geral das obrigações*, vol. II. 20ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004.
- SILVA, Edson Baltar da. *Organizações Militares Prestadoras de Serviços (OMPS) na MB: uma visão atual do sistema*. Rio de Janeiro: EGN, 2000.
- TRABALHADORES, Partido dos *et al.* Petição Inicial de Ação Direta de Inconstitucionalidade com pedido de liminar, datada de 5 de janeiro de 2000. Brasília: Autos da Adin nº 2.135-4/DF, 2000.



Museu Naval

Apresenta a exposição permanente intitulada “O Poder Naval na Formação do Brasil”, que ocupa 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

CURSO A DISTÂNCIA PARA PROMOÇÃO A SUBOFICIAL FUZILEIRO NAVAL*

ANA PAULA NASCIMENTO GONÇALVES**
Capitão de Corveta (T)

SUMÁRIO

Introdução
Desenvolvimento
Conclusão

INTRODUÇÃO

O mundo contemporâneo exige, cada vez mais, que as instituições privadas e públicas reflitam sobre gestão, seja devido à competitividade, no caso das primeiras, ou da qualidade do produto, no caso das instituições públicas.

O gerenciamento e a administração devem ser preocupação de uma sociedade que busca eficiência e eficácia nos processos

organizacionais, o contínuo progresso e a qualidade plena no cumprimento da missão institucional.

Os novos modelos de gestão adotados a partir da década de 1990 consolidaram a Gestão do Conhecimento (GC) como uma parte da estratégia das organizações. Uma forte orientação para o cliente e um estilo mais participativo de gestão foram dois aspectos comuns nestes modelos (SANTOS *et al.*, 2001).

* Matéria recebida da Diretoria de Ensino da Marinha – Coordenação do Concurso de Artigos Técnicos e Acadêmicos e de Redação. Segundo colocado na Categoria: Oficiais e Cíveis Assemelhados. Título original do artigo: A iniciativa de implementar o Curso Especial de Habilitação para Promoção a Suboficial Fuzileiro Naval a Distância, empregando o *e-learning*, como resultado da Gestão do Ensino baseada na Avaliação dos Cursos.

** Pedagoga. Serve no Centro de Instrução Almirante Slvio de Camargo (Ciasc).

Este estudo observará como a avaliação dos cursos tem proporcionado informações importantes que subsidiam a formação da estratégia da Organização Militar (OM), apresentando a implementação da metodologia do Ensino a Distância (EAD) com o *e-learning* como um fator apontado nas análises avaliativas.

O Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (Ciasc) tem empregado a avaliação institucional como um dos norteadores de seu Plano Estratégico, principalmente no que tange às questões didático-pedagógicas. Muitas ações foram tomadas a partir de cada avaliação anual, buscando corrigir rumos e avançar na qualidade do ensino. Exemplo disso foi a verificação de que o corpo docente tinha dificuldades para a realização do Curso Expedito de Técnica de Ensino (C-EXP-TE), dado o quantitativo reduzido de vagas disponibilizadas pelos centros de instrução que os conduziam, por atenderem à demanda de toda a Marinha. Após contatos entre os comandos dessas OM e a Diretoria de Ensino da Marinha (DEnsM), o Ciasc pôde, em 2009, passar a ministrar o referido curso, conforme Portaria nº 186/DEnsM. Outra ação que focou a melhoria na formação docente foi a criação do Estágio de Qualificação Técnica Especial de Preparação de Instrutores do Ciasc (E-QTEsp-PrepInstCiasc), que é um estágio que visa capacitar os instrutores quanto às especificidades do ensino na OM e a criação do Estágio de Qualificação Técnica Especial de Preparação de Instrutores em Tática de Subunidades e Frações (E-QTEsp-PrepInsSubFrações), em que os instrutores são requalificados para as atividades operativas no terreno, o que é primordial para a atividade militar.

O Curso Especial de Habilitação a Suboficial (C-Esp-HabSO) é um curso de carreira, porém não é realizado de forma presencial, e sim por meio de metodologia

que emprega o ensino a distância; contudo, contava-se apenas com materiais didáticos escritos, entregues por meio de envelopes, os quais seguem pelo serviço postal distrital da Marinha. Cada aluno recebe também um questionário que é remetido ao Ciasc, o qual proporciona dados a respeito do rendimento do curso, no que tange à qualidade dos materiais didáticos e da aprendizagem ocorrida.

A partir da análise desses questionários, bem como de contínuas observações a respeito das dificuldades decorrentes da metodologia até então empregada, foi verificado que o ensino vem consistindo basicamente na transmissão de conceitos, que em geral não são ampliados, discutidos, pois não há mecanismo para interação entre alunos e instrutores que permita a troca de informações sobre os conteúdos.

A busca pela melhoria e pelo aperfeiçoamento didático-pedagógico do curso exigia, cada vez mais, mudanças na metodologia.

O processo de gestão do ensino foi sendo alimentado pelo corpo pedagógico e pelos docentes da Escola de Habilitação, que salientaram o permanente gasto existente com a reprodução de manuais, apostilas e provas, mencionando também que a condução do curso, feita em até dois anos, fazia com que algumas turmas se acumulassem, dificultando o gerenciamento do curso. Paulatinamente, surgia o anseio por migrar para uma metodologia de ensino a distância com o uso do *e-learning*, que é um modelo de ensino não presencial que conta com o suporte da tecnologia, em que o processo de ensino/aprendizagem assenta-se no ambiente *on-line*, aproveitando as capacidades da internet para comunicação e distribuição de conteúdos. Assim haveria a possibilidade de maior participação dos alunos por meio de fóruns e *chats*, permitindo maior apropriação do conteúdo curricular. Outro fator motivador seria a economia futura, em

termos de material e pessoal. É importante observar que a economia não se daria no início, já que os gastos com a organização do EAD são relevantes, tendo em vista os equipamentos de informática necessários.

Iniciou-se a implementação do curso, com a organização de uma equipe multidisciplinar, a aquisição dos meios de informática, a criação do Ambiente Virtual de Aprendizagem (AVA), a seleção de tutores, autores e outros. Ressalta-se que a disponibilização, principalmente de pessoal, é um fator que oferece certa dificuldade, porém o Comando do Pessoal de Fuzileiros Navais (CPesFN) tem apoiado esta OM neste sentido.

Em 8 de outubro de 2013, o currículo do C-Esp-HabSO-FN/EAD foi aprovado pela DEnsM, a qual verificou também o ambiente virtual de aprendizagem desenvolvido para o mesmo. A partir daí, o Ciasc pôde iniciar a primeira experiência com o EAD empregando o *e-learning*, em um

curso de carreira. Para isso foi organizada a Turma Experimental do C-Esp-HabSO-FN/EAD, que teve início em 12 de maio de 2014, com conclusão em 5 de agosto do mesmo ano, com a participação de 23 alunos.

DESENVOLVIMENTO

A educação a distância vem mostrando-se cada vez mais importante no contexto da sociedade contemporânea, como forma

de atender às necessidades educacionais e à educação continuada, como afirma BELLONI (2003, p. 3):

(...) nas sociedades radicalmente modernas, as mudanças sociais ocorrem em ritmo acelerado, sendo especialmente visíveis no espantoso avanço das tecnologias da informação e comunicação (TIC) e provocando, senão mudanças profundas, pelo menos desequilíbrios estruturais no campo da educação.

Nesta fase da modernização tardia, a

A educação a distância vem mostrando-se cada vez mais importante no contexto da sociedade contemporânea, como forma de atender às necessidades educacionais e à educação continuada

Belloni

★ ★ ★

As escolas militares estão diante de uma realidade que exige a contínua capacitação dos indivíduos

intensificação do processo de globalização gera mudanças em todos os níveis e esferas da sociedade (e não apenas nos mercados), criando novos estilos de vida, e de consumo, e novas maneiras de ver o mundo e de aprender. (Giddens 1991)

As escolas militares estão diante de uma realidade que exige a contínua capacitação dos indivíduos, sendo hoje buscada uma formação que enseje competências múltiplas, valorizando-se

o trabalho em equipe, a capacidade de cooperação e a possibilidade de adaptação às experiências novas. Assim, o ensino busca estar inserido no contexto social, interdisciplinar, não se limitando à aquisição de conhecimentos prontos, mas enfatizando o saber científico e a capacidade de emprego deste conhecimento. Esse era o anseio dos profissionais do Ciasc para a implementação do *e-learning* no curso, ou seja, permitir a interação, a cooperação, a participação ativa, a ampliação da capaci-

dade de pesquisa, com uma formação atual, mediada pela tecnologia e que consolidasse os conhecimentos necessários à formação de um militar que segue à graduação de suboficial. Cabe ressaltar que foi necessário desenvolver todo um trabalho de planejamento do curso, pois não bastava a simples transferência de conteúdos dos cursos presenciais para as mídias. O planejamento das atividades é diferenciado ao estruturar o EAD, devendo contar com uma equipe multidisciplinar que, cooperativamente, organiza materiais didáticos, mídias, avaliações, utilizando *designs* instrucionais apropriados e as ferramentas que a *Web* proporciona de forma a minimizar a distância entre professor e aluno.

Foi criado, no Ciasc, o Núcleo de Ensino a Distância (NuEAD), com a função de apoiar qualquer curso a ser desenvolvido na modalidade EAD. O C-Esp-HabSO-FN/EAD conduzido *on-line* está subordinado à Escola de Habilitação e integrado à estrutura processual do Ciasc, valendo-se, além do NuEAD, de departamentos como o de Orientação e Avaliação e o de Administração Escolar.

Uma grande preocupação da equipe multidisciplinar envolvia a inexperiência dos alunos com os cursos conduzidos *on-line*. Sabe-se que os jovens têm muita facilidade com o uso das tecnologias, já que desde cedo têm contato com a mídia, por meio de jogos, aplicativos em celulares, dentre outros, porém tratava-se de militares mais antigos, dos quais muitos não teriam tido experiência alguma com a tecnologia, dificultando a utilização do AVA.

Estimava-se que a resistência em não usar materiais didáticos impressos seria grande, dado a já consolidada forma de aprender que a maioria dos militares mais antigos teve na escola, com a leitura de textos impressos, muitas vezes sublinhando-os, assinalando aspectos considerados

mais relevantes. Contudo os textos não deixariam de existir no EAD, estariam disponibilizados em outra formatação, seja na própria plataforma de interação, ou disponíveis para, a qualquer momento, os alunos os lerem na tela ou os imprimirem.

Na análise feita ao final da turma experimental, foram verificados vários aspectos: algumas OM não puderam disponibilizar de imediato computadores com recursos tecnológicos adequados para que os alunos pudessem acessar o AVA e houve constrangimento de alguns discentes em se afastar de suas tarefas habituais, por receio de serem incompreendidos. Em vista disso, foi lançado um Boletim de Ordens e Notícias (Bono) ratificando a necessidade de militares-alunos terem disponibilizadas durante o horário de expediente duas horas para o estudo e participação no AVA, conforme previsto no Manual para Elaboração de Cursos a Distância – DEnsM 5001. Foi também recomendado que caso houvesse impossibilidade de alguma OM suprir o equipamento necessário, esta deveria buscar o apoio de uma OM próxima para o discente.

Muitos alunos consultavam o Núcleo de Ensino a Distância relatando dificuldades para utilizar as ferramentas de navegação no ambiente virtual e para utilizar o ambiente *moodle* (plataforma disponibilizada aos alunos), sendo, paulatinamente, instruídos de forma a conseguir lidar com a tecnologia. A semana de ambientação mostrou-se extremamente necessária neste aspecto, e por isso será sugerida, em futura revisão curricular, a ampliação para duas semanas de ambientação.

Os preceitos didáticos e pedagógicos que permeiam um curso a distância não são iguais aos do ensino presencial. Houve, assim, a necessidade de uma pedagogia diferenciada, outra sintaxe pedagógica, que não significava apenas transportar textos

para o formato digital, e sim criar um projeto pedagógico adequado à metodologia.

O Ensino a Distância que conhecemos hoje está baseado na interação, seja ela síncrona ou assíncrona, como forma de construção do conhecimento. Averbug (2003) aponta dois erros que são comuns no processo de planejamento de programas para cursos a distância: “tentar escolher apenas uma única tecnologia para todas as situações e necessidades de cursos” e “selecionar tecnologias antes de identificar as necessidades e os requerimentos educacionais”.

Os textos para o EAD devem possuir uma estrutura própria que satisfaça às necessidades do discente, que, apoiado em uma plataforma digital, procura alcançar o aprendizado de forma autônoma. Estes recursos deverão garantir a compreensão, a motivação, para isso sendo usada linguagem simples, clara e até mesmo com tom de proximidade, como se fosse o professor, ali, falando com o aluno, de forma a ampará-lo e motivá-lo.

Na tela do computador, os textos estão dispostos verticalmente, condicionando o corpo e o olhar do leitor a uma posição vertical, além de todos os sentidos estarem envolvidos de forma geral com essa estrutura. Assim, a leitura não é confortável, não tem ângulo, cansando o leitor, que, na maior parte das vezes, prefere imprimir e ler à vontade o material, às vezes deitado ou

numa inclinação que lhe facilite a leitura. Para superar este desconforto, é importante que a diagramação do material didático crie um ambiente textual agradável, leve e motivador para a leitura.

O Desenho Instrucional ocorre em vários níveis, buscando permitir e facilitar o entendimento do assunto pelo aluno, esclarecendo, ampliando, exemplificando, contextualizando o conteúdo. São usadas caixas com ilustrações e exemplificações, ou com uma proposta de texto complementar, de *site* ou referência, ou ainda uma fórmula a ser empregada, uma reflexão etc. Essas caixas são recursos que tornam a leitura mais agradável e interativa, possibilitando ao leitor interagir junto ao material e construir de diferentes formas o seu saber. Esse aspecto também é muito importante no que tange a atender os diferentes níveis cognitivos ou de participação dos alunos. Assim, aqueles que estão bastante interessados poderão avançar em conteúdos, pesquisas e sugestões expressas nestas caixas. Cabe apenas ressaltar que o cuidado com a forma não desfaz a importância de primar pelo conteúdo; assim, é preciso manter a integração, a sequência lógica, entre outros aspectos pedagógicos. Segue abaixo uma caixa de diálogo presente na disciplina Organização Naval e Sistemas de Administração de Pessoal do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), disponibilizada no C-Esp-HabSO/FN-EAD.



A educação sempre se valeu de meios que viabilizassem a relação entre o professor e o aluno, de forma a facilitar a transmissão de conteúdos formais, como os recursos instrucionais e os materiais didáticos. No que tange ao EAD, essa mediação é essencial, dado a distância entre o professor e o aluno; assim, o material didático e até mesmo as páginas disponibilizadas no ambiente virtual irão substanciar o processo de comunicação, que viabilizará o ensino, e, desta forma, o EAD é bastante dependente do suporte técnico para a comunicação.

Buscando garantir a qualidade da Educação a Distância, o Ministério da Educação e Cultura (MEC) criou os Referenciais de Qualidade para a Educação Superior a Distância, em que delinea os requisitos necessários para a criação de cursos superiores na modalidade EAD, que vão desde a apresentação no projeto político-pedagógico da concepção da educação, o currículo, as formas de comunicação, os conteúdos, os processos de avaliação, a equipe multidisciplinar, o material didático, até toda a estrutura de apoio aos discentes. Em relação à Marinha do Brasil, estes aspectos são normatizados pela Diretoria de Ensino da Marinha.

Na elaboração do AVA do C-Esp-HabSO-FN/EAD, houve grande atenção ao disponibilizar os conteúdos, de forma a não se tornarem cansativos ou de difícil entendimento. A linguagem dialógica foi empregada, e o falar claro e amigável foi constante. Além disso, as aulas foram disponibilizadas também com gravações que acompanham os *slides*. As caixas de diálogo foram largamente empregadas, e

foi criado o mascote do CFN, selecionado pela equipe multidisciplinar do C-Esp-HabSO-FN/EAD.



Mascote do CFN

A palavra pode servir para envolver, acalantar, desafiar, questionar, mas também pode desmotivar, cansar ou dificultar a aprendizagem

Sabe-se que a palavra pode servir para envolver, acalantar, desafiar, questionar, mas também pode desmotivar, cansar ou dificultar a aprendizagem. É preciso usá-la de forma a tornar a aula mais envolvente, próxima e desafiadora, já que a motivação e a atenção precisam ser trabalhadas no EAD.

CONCLUSÃO

A experiência inicial do C-Esp-HabSO-FN/EAD mostrou que os alunos participaram ativamente – foram cerca de 55 mil acessos entre os 23 alunos e tutores. A capacitação dos tutores foi realizada na DEnsM por meio do Curso Especial de Capacitação em Ensino a Distância (C-ESP-Cead), além da participação dos mesmos em seminários sobre o assunto. Desta forma, encerro o presente trabalho citando HOLMBERGT, 1990:

Visões pós-fordistas do futuro acreditam que os avanços das TICs poderão revolucionar a pedagogia no século

XXI, da mesma forma que a inovação de Gutemberg revolucionou a educação a partir do século XV. O que não significa que estas tecnologias substituirão o discurso escrito na educação, mas que seu uso intensivo e integrado certamente provocará mudanças nos modos de ensinar e aprender e na própria forma do discurso escrito, que se adapta

aos poucos às máquinas informáticas (HOLMBERGT,1990).

Estamos dando mais um passo na busca pela qualidade do ensino, implementando novas metodologias e valorizando as já conhecidas. Assim o Ciasc continua a percorrer caminhos para a plena capacitação do fuzileiro naval. Ad sumus.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<EDUCAÇÃO>; Curso; Ensino à distância; Formação de fuzileiro naval;

REFERÊNCIAS

- BORDINI, Maria da Glória & AGUIAR, Vera Teixeira. *Literatura: a formação do leitor: alternativas metodológicas*. Ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1993.
- BETHLEM AGRICOLA. *Estratégia Empresarial*. 6ª Rev. Ed. Atlas.
- LÉVI, Pierre. *As tecnologias da inteligência: o futuro do pensamento na era da informática* (trad. Carlos Irineu da Costa). Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993. 208 p.
- MORAN, J. M.; MASETTO, M. F.; BEHRENS, M. A. *Novas tecnologias e mediação pedagógica*. São Paulo: Papirus, 1998.
- Diretoria de Ensino da Marinha – Manual para Elaboração de Cursos a Distância. DEnsM 5001.

ENSINO A DISTÂNCIA NA MARINHA DO BRASIL: Perspectivas atuais

RENATA DA ROCHA PEREIRA*

Capitão-Tenente (T)

AMANDA BARCELLOS TARANTO SILVA**

Primeiro-Tenente (RM2-T)

SUMÁRIO

Pensando o ensino a distância hoje	
Conceito de gestão	
Planejamento de ensino a distância	
O departamento de ensino a distância e tecnologia educacional	
Acesso à educação	
Possibilidade de constante atualização de conhecimentos	
Flexibilidade para a formação	
Participação no Fórum Permanente de Educação da MB e no Portal de Liderança (comunidades virtuais)	
Projeto piloto de reforço escolar para marinheiros	
Conteúdo programático	
Atividades escolares	
Instrumentos de avaliação	
Atribuições do docente	
Atribuições dos marinheiros do GNHo	
Conclusão	

* Graduada em Pedagogia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), pós-graduada em Educação a Distância pelo Senac-RJ e aluna do curso de Especialização de Design Instrucional pelo Senac-SP. Atuou como coordenadora pedagógica e tutora nos Cursos Especiais de Metodologia Didática e de Capacitação em Ensino a Distância (EAD) oferecidos pela Diretoria de Ensino da Marinha (DEnsM). Foi encarregada da Divisão de Metodologia e Análise Pedagógica em EAD e da Divisão de Pesquisa e Desenvolvimento em EAD, no Departamento de Ensino a Distância e Tecnologia Educacional da DEnsM. Atualmente serve no Comando da Força de Submarinos.

** Graduada em Letras e mestre em Ciência da Literatura pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Serviu no Departamento de Ensino a Distância e Tecnologia Educacional da DEnsM, como ajudante da Divisão de Metodologia e Análise Pedagógica em EAD.

No início do século XXI, a busca por uma nova metodologia que propiciasse a otimização de recursos humanos e financeiros, além de superar distâncias geográficas, sem prejuízo da qualidade de ensino, foi consolidada com a criação do Núcleo de Ensino a Distância (Nead) na Diretoria de Ensino da Marinha, hoje Departamento de Ensino a Distância e Tecnologia Educacional (Dead), com atribuição de coordenar e controlar a implantação do Ensino a Distância (EAD) da Marinha, efetuar pesquisas em Educação, Práticas Pedagógicas e Sistemas Informatizados de Apoio ao EAD, bem como capacitar as equipes de desenvolvimento de cursos das diversas Organizações Militares (OM).

Ao se falar em EAD, é preciso ter em mente a importância da gestão de projetos nessa área de ensino, que se constitui pela

administração dos recursos materiais e tecnológicos em coordenação com a certeza da coautoria de seus membros, que juntos formam a inteligência coletiva da organização que aprende. Gerir pessoas autoras e que compartilhem informações e conhecimentos colaborativamente é um dos maiores desafios que se colocam para as práticas de gestão e de educação nos dias de hoje.

PENSANDO O ENSINO A DISTÂNCIA HOJE

A complexidade da sociedade moderna exige dos profissionais que atuam na área da educação e dos gestores de processos

educacionais um entendimento das mudanças e transformações sociais, políticas e culturais da sociedade em que vivem e de como tais mudanças os instigam a (re) significar a relação de construção do conhecimento, demandando novas práticas diante dos desafios que se impõem ao tempo presente.

A informação, além de matéria-prima, é hoje considerada infraestrutura desde o momento em que é elaborada, armazenada até ser difundida digitalmente por uma rede de tecnologias estruturadas pelo encontro e pelas possibilidades de

O crescimento da educação a distância está assumindo novas dimensões devido ao potencial tecnológico, comunicacional e pedagógico que as tecnologias digitais são capazes de propiciar

uso das tecnologias da informática com as das telecomunicações. É por esse motivo que Castells (1999) chama a sociedade contemporânea de “sociedade em rede”. Citando Santos (2005), cabe ressaltar que

Rede é um conjunto de “nós” e feixes de rela-

ções sociotécnicas, onde seres humanos hibridizam-se com as tecnologias. No caso da rede mundial de computadores, internet, esta dinâmica interativa é também chamada de ciberespaço. O ciberespaço é a articulação produtiva da infraestrutura própria da internet com os indivíduos e sujeitos culturais que se comunicam e se desenvolvem a partir desta nova configuração espaço/temporal. Neste processo, saberes, conhecimentos e informação são produzidos, armazenados, reconfigurados e compartilhados em rede por todo o mundo. Esse processo produtivo que emerge no ciberespaço, impactando e interagindo com as cidades, é hoje deno-

minado de cibercultura. A cibercultura é a cultura das redes.¹

No contexto acima descrito, o ensino a distância vem se constituindo como dispositivo significativo para formação e educação na sociedade. O crescimento da educação a distância está assumindo novas dimensões devido ao potencial tecnológico, comunicacional e pedagógico que as tecnologias digitais são capazes de propiciar. Logo, para que a educação a distância seja reconhecida como estratégia de formação de pessoas, é preciso investir em gestão. A partir de então, as perguntas que devem ser feitas são as seguintes: Como gerir um projeto de ensino a distância? e Como coordenar e avaliar uma equipe que atue com o ensino a distância no espaço de uma organização que aprende?

CONCEITO DE GESTÃO

A sociedade atual vive uma infinidade de mudanças que exigem uma postura diferente por parte das organizações, as quais precisam se adaptar de acordo com as necessidades de uma geração que se articula sob novos conceitos, como globalização e transformações econômicas. Conceitos esses que demandam aperfeiçoamento e atualização continuados das pessoas que dela fazem parte. Nesse contexto, as organizações também sofrem mudanças, como, por exemplo, redução dos níveis de decisão, flexibilidade, trabalho em equipe e em rede e valorização do talento das pessoas.

Bartsch define a gestão como “a abordagem sistêmica que se constitui na trans-

ferência e aplicabilidade de princípios teóricos e práticos ao gerenciamento dos processos de planejamento, organização, controle/liderança, com eficiência e eficácia”.² Segundo esta autora, todo o processo de gestão é extremamente importante, uma vez que possibilita o acúmulo de conhecimento, o que favorece a percepção sobre a situação atual. Além disso, o gerenciamento permite visualizar os indicadores, elementos necessários para a escolha das melhores estratégias para, assim, alcançar as metas previstas.

Estudando o conceito de gestão, é preciso entender o que é estratégia. Segundo Bartsch, “é um conjunto de regras de decisão para orientar o comportamento de uma organização”.³ Já Edgar Morin afirma que, para gerir bem uma equipe de ensino a distância no mundo de hoje, “a estratégia é a capacidade de juntar o máximo de certezas para enfrentar a incerteza”.⁴ Sendo assim, é importante entender que, para o alcance das metas e dos objetivos pela organização, a gestão precisa englobar todo o processo de ação decisória e estratégica em todas as suas fases (planejamento, implementação, coordenação, acompanhamento e avaliação), isto é: deve ser sempre orientada pelo planejamento estratégico, entendido como o documento cujas ações norteiam todo o processo de atuação organizacional. Moore e Kearsley (1996, p. 172) destacam o planejamento estratégico como uma das tarefas críticas que os gestores devem realizar. Esse planejamento envolve uma série de procedimentos, como: formular a visão e a missão, as metas e os objetivos para a organização; equilibrar o que se pretende obter com os recursos disponíveis e esco-

1 SANTOS, Edméa (s/d: 03).

2 BARTSCH, Alessandra Sliwowska (s/d: 03).

3 BARTSCH, Alessandra Sliwowska (s/d: 04).

4 Edgar Morin é citado por Edméa Santos no vídeo Gestão da EAD, disponível no Youtube.

lher entre as opções para que os principais objetivos sejam alcançados com qualidade; identificar as mudanças nas demandas dos alunos ou demandas sociais; identificar as tecnologias emergentes e projetar recursos futuros e necessidades financeiras.

Gerir projetos de ensino a distância não é uma tarefa simples. Essa gestão implica desafios para o gestor de processos educacionais que ultrapassam a capacidade de administrar burocraticamente um projeto, quais sejam: a capacidade de trabalhar com uma equipe multidisciplinar que alcance resultados interdisciplinares, o de articular saberes acadêmicos e tecnológicos com os conhecimentos do cotidiano cultural do público-alvo do projeto, potencializar recursos e processos formativos e saber se comunicar articulando diversas linguagens e tecnologias. Dessa forma, é importante destacar que o planejamento em ensino a distância torna-se uma atividade fundamental.

PLANEJAMENTO DE ENSINO A DISTÂNCIA

Planejar é organizar e acompanhar a materialidade da ação e avaliar os processos e os produtos oriundos desse processo. O planejamento envolve desde a construção do documento, que é o projeto propriamente dito, até a sua execução e avaliação. Essa etapa ganha relevância em processos que envolvem uma equipe trabalhando de forma integrada para estruturar projetos que atendam às expectativas dos diversos atores envolvidos.

Gerir projetos de ensino a distância não é uma tarefa simples. Implica desafios que ultrapassam a capacidade de administrar burocraticamente um projeto. O planejamento em ensino a distância torna-se fundamental

Os componentes essenciais que devem ser contemplados quando se elabora um planejamento em ensino a distância são: contexto e perfil dos aprendentes, competências, objetos de aprendizagem, equipe, atividades, conteúdos e tecnologia e avaliação. A análise do contexto tem papel fundamental no diagnóstico e considera a análise de questões sociais, institucionais, de implementação e perfil do grupo como etapas cujas informações coletadas permitirão que se elabore a proposta de solução que será a base para a especificação do projeto educacional. Moore e Kearsley (1996, p. 9) atribuem algumas recomendações para o diagnóstico em relação a esta questão quando identificam três aspectos principais a serem considerados: identificar as necessidades de aprendizagem dos alunos para então decidir quais conteúdos trabalhar; definir as questões de acordo com a missão educacional da organização; e

reconhecer como os elementos influenciam o projeto, o conhecimento da organização, do corpo docente e dos próprios estudantes. A partir do conhecimento do público-alvo, torna-se primordial conhecer quais competências o projeto deseja mobilizar. Entende-se que um ser competente é aquele que consegue resolver problemas dentro do contexto da sua própria ação.

O trabalho com projetos de ensino a distância envolve a criação e a seleção de objetos de aprendizagem, que são extratos reutilizáveis de conteúdos, geralmente digitalizados, que potencializam o conteúdo base de um curso, agregando valor ao projeto e, conseqüentemente, à aprendizagem do aprendente. Nessa fase, é preciso contar com profissionais

que selecionem ou elaborem estes objetos em linguagens e mídias diversas (sons, audiovisual, textos, animações, imagens estáticas e dinâmicas, vídeos, filmes), quase sempre a partir da recomendação do desenho didático.

Sendo o projeto um processo elaborado por um grupo de pessoas a fim de se alcançar um objetivo predeterminado, durante o seu desenvolvimento e até a sua conclusão, este grupo de pessoas deve trabalhar como uma equipe, em harmonia, para que assim o resultado possa ser alcançado. Não há um projeto que seja feito sem pessoas. Ao contrário, ele envolve várias pessoas, com diferentes qualificações, para o desenvolvimento de atividades diversificadas e que se complementam. Ao se trabalhar em equipe, consegue-se unir diversas competências, e o projeto só tem a ganhar com isso. Um projeto em EAD envolve diversos perfis profissionais multi/interdisciplinares, como pedagogos, desenhistas instrucionais ou didáticos, gerentes de projeto, coordenadores, tutores e autores, cujas características fundamentais para os profissionais de produção, independentemente de sua atuação no setor, são: espírito criativo e inovador, capacidade de comunicação, iniciativa, interesse por novas técnicas e tecnologias, ousadia e espírito de equipe. Assim, para criar objetos de aprendizagem e trabalhar com projetos de ensino a distância, é necessário contar com o trabalho de uma equipe interdisciplinar, que é aquela em que as pessoas se comunicam desde o início do projeto até a sua avaliação. De posse dos objetos de aprendizagem, as atividades são elaboradas para que as competências sejam mobilizadas na prática.

As atividades no ensino a distância não podem se basear apenas na lógica da dialógica e da argumentação; é preciso pensar em atividades de autoaprendizagem que possibilitem a aquisição de conhecimento pela interação com materiais didáticos e outras baseadas na aprendizagem colaborativa, que favorecem a interação por meio de atividades coletivas.

Em termos bem amplos, as atividades podem ser síncronas, em que os aprendentes se conectam em tempo real, como nos bate-papos, videoconferência, encontros em mundos virtuais e jogos multiusuários; e assíncronas, em que as interações acontecem sem data e hora definidas, como os fóruns de discussão, exercícios, questões e projetos. Nesses dois contextos, a escolha do conteúdo deve ser significativa e deve possibilitar o domínio, a aplicação das informações e a viabilidade de sua atualização, ampliação, aprofundamento e enriquecimento. As temáticas não devem ser apresentadas de forma linear. Sendo assim, os conteúdos devem ser provocadores de novas situações de aprendizagem, de acordo com o contexto no qual o aluno está inserido, além de utilizar todo o potencial tecnológico disponível, a fim de tornar a apresentação de tais conteúdos mais interessante. Outra dimensão importante no projeto refere-se à forma de comunicação que, no ensino a distância, materializa-se por meio de um texto, de uma aula por videoconferência, de um vídeo temático ou pela interação do professor com o aluno ou dos alunos entre si. Se a comunicação é imprescindível na educação como um todo, ela também o é, de modo peculiar, nessa modalidade de ensino. Nesta, a comunicação é mediatizada e exige que o tratamento dos conteúdos e os recursos sejam adequados ao público, para que seja efetiva.

Em relação às tecnologias, pode-se utilizar os materiais impressos, as tecnologias audiovisuais (a exemplo do vídeo e da TV), as tecnologias da comunicação e informação, as tecnologias digitais, a internet, os ambientes virtuais de aprendizagem, o CD multimídia; enfim, a escolha da tecnologia tem que ser muito interessante, eficiente e baseada no tipo de conteúdo que se quer comunicar e da situação de aprendizagem que se deseja promover.

Quanto à avaliação, esta não pode ser considerada um elemento estanque e pontual, mas um elemento processual, pois começa-se

a avaliar desde o momento do diagnóstico, da seleção dos conteúdos, das atividades, das tecnologias e do mapeamento de competências. Desse modo, à medida que se aplica o projeto é preciso utilizar a avaliação processual, ou seja, não basta oferecer um programa educativo e no final avaliar apenas a aprendizagem dos aprendentes. Avaliar é, portanto, acompanhar a aprendizagem de todos os sujeitos envolvidos e tomar decisão sobre esse diagnóstico. Avaliação em ensino a distância envolve desde avaliação dos sujeitos que estão aprendendo até as ações dos tutores e a qualidade dos produtos resultantes desse processo. É não só avaliação da aprendizagem, mas do próprio projeto como um todo, isto é, elaborando indicadores e instrumentos para avaliar, com envolvimento de todas as partes no processo.

O DEPARTAMENTO DE ENSINO A DISTÂNCIA E TECNOLOGIA EDUCACIONAL

A Marinha do Brasil (MB) tem necessidade de formar, qualificar e atualizar sua mão de obra, especialmente pela carência de profissionais formados no mercado de trabalho, no intuito de melhor atender às especificidades das atividades desenvolvidas no âmbito naval. Por isso, além de buscar no mercado alguns profissionais pré-qualificados, depende de sua própria capacidade de formação e qualificação profissional. Justifica-se, portanto, a relevância atribuída ao Sistema de Ensino Naval (SEN), constituído por escolas, colégios, centros de instrução e de adestramento capazes de formar, qualificar, especializar e aperfeiçoar os recursos humanos neces-

sários à operação dos meios navais e ao cumprimento da missão constitucional da Força. Assim, o SEN é estruturado de forma ampla, realizando desde a captação de pessoal no meio civil até seu aprimoramento profissional enquanto militares da Marinha.

As instituições que compõem o SEN estão empenhadas em implementar, a longo prazo, metodologias no desenvolvimento de competências para tornar este processo de qualificação profissional mais eficiente e eficaz e a um custo menor. Em 1998 teve início a busca por metodologias capazes de atender à demanda de militares inscritos em cursos presenciais, que tinham suas matrículas canceladas pela impossibilidade de custeio de passagens aéreas e hospedagem no local de sua realização. A

Marinha iniciou, então, estudos para a implantação de cursos a distância utilizando a internet.

Com 11 anos de existência, o SEN continua a construção do seu caminho. Muitos trabalhos estão sendo desenvolvidos no mundo virtual, mas experiências de sucesso surgem com outros re-

ursos de ensino, como jogos, simuladores, realidade aumentada, entre outros, com a associação de momentos presenciais e a distância. É importante conhecer experiências de todas as gerações de EAD, pois cada uma delas contribui para as soluções que, às vezes, são apenas velhas ideias com roupagens novas. O potencial do EAD é muito vasto, conforme descrito a seguir:

Acesso à educação

Desde 2002, a modalidade a distância surge na MB como uma nova metodologia que propicia a otimização de recursos

A MB depende de sua própria capacidade de formação e qualificação profissional. Justifica-se, portanto, a relevância atribuída ao Sistema de Ensino Naval (SEN)

humanos e financeiros, além de superar distâncias geográficas, sem perda da qualidade de ensino, permitindo que militares/civis tivessem acesso à educação, a instituições de ensino e a docentes dispostos a ensinar independente de tempo e local. O EAD respeita a diversidade de público de diferentes contextos de origem, de níveis e estilos de aprendizagem, por meio do modelo empregado no projeto pedagógico, auxiliando em qualificação e formação docente do pessoal da MB.

Possibilidade de constante atualização de conhecimentos

O EAD tem grande potencial para o desenvolvimento de programas de qualificação e atualização de profissionais. Sendo assim, a MB reconhece que ele tem atendido satisfatoriamente à demanda de redução de custos e de formação continuada de uma vasta e dispersa clientela com garantia de qualidade na aprendizagem e que, neste contexto, o papel do Dead é de extrema importância, considerando que ainda há muito a ser explorado nesta modalidade de ensino na MB, diante da velocidade no desenvolvimento das tecnologias das comunicações e na produção de bens e serviços. A partir de dados computados até junho de 2013, o Dead atendeu a 5.162 alunos das mais diversas OM do SEN, que participaram de cursos, treinamentos e estágios, utilizando Ambientes Virtuais de Aprendizagem (AVA) *Moodle*, incluindo também os do ensino profissional marítimo (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha – Ciaga) e da Procuradoria Especial da Marinha (PEM). O Dead capacita, anual-

mente, militares e civis por meio do Curso Especial de Metodologia Didática, para planejar, conduzir e avaliar as atividades de ensino, de acordo com as concepções adotadas pela MB para o Ensino Naval, e também por meio do Curso Especial de Capacitação em Ensino a Distância para gerenciamento de cursos, tutoria em EAD e produção de material didático para elaboração e condução dos cursos a distância.

Flexibilidade para a formação

A educação a distância oferece uma grande plasticidade no que tange às variáveis de tempo, espaço, ritmo de aprendizagem e meios de comunicação. O relevante é estudar não importando o lugar, o tempo e o

No EAD o relevante é estudar não importando o lugar, o tempo e o ritmo de aprendizagem de cada indivíduo

ritmo de aprendizagem de cada indivíduo. A tecnologia possibilitou o acesso à informação em qualquer horário, em qualquer lugar. Materiais impressos, telefones celulares, MP3, *tablets* e outros recursos do futuro permitem

estudar em locais e horas mais improváveis. O EAD tem grande potencial para atender ao aluno, pois possibilita que instituições e docentes conjuguem simultaneamente produção e capacitação, desde que saibam explorar os recursos de flexibilidade que esta modalidade de ensino oferece.

Participação no Fórum Permanente de Educação da MB e no Portal de Liderança (comunidades virtuais)

A educação a distância, no contexto da organização que aprende e que valoriza a formação continuada, surge como uma modalidade educacional que não pode deixar de contemplar a constituição de um coletivo

que promove a aprendizagem abandonando o caráter individualizado de seus primórdios. As relações colaborativas, em que o esforço de uns agrega valor ao esforço de outros, são extremamente importantes, pois levam ao compartilhamento e à recuperação de valores como o pertencimento e a solidariedade. Ao reunir, portanto, pessoas com objetivos comuns em um espaço virtual, a educação a distância permite que docentes estimulem a formação de um espírito coletivo para a construção do conhecimento em que o olhar de cada um melhora o de todos.

PROJETO PILOTO DE REFORÇO ESCOLAR PARA MARINHEIROS

Com o intuito de atender a um dos objetivos expressos na Política de Ensino da Marinha/2009, que é “conduzir o ensino por meio de uma abordagem sistêmica que permita um processo de formação continuada desde o ingresso na MB até os últimos cursos de carreira”, a Diretoria de Ensino da Marinha (DEnsM) implementou, em 2013, um Projeto Piloto de Reforço Escolar para os Marinheiros egressos do Curso de Formação de Marinheiros para a Ativa (C-FMN). Por meio da utilização do EAD, na modalidade por correspondência, e com provas presenciais no polo de controle ou nos navios em viagem, está sendo estudada a viabilidade de ampliação do referido projeto.

O projeto piloto visa incrementar a formação propedêutica dos marinheiros (MN) embarcados, de modo que esses militares tenham um melhor desempenho escolar por ocasião da realização dos Cursos de Especialização (C-Espc) e Aperfeiçoamento (C-Ap) de Praças do Corpo de Praças da Armada.

De acordo com a grade curricular do ensino básico do C-FMN, são ministradas as disciplinas de Português (120 horas),

Matemática (90 h), Física (90 h) e Eletricidade (45 h). Em função das dificuldades escolares apresentadas pelos MN durante este curso, já são planejadas nas Escolas de Aprendizes-Marinheiros (EAM) aulas de reforço escolar nestas disciplinas. Tais dificuldades devem-se à deficiência do ensino público, de onde se originam a maioria dos candidatos que ingressam em cada uma das quatro escolas de aprendizes. Acrescenta-se, ainda, por ocasião da chegada dos marinheiros aos Centros de Instrução para realizar o C-Espc, uma deficiência escolar mais acentuada nas matérias exatas ministradas nas EAM, provavelmente devido ao distanciamento entre o C-FMN e o C-Espc, sendo necessário um reforço para as especialidades que exigirão maior conhecimento do conteúdo dessas matérias.

Em decorrência dos fatos acima expostos, os cursos a distância colocam-se como alternativa capaz de estimular a capacidade de crescimento profissional dos militares e de diminuir as lacunas em sua formação escolar, antes da matrícula no C-Espc. Assim sendo, o reforço escolar oferecido pelo projeto utiliza material didático nas áreas de Matemática, Física e Português com a finalidade de propiciar o nivelamento desses conhecimentos antes da matrícula dos marinheiros nos referidos cursos de carreira. Sendo assim, foi possível dividir os marinheiros de acordo com cada ramo de atuação com a seguinte estratégia de nivelamento:

- atividades de Matemática e Física comuns a todos os marinheiros indicados para o ramo vocacional de Eletrônica (EL)/ Eletricidade (ET) e atividades de Português e Matemática para os marinheiros indicados para o ramo vocacional Apoio;

- a carga horária total de estudos será a mesma para cada disciplina, sendo uma hora de estudo por dia no ambiente de trabalho; e

– conclusão de cada bloco em até quatro meses com, no mínimo, duas avaliações por disciplina.

O projeto piloto é dividido, portanto, em dois grupos: o Grupo 1, com atividades de reforço escolar para 58 marinheiros embarcados no Grupamento de Navios Hidroceanográficos (GNHo); e o Grupo 2, chamado de grupo de controle, composto por 67 marinheiros da Esquadra, os quais não realizarão as atividades de reforço escolar, apenas as provas programadas para cada disciplina.

Cabe ressaltar que a utilização deste segundo grupo será imprescindível para realizar, ao final do projeto, a comparação com o grupo de marinheiros do GNHo quanto ao desempenho nas avaliações das disciplinas ministradas, para estes últimos, no reforço escolar. Além disso, para que o resultado desta comparação seja fidedigno, tornou-se necessário que os marinheiros da Esquadra, escolhidos para compor o grupo de controle, pertencessem ao mesmo ramo de atuação e tivessem o mesmo grau de aproveitamento escolar (média final) nas EAM do que os marinheiros do Grupo 1.

Atendendo a diretrizes estabelecidas, cada marinheiro do GNHo estuda duas das três disciplinas disponíveis no projeto, conforme o ramo vocacional para o qual foi designado após a aplicação de testes psicológicos pelo Serviço de Seleção do Pessoal da Marinha (SSPM). A distribuição das disciplinas de Matemática, Português e Física pelos ramos vocacionais encontra-se discriminada no quadro abaixo:

RAMOS	DISCIPLINAS A SEREM ESTUDADAS	GNHo POR RAMO
ELETRÔNICA/ELETRICIDADE	MATEMÁTICA/FÍSICA	23
MECÂNICA	MATEMÁTICA/FÍSICA	16
APOIO	MATEMÁTICA/PORTUGUÊS	19

Distribuição das disciplinas por ramos vocacionais

Conteúdo programático

Foi realizado um levantamento preliminar em relação ao conteúdo programático e à indicação de referências bibliográficas com os representantes de cada disciplina das seguintes OM: Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA), Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML), Centro de Instrução e Adestramento Almirante Áttila Monteiro Aché (Ciama) e Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval Almirante José Maria do Amaral Oliveira (CIAAN). Após comparação entre os materiais didáticos sugeridos e a análise de um especialista em cada disciplina, optou-se por utilizar o material do Telecurso 2000, pois contém conteúdos correspondentes aos que os marinheiros estudaram no C-FMN, apresentando uma sequência de aulas, cada uma delas correspondendo a uma teleaula, estando os livros em linguagem simples e com a preocupação de transmitir os assuntos importantes da forma mais clara possível.

O material consiste de: livro do aluno, que traz o conteúdo de cada uma das teleaulas, com mais explicações e mais atividades, e, para facilitar o estudo, contém, além de textos, ilustrações, fotos, ícones e outros recursos gráficos; livro de atividades, que fortalece a autonomia de aprendizagem e possibilita o enriquecimento da escolarização por meio de outras atividades, experimentações e pesquisas, além de permitir a autoavaliação; e as teleaulas em Disco Digital de Vídeo (DVD), que apresentam

informações e conceitos referentes aos conteúdos de cada disciplina e expressam a dinâmica da produção científica, histórica e cultural da sociedade por meio de linguagens de televisão, como dramatização, entrevista, documentário e animação, cujo formato estabelece relações entre os conceitos, aproxima-os do cotidiano e provoca questionamentos sobre o conteúdo apresentado.

Atividades escolares

As atividades acadêmicas para incremento da formação propedêutica dos marinheiros do GNHo são conduzidas por três oficiais RM2 da área Técnico-Magistério, licenciados em Matemática, Português (Letras) e Física, lotados no próprio Grupo. Para o desenvolvimento das atividades do projeto, recomendou-se que a DHN disponibilize uma sala que funcione como polo para que os docentes realizem o planejamento, preparem exercícios de reforço e provas, corrijam exercícios e instrumentos de avaliação e atendam aos alunos com dúvidas.

As atividades que irão compor o projeto piloto são:

- avaliação acadêmica individual de cada marinheiro do GNHo, considerando os dados coletados sobre a escolaridade e resultados no concurso público, no C-FMN e no Epeam (Exame Padronizado para as Escolas de Aprendizes Marinheiros);
- avaliação diagnóstica por disciplina aplicada aos marinheiros do GNHo e ao Grupo 2, por meio de prova escrita objetiva;
- condução concomitante das disciplinas ao longo do período disponibilizado;
- estudo de dois livros-textos, resolução dos exercícios contidos no livro de atividades e apresentação dos vídeos do Telecurso 2000, com as teleaulas referentes a cada disciplina;

- realização de exercícios complementares, que serão elaborados por docentes das habilitações correspondentes às disciplinas oferecidas aos marinheiros que possuem apenas o Ensino Fundamental ou apresentem mais dificuldades de aprendizagem;

- correção dos exercícios pelos docentes que, conforme os erros apresentados pelos marinheiros, proporão atividades de reforço para superação das dificuldades individuais;

- realização de provas escritas periódicas para avaliação global dos grupos participantes. As diretrizes para a avaliação, a quantidade e os tipos de questões que irão compor as provas serão estabelecidos pelos docentes de cada área; e

- possibilidades de interação entre os marinheiros do GNHo e os instrutores, para tirar dúvidas na execução das atividades.

Instrumentos de avaliação

Em relação à elaboração dos instrumentos de avaliação, esta é realizada pelo docente de cada área de estudo, podendo ser utilizadas, na construção desses instrumentos, questões objetivas e discursivas, conforme a estrutura de conhecimento das disciplinas.

a) Para a disciplina de Português, deverá ser prevista a realização de redação.

b) A prova será presencial para a maior parte dos marinheiros, à exceção dos que estiverem embarcados em navios em regime de viagem, cuja prova deverá ser realizada no navio, preferencialmente na mesma data e no horário dos demais.

c) A correção das provas será realizada pelo docente de cada área.

Atribuições do docente

Como requisito para a docência, será obrigatório que o tutor tenha licenciatura na

área de ensino em que irá atuar. No curso a distância, o docente torna-se um facilitador que conduzirá os alunos a explorar não só o material do projeto, mas também outros materiais a eles relacionados, propondo atividades que estimulem o pensamento crítico, respondendo aos questionamentos de forma a estimular os estudos.

Cabe ao docente, entre outras coisas, as seguintes tarefas:

- analisar as informações escolares coletadas dos marinheiros do GNHo para diagnosticar com clareza o perfil de ingresso no projeto;

- orientar os alunos;

- acompanhar o desenvolvimento do processo de aprendizagem, realizando os esclarecimentos necessários e incentivando a participação nas atividades propostas;

- conduzir o processo de avaliação, entre outras atividades relacionadas ao processo de ensino e aprendizagem. Deverá também preparar as provas, definir temas para a redação, corrigir os instrumentos de avaliação aplicados, acompanhar os resultados das provas/redação, identificando os erros dos alunos para propor atividades de reforço compatíveis às dificuldades apresentadas;

- elaborar o calendário de aplicação das provas e divulgar as orientações para a aplicação das mesmas, tanto no polo de coordenação quanto em viagem, para todos os marinheiros participantes do projeto;

- apresentar metas que possam ser superadas com o próprio esforço do aluno e com ajuda, se necessário;

- colocar-se disponível para ajudar os alunos a superar obstáculos;

- apresentar atividades que possibilitem estabelecer relações entre os conteúdos, permitindo que o aluno atribua significados, facilitando a construção do conhecimento; e

- acompanhar o processo de realização do projeto, aplicando questionário pedagógico junto aos marinheiros do GNHo, para coletar

informações com o objetivo de avaliar a condução do projeto piloto na visão dos alunos.

Atribuições dos marinheiros do GNHo

Estudar a distância exige dedicação e autodisciplina. Embora o aluno possa planejar seu horário de estudo, torna-se necessário que estabeleça uma rotina. Para tal, o marinheiro do GNHo precisa organizar-se de modo que dedique, durante o horário de trabalho, pelo menos uma hora diária para o estudo, visando concluir as atividades estabelecidas.

O aluno precisa sair de uma situação de receptor passivo para construir seu conhecimento, adotando um comportamento proativo, por meio de uma postura participativa, reflexiva e interativa. Assim, observando, analisando, levantando hipóteses, aplicando estratégias, o aluno irá elaborar um novo encadeamento de ideias, o que o levará a esquemas de pensamento próprios, em um processo constante de construção/reconstrução do seu conhecimento, devendo desenvolver maior capacidade em comparar, contrastar, verificar e concluir (DEnsM-5001- cap. 6).

Abaixo estão listadas algumas características desejáveis do aluno nessa modalidade de ensino:

- constância, perseverança e responsabilidade;

- motivação para aprender;

- proatividade x autonomia;

- comprometimento;

- iniciativa; e

- autodisciplina.

No momento da implementação do projeto piloto, foram transmitidas todas as orientações necessárias às OM e aos seus superiores para o desenvolvimento de uma mentalidade favorável à execução desse projeto. Foram realizadas palestras, em datas programadas, para a sensibilização dos imediatos e sargenteantes gerais das OM dos marinheiros, dos docentes e dos próprios marinheiros envolvidos.

Este projeto propiciará à Administração Naval indicadores que permitam avaliar a infraestrutura recomendada, as dificuldades e os ajustes necessários para a aplicação de um projeto desta dimensão em larga escala nas OM da MB.

CONCLUSÃO

O artigo reflete sobre a importância da gestão nos projetos educacionais voltados para o EAD, o surgimento do Ensino a Distância na Diretoria de Ensino da Marinha, a progressão das atividades desenvolvidas em EAD utilizando o ambiente virtual de aprendizagem Moodle, bem como o atual Projeto Piloto de Reforço Escolar destinado aos marinheiros da MB, por meio do ensino por correspondência. Os conceitos apresentados estão inseridos dentro da visão de equipe do Dead, que busca ser reconhecido na MB como departamento de excelência na gestão de projetos educacionais que utilizam o ensino a distância, conduzidos pelas OM executoras do SEN e representados por indicadores demonstrativos de qualidade em educação.

O Ensino a Distância surge como um modelo capaz de superar os desafios presentes na educação e a sua importância vai muito além da preparação de futuros profissionais. Sendo assim, o EAD se tornou um dos mais importantes recursos para difusão do conhecimento e da demo-

cratização da informação, colaborando significativamente para o desenvolvimento social e tecnológico.

O crescimento da Educação a Distância nos últimos anos reflete o contexto da sociedade informacional e a mudança nas políticas públicas para essa modalidade, mudanças que possibilitaram sua expansão em instituições de todo tipo de ensino. Desde 2002 a Marinha do Brasil reconheceu a importância dessa modalidade de ensino no contexto da formação e da capacitação do seu pessoal no âmbito naval. Assim, percebeu a necessidade de organizar um Sistema de Ensino a Distância voltado

para o estudo e para a pesquisa, dando início ao processo de gestão de EAD desenvolvido atualmente pelo Departamento de Ensino a Distância e Tecnologia Educacional da Diretoria de Ensino da Marinha.

As reflexões deste artigo apontam para a necessidade de se ter bons gestores de Ensino a Distância. Estes

gestores precisam estar comprometidos com a formação continuada de seu pessoal, mas para isso precisam atuar no sentido de reconhecer a aprendizagem como um recurso estratégico. Em síntese, o trabalho com projetos educacionais em EAD contribui para que cada profissional da equipe de EAD possa se reconhecer no processo e selecionar a direção mais efetiva para cumprir o seu compromisso na formação de cada indivíduo interessado em aprender, independente da distância física em que se encontre.

**O projeto propiciará à
Administração Naval
indicadores que permitam
avaliar a infraestrutura
recomendada, as
dificuldades e os ajustes
necessários para sua
aplicação**

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<EDUCAÇÃO>; Ensino a distância;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA. Competências para Educação a Distância: Referenciais Teóricos e Instrumentos para Validação. Projeto Competências para Educação a Distância. São Paulo: 2012.
- BARTSCH, Aleksandra Sliwowska. “Gestão: Fundamentos e Características”. Artigo-Senac- RJ.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Portaria nº 431/MB, de 8 de dezembro de 2009. Aprova a Política de Ensino da Marinha. Brasília, 2009.
- CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede*. 1ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2007.
- CHAMOVITZ, Ilan. “Recursos Tecnológicos para a Educação a Distância”. Artigo-Senac-RJ.
- DIRETORIA DE ENSINO DA MARINHA. DEnsM-5001. Manual de Elaboração de Cursos a Distância.
- MATTAR, João. *Tutoria e interação em educação a distância*. São Paulo: Cengage Learning, 2012.
- MOORE, M.G.; KEARSLEY, G. *Educação a Distância: uma visão integrada*. Trad. Roberto Galman. São Paulo: Cengage Learning, 2008.
- RODRIGUEZ, Rosângela Schwarz. “Modelo de Planejamento para Cursos de Pós-Graduação a Distância em Cooperação Universidade-Empresa”. [Tese]. Universidade Federal de Santa Catarina; 2004.
- SANTOS, Edméa. “Desafios e Competências para uma Gestão em rede na EAD”. Artigo-Senac- RJ.

BARREIRAS DA COMUNICAÇÃO: Causas e consequências no ambiente de trabalho*

ARILSON DE OLIVEIRA SILVA**
Capitão-Tenente (AFN)

SUMÁRIO

Introdução	
Desenvolvimento	
Comunicação	
Barreiras da Comunicação	
Filtragem	
Percepção seletiva	
Sobrecarga de informação	
Defesa	
Linguagem	
Medo da comunicação	
Rádio Peão	
Conclusão	

INTRODUÇÃO

A comunicação evoluiu com o passar dos anos, assim como a tecnologia (Pimenta, p. 17). Para o estudo da comunicação,

é preciso considerar essa evolução e seus aspectos, como a comunicação corporal, a oral, a escrita e a digital. Pensadores e pesquisadores das disciplinas de ciências humanas, como Filosofia, Sociologia, Psicolo-

* Matéria recebida da Diretoria de Ensino da Marinha – Coordenação do Concurso de Artigos Técnicos e Acadêmicos e de Redação. Primeiro colocado na Categoria: Alunos dos Cursos de Aperfeiçoamento de Oficiais, Alunos dos Cursos de Formação e Especialização de Oficiais e Alunos do Curso de Graduação de Oficiais.

** Serve no Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (Ciase).

gia e Linguística, têm dado contribuições em hipóteses e análises para o que se denomina “Teoria da Comunicação”, um apanhado geral de ideias que pensam a comunicação entre indivíduos como fenômeno social. Dos processos de comunicação surgem as barreiras que impedem que esta seja efetuada de maneira eficaz, isto é, de forma que o receptor compreenda exatamente o que foi dito pelo transmissor, seja de maneira verbal ou escrita. Dá-se, então, a necessidade da clareza no conteúdo transmitido pelo emissor. Quando isso não ocorre, é preciso avaliar qual foi a barreira que impediu o sucesso desse processo comunicativo.

A comunicação é fundamental à ação individual e ao esforço conjunto. É o sistema nervoso da liderança, trabalho em equipe, cooperação e controle. Ela determina a qualidade dos relacionamentos, os níveis de satisfação e a medida de nosso sucesso ou fracasso. Sua ruptura é uma das principais causas de discórdia ou conflito, mas, sendo ela comunicação, é o veículo fundamental para resolver dificuldades (Keeling, 2002, p. 229).

O presente trabalho abordará a estrutura do processo comunicativo e citará os principais ruídos, ou barreiras, que interferem na eficácia da comunicação, suas causas e consequências para o ambiente de trabalho, permitindo que o leitor tenha conhecimentos sobre os fatores que podem contribuir para a manutenção de um ambiente de trabalho propício ao relacionamento interpessoal, tão necessário ao bom convívio no ambiente organizacional. O artigo também permitirá que o leitor conheça as comunicações verbais e não verbais, compreendendo que, além da fala e da escrita, os gestos, a postura e as expressões faciais também são elementos que compõem a mensagem no processo comunicativo.

Este artigo abordará, ainda, os ruídos na comunicação e exemplificará como a filtração, a percepção seletiva, a sobrecarga de informação, a defesa, a linguagem, o medo de comunicação, a rádio peão podem interferir na eficácia do processo comunicativo.

DESENVOLVIMENTO

Comunicação

Segundo o Dicionário Aurélio, comunicação é o ato ou efeito de comunicar (-se), podendo, ainda, ser definida como o processo de emissão, transmissão e recepção de mensagens por meios e métodos e/ou sistemas convencionados. Ampliando tais definições, diz-se que é a mensagem recebida por esses meios e, ainda, a capacidade de trocar ou discutir ideias, de dialogar, com vistas ao bom entendimento entre pessoas.

Comunicação é, ainda, um campo de conhecimento acadêmico que estuda os processos de comunicação humana, envolvendo a troca de informações e utilizando os sistemas simbólicos como suporte para este fim. Nesse processo estão envolvidas diversas maneiras de se comunicar: duas pessoas tendo uma conversa face a face, ou por meio de gestos com as mãos, mensagens enviadas utilizando a internet, a fala, a escrita que permitem interagir com as outras pessoas e efetuar algum tipo de troca informacional. No processo de comunicação em que está envolvido algum tipo de aparato técnico que intermedeia os locutores, diz-se que há uma comunicação mediada. O estudo da Comunicação é amplo, e sua aplicação é ainda maior. Pode-se afirmar que a comunicação confunde-se com nossa própria vida, pois estamos a todo tempo nos comunicando, seja por meio da fala, da escrita, de gestos, de um sorriso e até mesmo por meio do manuseio de documentos, jornais e revistas. Em cada um

desse atos que realizamos, notamos a presença dos seguintes elementos: o emissor, o receptor, a mensagem, o código, o canal de propagação, o meio de comunicação, a resposta (*feedback*) e o ambiente onde o processo comunicativo se realiza. Com relação ao ambiente, o processo comunicacional sofre interferência do ruído, e a interpretação e a compreensão da mensagem estão subordinadas ao repertório.

Barreiras da Comunicação

Conforme exposto acima, o processo comunicativo é composto por emissor, receptor, mensagem, ambiente, canal e código. Acrescentando a isso, podemos mencionar o *feedback* ou retroação, que é o retorno dado ao emissor sobre sua mensagem. É por meio do *feedback* que se pode concluir se a comunicação foi feita com sucesso ou não. Robbins instrui que “o *feedback* faz a verificação do sucesso na transmissão de uma mensagem como originalmente pretendia. Ele determina se a compreensão foi ou não obtida”. (ROBBINS, 2007, p. 180).

Pimenta, de maneira igual, define que o *feedback* (retroalimentação, retroação) pode ser definido como: reação ao ato de comunicação. Ele possibilita que emissor saiba se a mensagem foi aprovada, desaprovada, compreendida ou não (PIMENTA, 2009, p. 27).

Para que uma comunicação não sofra nenhuma alteração no entendimento ou na sua interpretação, o receptor da informação deve decodificar a mensagem exatamente como ela fora codificada, caso isso seja possível.

Robbins deixa isso bem claro em sua citação abaixo:

A comunicação perfeita, caso possível, seria como se um pensamento, ou ideia,

fosse transmitido de uma pessoa para outra de tal forma que a figura mental percebida pelo receptor fosse idêntica à do emissor (ROBBINS, 2007, p. 184).

Entretanto, tal perfeição dificilmente é obtida na prática. Desta forma, a comunicação passa a ter ruídos ou barreiras em seu ciclo, fazendo com que a mensagem não seja decodificada pelo receptor da forma exata como fora codificada pelo emissor, gerando um *feedback* negativo no processo comunicativo. Nesse sentido, o termo ruído, ou barreira, é definido por Pimenta (2009, p. 27) como “(...) qualquer interferência ou barreira que dificulte a comunicação”.

Este subcapítulo abordará as principais barreiras comunicativas que fazem com que o receptor não compreenda a mensagem do emissor conforme fora codificada, apresentando suas consequências.

Filtragem

Robbins define filtragem como “manipulação da informação pelo emissor, para que ela seja vista de maneira mais favorável pelo receptor”. (ROBBINS, 2007, p. 186). Tal manipulação ocorre quando se julga necessário não transmitir todos os detalhes de um determinado assunto a outra pessoa, selecionando apenas os pontos principais do tópico. Consequentemente, a mensagem chega ao interceptor final com lacunas ou adulterações.

Por exemplo: determinado chefe de departamento precisa apresentar um relatório na próxima reunião de coordenação com o comandante; entretanto, não conseguiu reunir os dados suficientes para prestar um assessoramento completo. Tais informações deveriam ter sido prestadas por um outro departamento, que não o fez em tempo hábil. Mesmo assim, tal chefe de departamento apresenta o relatório, sem

mencionar que o mesmo se encontra incompleto e, muito menos, detalhar os dados que faltam, apenas com a intenção de cumprir o prazo predeterminado. Esse ato é chamado, no jargão popular, de “embrulha e manda”, ou, no jargão naval, conforme de Souza Maior (2003), “passar a bola”.

Com o exemplo citado acima, depreende-se que o superior, a partir do relatório apresentado, terá a sua tomada de decisão dificultada, correndo o risco de desconsiderar dados importantes que não estão disponíveis.

De acordo com o raciocínio do autor (2007, p. 186), este tipo de ruído é comum em organizações com extensos níveis hierárquicos, onde é comum falar ao superior imediato apenas o que ele quer ouvir, revelando-se que aqui se encontra a manipulação da informação, condensando e sintetizando a mensagem para que os superiores não sejam sobrecarregados com dados julgados supérfluos.

Percepção seletiva

A interpretação transforma e adapta o significado da mensagem recebida, fixando-a às atitudes e aos valores do destinatário até mudar por vezes, radicalmente, o sentido da própria mensagem (WOLF, 1999).

Quando os interesses e as expectativas do interlocutor que está decodificando a mensagem passam a moldá-la conforme suas próprias conveniências, pode-se identificar ali a percepção seletiva.

Stephen P. Robbins (2007) exemplifica que a percepção seletiva é aplicada com regularidade em processos seletivos.

O entrevistador que acredita que as mulheres sempre colocam a família antes do trabalho, ao selecionar novos funcionários, vai ver essa tendência em todas as

candidatas, quer elas pensem dessa forma ou não (ROBBINS, 2007, p. 187).

Além dos processos seletivos, podemos pontuar a percepção seletiva em outro exemplo na publicação de Robbins, ao falar dos problemas deste ruído na empresa Power Lift:

A percepção seletiva atrapalhou C. Richard Cowan, fundador e presidente da Power Lift, uma distribuidora de empilhadeiras. Depois de um ano no mercado, Cowan comprou uma empresa concorrente, em que a maioria dos funcionários estava na casa havia pelo menos 15 anos. Percebendo o novo proprietário como jovem e inexperiente, 40 dos 200 funcionários pediram demissão, o que gerou rumores de que a Power Lift estava com problemas financeiros. Cowan colocou a culpa da situação na falha de comunicação, admitindo que deveria ter se encontrado com os novos funcionários para garantir-lhes a importância de seu papel na Power Lift, bem como a boa situação financeira da empresa. Agora, Cowan colocou a comunicação como prioridade máxima, conversando pessoalmente com cada um de seus funcionários para conhecer suas preocupações (ROBBINS, 2007, p. 187).

A percepção seletiva pode ser percebida no ambiente do Corpo de Fuzileiros Navais, no fato de que muitos jovens, quando do seu ingresso nas fileiras da instituição, esperam uma vivência exclusivamente operativa, sem considerar as demais atividades inerentes à profissão, tais como as administrativas e as de segurança. Isso se deve à interpretação incorreta da mensagem divulgada por meio da propaganda do concurso para ingresso na Marinha. A gama de atividades que o jovem militar encontrará no militarismo, além das operativas, muitas vezes gera uma insatisfação e, até mesmo, decepção. Conclui-se,

portanto, que na percepção seletiva a interpretação não é realizada baseando-se nos fatos ou na realidade, mas sim fundamentando-se nos próprios valores para diagnosticar uma situação ou para decodificar uma mensagem. Com isso, cria-se uma barreira na comunicação, uma vez que a mensagem codificada pelo emissor passa por uma manipulação durante a decodificação desta por parte do receptor, fazendo com que o assunto não seja tratado da forma como o emissor o elaborara.

Sobrecarga de informação

As pesquisas indicam, por exemplo, que a maioria de nós tem dificuldade de trabalhar com mais de sete itens de informação. Quando as informações com que temos de trabalhar excedem nossa capacidade de processamento, o resultado é a sobrecarga de informação (ROBBINS, 2007, p. 187).

A pesquisa supracitada se refere à feita por George A. Miller, em que, em 1956,

foram pesquisados os limites da nossa capacidade para processar informações. A eficácia da comunicação é percebida e não somente a transmitida, ou seja, o resultado da comunicação ocorrerá se todos os envolvidos conseguirem transmitir e receber a informação ou o conhecimento da forma como fora concebido.

Miller orienta que quanto maior for a quantidade de informações que uma pessoa recebe, maior será o processamento e mais ignorante ela ficará em relação àquele tema. Por outro lado, quanto menos informações esta pessoa receber, menor será o processa-

mento e menos ignorante ficará em relação a determinado assunto. Em sua pesquisa, Miller discorre em suas explicações que o cérebro humano, na maioria, tem dificuldade em trabalhar com mais de sete itens de informação (MILLER, 1956, 81-97).

Robbins, por sua vez, aponta que, quando as informações com que temos de trabalhar excedem nossa capacidade de processamento, o resultado é a sobrecarga, que é tratada por Miller como ignorância, pois faz com que a pessoa perca o discernimento sobre o assunto. Essa ignorância ou falta de discernimento pode ser justificada pela impossibilidade de processar e assimilar dados, já que, conforme Robbins, a maioria dos pessoas, hoje em dia, reclama de sobrecarga de informação devido às demandas

de atender a *e-mails*, telefones, fax, reuniões e leituras profissionais.

O resultado da sobrecarga de informação, isto é, a posse de mais informações do que as pessoas conseguem processar, organizar e utilizar, traz resultados negativos à comunicação da empresa, uma vez que Ro-

bbins nos afirma que:

A tendência é selecionar, ignorar ou esquecer informações. Ou podem se empenhar em um esforço de processamento para reduzir a sobrecarga. De qualquer maneira, os resultados são perda de informações e comunicação menos eficaz (ROBBINS, 2007, p. 187).

Defesa

Segundo Robbins (2007), esta barreira se manifestará quando o indivíduo receptor da mensagem sentir-se ameaçado perante

Cria-se uma barreira na comunicação, uma vez que a mensagem codificada pelo emissor passa por uma manipulação durante a decodificação desta por parte do receptor

a informação transmitida pelo emissor. Como consequência, nessas ocasiões, é comum a ocorrência de ataques verbais, comentários sarcásticos, julgamentos exagerados e questionamentos sobre os motivos dos outros. Em outras palavras, numa situação de ameaça, é comum o receptor criar uma situação em que o entendimento mútuo seja reduzido, intensificando a barreira para a comunicação eficaz.

Linguagem

“O significado das palavras não está nelas; está em nós.” (S. I. Hayakawa *apud* ROBBINS, 2007, p. 187). Dessa maneira, Robbins introduz seu pensamento de que as palavras têm significados diferentes para cada pessoa.

De acordo com o autor, existem variáveis que são interpretadas de formas distintas entre os indivíduos. Como exemplo, podem-se mencionar as variáveis mais óbvias que podem influenciar na comunicação entre emissor e receptor: a idade, o nível cultural e educacional, a profissão e o local onde vivem. Duas importantes variáveis que interferem na comunicação para que ela seja eficaz são o jargão e a gíria, e ambas serão tratadas a seguir.

Jargão

Em agrupamentos de profissionais de uma determinada área, cria-se uma linguagem técnica e específica para aquela atividade, para aquele departamento. Robbins (2007) define jargão como sendo uma terminologia especializada ou linguagem técnica que membros de um grupo utilizam para ajudar a comunicação entre si. Esses termos específicos podem não ser comuns a todos os setores da sociedade.

Por exemplo, a linguagem empregada pelos Fuzileiros Navais da Marinha do

Brasil pode não ser compreensível para os profissionais de saúde ou metalúrgicos, mesmo que estes segmentos falem o mesmo idioma. Quando os militares são enviados para missões em outros países, passam a incluir no seu vocabulário os jargões de acordo com o país de origem, o que dificulta ainda mais a comunicação eficaz.

Gíria

Como forma de repúdio e reação ao condicionamento de uma norma linguística, grupos de pessoas se isolam e falam entre si uma linguagem especial, porém não técnica – diferenciando assim do jargão –, opondo-se ao uso comum da linguagem (PRETI, 1984, p. 2).

Preti exemplifica como esta forma de comunicação pode criar uma barreira à comunicação eficaz, uma vez que ela é emitida para ser compreendida por um grupo restrito de pessoas:

A criação dessa linguagem especial pode não apenas atender ao desejo de originalidade, mas também servir a finalidades diversas, como, por exemplo, ao desejo de se fazer entender apenas por indivíduos do grupo, sem ser entendido pelos demais da comunidade, de onde advém o seu caráter hermético (PRETI, 1984, p. 2).

Ainda seguindo o pensamento de Dino Preti, a gíria diferencia grupos de pessoas – a mensagem sofre dificuldades para ser decodificada por indivíduos distantes daquela comunidade.

Caracterizada como um vocabulário especial, a gíria surge como um *signo de grupo*, a princípio secreto, domínio exclusivo de uma comunidade social restrita (seja a gíria dos marginais ou da polícia, dos estudantes, ou de grupos ou profissões). E quanto maior for o

sentimento de união que liga os membros de pequeno grupo, tanto mais a linguagem gíria servirá como elemento identificador, diferenciando o falante na sociedade e servindo como meio ideal de comunicação (PRETI, 1984, p. 3).

Medo da comunicação

Pesquisas revelam que 5% a 20% da população sofrem de medo da comunicação. Este medo, conforme Robbins (2007, p. 188), afeta toda uma categoria de técnicas de comunicação, fazendo com que as pessoas sintam tensão ou ansiedade, sem motivo aparente, em relação à comunicação oral ou escrita.

Quanto à comunicação oral, Robbins (2007) exemplifica que uma pessoa que sofre deste medo encontra grande dificuldade em conversas telefônicas, além de tensão ou ansiedade quando da necessidade dessa conversa. Como consequência, e ainda de acordo com o raciocínio de Robbins, este indivíduo evitará falar em público ou fazer uma ligação e preferirá transmitir suas mensagens por meio eletrônico, memorandos e comunicados escritos, deixando de levar em consideração a agilidade e rapidez que o telefonema proporciona.

O autor também ressalta o fato de que pessoas que sintam este bloqueio tendem a procurar ramos de atividade que exijam pouca interação, ao invés daquelas em que a comunicação verbal é requisito predominante, como a docência, deixando de levar em consideração que em qualquer atividade haverá a necessidade de interação.

Rádio Peão

Pela importância e pelo impacto do que é produzido pela oralidade nos ambientes das empresas, poderíamos adicionar no mundo organizacional a expressão “boca

de gestão”, com o significado da comunicação oral produzida pelos gestores, de forma planejada ou não. Como antônimo, teríamos a “boca de peão”, cujo significado é a comunicação que se manifesta por meio de rumores (NASSAR, 2006, p. 20).

De acordo com Terciotti e Macarenco, a rádio peão pode ser descrita conforme se segue: Podemos definir a rádio peão, portanto, como o tipo de comunicação informal que se contrapõe à comunicação formal, originada em meio aos funcionários e que, na maioria das vezes, é comandado por eles próprios, com o objetivo de preencher as lacunas deixadas por uma comunicação oficial lenta, ineficaz, que não é democrática nem transparente (TERCIOTTI e MACARENCO 2009, p. 70).

Maria Alzira Pimenta define, ainda:

“Rádio peão é uma rede de comunicação complexa, informal e muito eficiente, pela qual circulam as mais variadas informações, notícias e rumores de interesses dos funcionários, não importando sua hierarquia, sua formação profissional ou seu *status*” (PIMENTA, 2009, p. 99).

Diante disto, conclui-se que fica sob responsabilidade dos emissores da comunicação elaborar mensagens que não permitam que haja possibilidade de interpretações contraditórias ou ambíguas, que possam gerar rumores. Isto é, sempre que uma mensagem for enviada por um emissor, é importante que a linguagem utilizada, seja ela dada por textos, imagens, fala, vídeos, ou qualquer que seja o meio, não tenha lacunas para que surjam outras interpretações.

CONCLUSÃO

Diante do que foi apresentado, depreende-se que praticar as habilidades de comunicação e aprender a superar as barreiras da

comunicação são coisas verdadeiramente úteis para os indivíduos.

Atitudes defensivas, e por vezes agressivas, fazem com que muitas pessoas percam facilmente a razão quando são confrontadas com uma crítica ou um reparo menos favorável, deixando-se levar pelo lado emocional e reagindo de imediato com hostilidade.

É importante manter uma postura equilibrada, ouvir o que a outra pessoa tem a dizer e defender a sua opinião com argumentos plausíveis, pois só assim a comunicação se pode fazer de forma eficaz.

Acrescente-se que, nos dias atuais, as dificuldades de comunicação associadas a mensagens eletrônicas tanto podem acontecer quando um grande volume de informações é partilhado, como quando as mensagens são muito sintéticas e acabam por não transmitir um conteúdo compreensível, suscitando cuidados extras para evitar este tipo de falhas na comunicação.

É um erro pensar que o segredo de uma boa comunicação está no excesso de informação transmitida. O fato de não se limitar à informação essencial e fazer o interlocutor perder muito tempo com pormenores irrelevantes faz com que a paciência se esgote rapidamente e a atenção ao que está dizendo se perca,

com prejuízo para informações que poderiam ser realmente importantes. Assim, deve-se evitar que suas exposições orais se transformem em momentos aborrecidos para a audiência, indo direto ao ponto

que se quer abordar.

Enfim, pode-se dizer que uma comunicação fluida e eficaz é um requisito indispensável em qualquer ambiente de trabalho. Saber transmitir uma mensagem, garantindo que esta vai ser corretamente percebida por quem a recebe, é, sem dúvida alguma, um ponto-chave nas relações profissionais.

É um erro pensar que o segredo de uma boa comunicação está no excesso de informação transmitida

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<EDUCAÇÃO>; Comunicação;

REFERÊNCIAS

- Instituto Harrop. Pesquisa de mercado e de opinião – Disponível em <<http://www.harrop.com.br/artigo-percepcao-seletiva.html>> em 24 ago 2014.
- KEELLING, Ralph. *Gestão de Projetos: uma abordagem global*. São Paulo: Saraiva, 2002.
- MILLER, G. A. (1956), “O número mágico sete, mais ou menos dois: Alguns limites na nossa capacidade de processar informação”. *Psychological Review*, 63, 81-97.
- NASSAR, Paulo. *Tudo é Comunicação*. São Paulo: Lazulli, 2005. 128 p.
- PIMENTA, Maria Alzira. *Comunicação Empresarial: conceitos e técnicas para administradores*. Campinas: Alínea, 2009. 223 p.
- PRETI, Dino. *A gíria e outros temas*. São Paulo: T.A. Queiroz: Ed. da Universidade de São Paulo, 1984. 126 p.
- ROBBINS, Stephen P. *PLT Comportamento Organizacional*. 9. ed. São Paulo: Pearson Education, Valinhos: Anhanguera Educacional, 2007. 275 p.
- Sapo Emprego, Portugal – Disponível em <<http://emprego.sapo.pt/executivo/guia-carreira/artigo/10/artigo.htm>> em 24 ago 2014.
- SOUZA MAIOR, Roberto *Rolo de Japona. Dicionário/contos e crônicas do linguajar Marinheiro (praças)*; 1ª Ed. – Rio de Janeiro, 2003.
- TERCIOTTI, Sandra Helena; MACARENCO, Isabel. *Comunicação Empresarial na Prática*. São Paulo: Saraiva, 2009. 204 p.
- WOLF, Mauro – *Teorias da Comunicações de massa* – 2ª ed. SP Martins Fontes, 2005.

GERENCIAMENTO DE RISCOS DURANTE DOCAGENS EM UM ESTALEIRO MILITAR

“Mais arriscado que mudar é continuar fazendo a mesma coisa”

PETER DRUKER (1909-2005)

JOÃO CARLOS CASTRO DIAS*

Primeiro-Tenente (EN)

LIDIEDSON COSTA BEZERRA**

Segundo-Sargento (ML)

PEDRO HOWAT DOS SANTOS***

Técnico de Planejamento

SUMÁRIO

Introdução
Docagem
Identificação dos riscos
Análise dos riscos
Resposta aos riscos
Plano de gestão de riscos
Conclusão

INTRODUÇÃO

Segundo o Project Management Institute (PMI), evento de risco é todo e qualquer evento que, caso ocorra, terá efeitos

positivos ou negativos nos objetivos do projeto. Nos últimos anos, as instituições e os profissionais envolvidos em Gerenciamento de Projetos têm atribuído cada vez mais importância à análise dos eventos

* Engenheiro Mecânico – Universidade Federal da Bahia (2010). Mestrando em Eng. Mecânica – Universidade Federal Fluminense (2011) e Curso de Formação de Oficiais – CFO (2011). É Encarregado do Núcleo de Auditoria de Projetos do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

** Pós-graduado em Docência do Ensino Superior pela Universidade Candido Mendes (Ucam) (2012), Bacharel em Informática (Sistemas de Informação) pela Universidade Estácio de Sá (Unasa) (2008). É Planejador no Escritório de Gerenciamento de Projetos AMRJ.

*** Formação Técnica em Mecânica pela Escola Técnica do AMRJ (2013). Graduando em Engenharia Mecânica pela Universidade Estácio de Sá. É Técnico de Planejamento no Escritório de Gerenciamento de Projetos do AMRJ.

de risco aos quais os seus projetos estão sujeitos com o intuito de poder melhorar o desempenho dos mesmos. Embora os estudos nesta área, no Brasil e no restante do mundo tenham crescido significativamente nos últimos anos, na indústria de reparo e construção naval brasileira as técnicas e práticas de gerenciamento de risco ainda se encontram em fase embrionária. Segundo Santos e Gonçalves (2006), 95% dos trabalhadores envolvidos nas docagens não estão familiarizados com os conceitos de gerenciamento de projetos, fazendo com que haja um *gap* muito grande em termos de resultados entre os estaleiros brasileiros e os *Benchmarks* estrangeiros, como é o caso do estaleiro da Samsung, localizado na Ilha de Goeje (Coreia do Sul), construindo 65 navios por ano, e o de Cosco, Shanghai (China), que repara e converte cerca de 600 navios pelo mesmo período, tendo um custo que, em alguns casos, chega a ser cerca de 20% dos valores cobrados pelos estaleiros brasileiros (Cosco Shipyards Group, 2011).

Por se tratar de uma atividade relativamente complexa e com altos custos envolvidos, os períodos de docagem de navios militares estão sujeitos a muitos eventos de risco, fazendo com que haja a necessidade cada vez maior de utilização de boas práticas de gerenciamento, mais especificamente Gerenciamento de Riscos, na condução destes projetos. Seguindo este raciocínio, o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) tem buscado implantar essas boas práticas, aplicando-as em um projeto piloto, durante a docagem de um navio entre julho e setembro de 2014 em um de seus diques. Durante

esse trabalho, foi elaborado um plano de Gerenciamento de Riscos para o período de docagem deste meio, em que foram identificados e analisados os riscos sendo depois elaborado um plano de resposta a eles que será mostrado adiante.

DOCAGEM

A docagem de um meio é definida pelo dicionário do mar como “ato ou efeito de docar, de colocar a embarcação no dique seco”, sendo esta uma das fases mais importantes do ciclo de reparo e inspeção de um navio. Durante o período de docagem de uma embarcação, são realizados diversos serviços, dos quais se destacam:

- inspeção visual e ultrassônica nas obras vivas e linha-d’água;
- inspeção e medição de folga das buchas das madres do leme;
- desmontagem e inspeção das caixas de mar, revisão das válvulas de fundo e de costado;
- inspeção e medição de folgas nas buchas dos pés de galinha da linha de eixo e, conseqüentemente, uma possível retirada dos eixos propulsores;
- inspeção, tratamento e pintura de tanques de fundo;
- inspeção e reparo dos hélices de passo controlado (HPC);
- inspeção, tratamento e pintura de amarras;
- inspeção e substituição do sistema de proteção catódica;
- substituição de chapas das obras vivas e linha-d’água;
- tratamento e pintura das obras vivas; e
- revisão e reparo do domo do sonar.

O custo da construção naval, na Coreia do Sul e na China, chega a ser cerca de 20% dos valores cobrados pelos estaleiros brasileiros

Desta forma, percebe-se a importância que deve ser dada ao período de docagem de um navio, principalmente na forma como este projeto será conduzido, pois, caso isto não seja feito da melhor forma possível, o bom funcionamento do meio e a sua integridade poderão estar comprometidos.

IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS

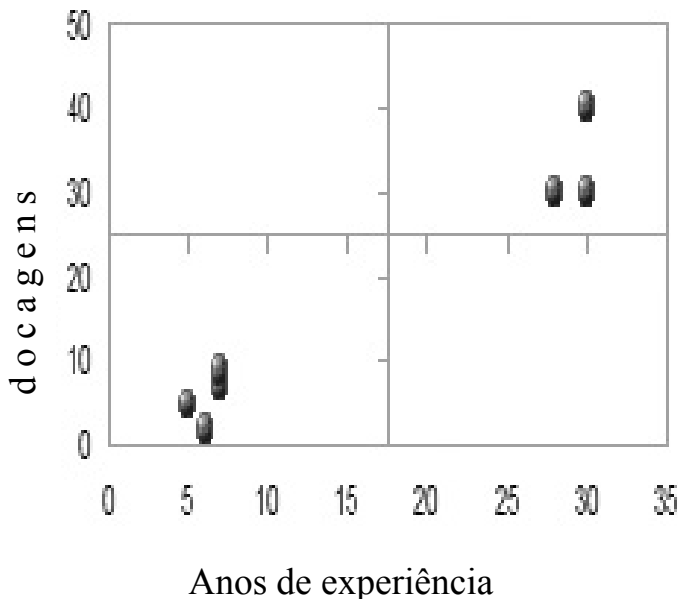
Durante a fase de planejamento da docagem do meio em estudo, para identificar os riscos envolvidos, foi utilizada a técnica de aquisição de conhecimento por meio de questionários, que é uma das formas mais eficientes de se reunir informações a respeito de determinado assunto e a experiência adquirida em projetos passados (LIOU, 1992). Como critério para a escolha de especialistas para reponderem os questionários de identificação dos riscos,

foram selecionados aqueles com conhecimento e vivência na área, experiência no julgamento e tomada de decisões e com grande reputação no que diz respeito ao assunto em questão. Foram selecionados sete especialistas. O gráfico 1 mostra o perfil dos especialistas no âmbito do tempo de experiência no assunto e do número de vezes que já participaram de uma docagem.

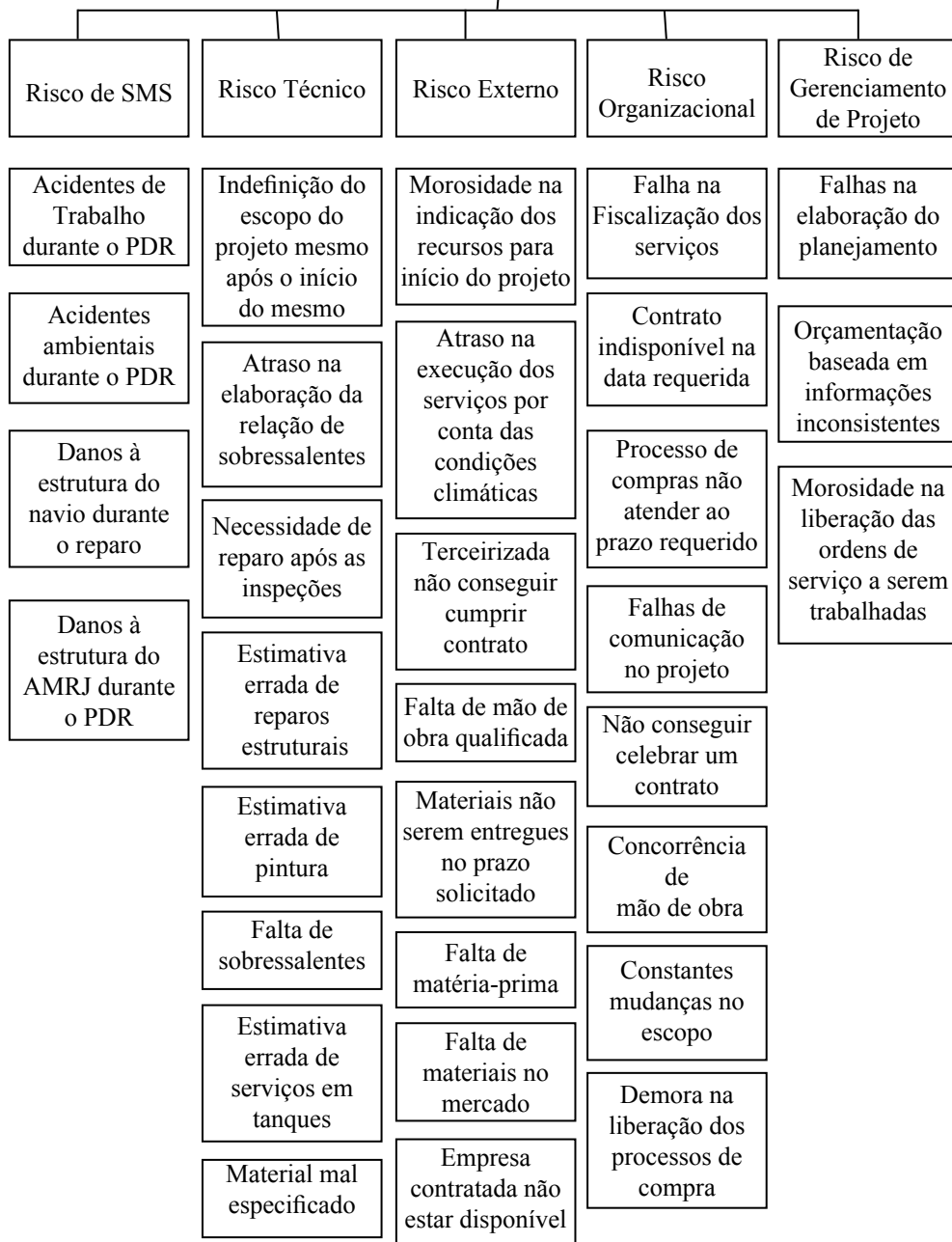
Como resultado da pesquisa, foram identificados 31 riscos, que foram dispostos em uma Estrutura Analítica de Riscos (EAR), como pode ser visto na figura da página seguinte, onde foram agrupados pelas seguintes categorias:

- Riscos de Segurança Meio Ambiente e Saúde (SMS);
- Riscos Técnicos;
- Riscos Organizacionais;
- Riscos Externos;
- Riscos Gerenciais.

GRÁFICO 1 – Perfil dos especialistas entrevistados (elaborado pelos autores)



Estrutura Analítica de Riscos (EAR)

do
Período de Docagem e Reparo (PDR)Estrutura Analítica de Riscos
(elaborada pelos autores)

ANÁLISE DOS RISCOS

Por ainda não possuir uma maturidade elevada em gerenciamento de projetos, foi utilizada uma abordagem qualitativa pelo AMRJ para analisar os riscos envolvidos em um projeto de docagem de navio militar. Para isso, fez-se uso do cálculo da severidade dos eventos de riscos envolvidos, conforme é mostrado a seguir.

Severidade = probabilidade X impacto

Em que a probabilidade é definida de forma qualitativa em uma escala que varia de 0 a 100%, representando a probabilidade

da frequência de ocorrência do evento de risco durante o projeto conforme mostrado na tabela 1, em que a avaliação para esses percentuais dependerá da interpretação do especialista escolhido para avaliá-los. Já o impacto será também avaliado de forma qualitativa, no entanto será adotada uma escala que varia de 1 a 5, que representa a intensidade do impacto caso o evento de risco ocorra sobre o projeto.

Sendo assim, foram adaptados os parâmetros sugeridos por Filho (2011), atribuindo-se pontuações às categorias de impacto e faixas de probabilidades, conforme mostrado nas tabelas 1 e 2, a fim de se encontrar a severidade para cada evento de risco.

TABELA 1 – Probabilidade de Ocorrência do Evento e Interpretação

Faixa de Probabilidade	Interpretação
10%	Muito improvável de acontecer
30%	Mais improvável de acontecer que não acontecer
50%	Mesma probabilidade de acontecer ou não
70%	Mais provável de acontecer que não acontecer
90%	Muito provável de acontecer

TABELA 2 – Avaliação do Impacto do Evento

Pontuação	Interpretação
1	Muito Baixo
2	Baixo
3	Médio
4	Alto
5	Muito Alto

Baseado na utilização das tabelas acima, foi gerada a seguinte matriz de risco para

avaliação da severidade dos riscos envolvidos no projeto de docagem:

Matriz de Risco (elaborado pelos autores)

Probabilidade/Impacto	5	4	3	2	1
0,9	4,5	3,6	2,7	1,8	0,9
0,7	3,5	2,8	2,1	1,4	0,7
0,5	2,5	2,0	1,5	1,0	0,5
0,3	1,5	1,2	0,9	0,6	0,3
0,1	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1

Observando-se a Matriz de Risco acima, foi notado que, dos 31 riscos identificados, 15 foram classificados como magnitude alta em virtude da sua severidade, 14 como média e dois como magnitude baixa. Observa-se que, dentre os riscos que foram classificados como magnitude alta, um grupo de cinco destaca-se

dos demais em função da elevada severidade, acima de 2,11, indicando claramente um ponto de corte para a classificação, como pode ser observado na tabela 3. Vale ressaltar que a severidade resultante considerada foi a média aritmética das severidades atribuídas pelos sete especialistas.

TABELA 3 – Eventos de Risco e suas Severidades (elaborado pelos autores)

Item	Evento de Risco	Severidade
23	Processo de compras não atender aos prazos requeridos	2,67
26	Concorrência de mão de obra (MOD)	2,6
7	Necessidade de reparos após as inspeções	2,57
17	Materiais não serem entregues no prazo solicitado	2,41
13	Morosidade na indicação dos recursos para execução do projeto	2,13
5	Indefinição no escopo do PDR, após o início de mesmo	2,11
31	Morosidade na liberação das ordens de serviço	2,07
1	Acidentes de trabalho durante o PDR	2,06
15	Terceirizada não conseguir cumprir contrato	1,86
27	Constantes mudanças no escopo	1,73
14	Atraso na execução dos serviços por conta de condições climáticas	1,71
10	Falta de sobressalentes	1,7
22	Contratos indisponíveis nas datas requeridas	1,7
6	Atraso na elaboração da lista de sobressalentes	1,67
2	Acidentes ambientais durante o PDR	1,64
18	Falta de matéria-prima	1,39
16	Falta de mão de obra qualificada	1,24
8	Estimativa errada de reparos estruturais	1,16
19	Falta de materiais no mercado	1,14
29	Falhas na elaboração do planejamento	1,06
28	Demora na liberação dos processos de compra	1,03
30	Orçamento baseado em informações inconsistentes	1,01
25	Não conseguir celebrar um contrato	0,97
20	Empresa contratada não estar disponível	0,89
11	Estimativa errada de serviços em tanques	0,89
24	Falhas na comunicação do projeto	0,8
3	Danos à estrutura do navio durante o reparo	0,79
21	Falha na fiscalização dos serviços	0,63
12	Material mal especificado	0,61
9	Estimativa errada de pintura	0,3
4	Danos à estrutura do AMRJ durante o reparo	0,29

Considerando-se agora os cinco principais eventos de risco, pode-se atuar de uma forma mais detalhada e precisa sobre a influência da ocorrência dos mesmos durante

o projeto. Para isso foi utilizada novamente a técnica de questionário para elaboração da tabela de priorização dentre os eventos analisados, chegando-se à seguinte conclusão:

TABELA 4 – Priorização do Risco por Avaliador (elaborado pelos autores)

Avaliadores \ risco	Necessidade de reparos após as inspeções	Materiais não serem entregues no prazo solicitado	Morosidade na indicação dos recursos para execução do projeto	Processo de compras não atender aos prazos requeridos	Concorrência de MOD
Avaliador 1	3	5	4	1	2
Avaliador 2	3	3	2	5	1
Avaliador 3	3	4	5	2	1
Avaliador 4	1	4	2	4	2
Avaliador 5	1	5	4	1	1
Avaliador 6	2	5	2	1	2
Avaliador 7	2	5	1	2	1

Para avaliar o alinhamento entre os entrevistados, foi utilizado o Coeficiente de Kendall, que, segundo Okoli e Pawlowski (2004), é o coeficiente

amplamente reconhecido como o melhor para avaliação de alinhamento de concordância. Tal coeficiente pode ser obtido da seguinte forma:

$$W = \frac{\sum \left(R_j - \frac{\sum R_j}{N} \right)^2}{\frac{1}{12} k^2 (N^3 - N)}$$

Onde :

R_j = soma dos postos de cada item avaliado;

N = riscos avaliados;

K = número de especialistas;

W = coeficiente de Kendall, que varia entre 0 e 1.

Após a utilização da relação acima, foi encontrado $W = 0,82$, mostrando que há uma boa concordância entre os especialis-

tas, de acordo com os padrões estabelecidos pela International Maritime Organization (IMO), como pode ser visto na tabela 5.

TABELA 5 – Relação entre os Níveis de Concordância e os Números de Kendall

Coeficiente de concordância	
$W > 0,7$	Boa concordância
$0,5 < W < 0,7$	Média concordância
$W < 0,5$	Pobre concordância

Fonte: International Maritime Organization (2006)

O bom nível de concordância entre os entrevistados pelo número de Kendall apenas

valida o resultado do trabalho, mostrando que os dados coletados nos questionários

são de boa qualidade e estão condizentes com a realidade da instituição. Baseado nos

questionários respondidos, os eventos de risco foram priorizados da seguinte forma:

TABELA 6 – Priorização Final dos Eventos de Risco Principais
(elaborado pelos autores)

Item	Evento de Risco	Priorização
23	Processo de compras não atender aos prazos requeridos	1
26	Concorrência de MOD	2
7	Necessidade de reparos após as inspeções	3
13	Morosidade na indicação dos recursos para execução do projeto	4
10	Materiais não entregues no prazo solicitado	5

RESPOSTA AOS RISCOS

Segundo FILHO (2011), a resposta a cada risco pode ter quatro abordagens distintas, que são:

– *Avoidance* (Evitar) – Trata-se da eliminação do risco devido à sua criticidade. Esta abordagem traz custos elevados para o projeto, além do excesso na sua utilização propiciar uma posição conservadora, evitando-se, por exemplo, a inclusão de novas tecnologias ou fornecedores no projeto.

– *Transference* (Transferir) – Transferir o ônus do risco para terceiros. Não elimina o risco, apenas há cobertura financeira para o risco, caso ele se torne realidade.

– *Mitigation* (Mitigação) – Ações para reduzir a severidade do risco, ou seja, reduzir a probabilidade ou o impacto.

– *Acceptance* (Aceitar) – Este caso, em geral, são os riscos de baixa severidade. Há duas modalidades de *acceptance*: *contingency* (ativa) e *passive* (passiva). A ativa é quando há um plano de contingência que é disparado caso o risco se torne realidade. A passiva é quando a ação é totalmente reativa, sem prévio plano sobre o risco.

Fazendo-se uso das abordagens citadas, buscou-se adequar qual das formas de resposta melhor se enquadraria aos riscos priorizados e, principalmente, a realidade atual do AMRJ, com o intuito de se optar por uma resposta eficaz, de menor custo de implantação e o menos conservadora possível, a fim de se garantir a fluidez dos processos.

PLANO DE GESTÃO DE RISCOS

A elaboração e, principalmente, a manutenção do plano de gestão de riscos compõem a última etapa do gerenciamento de riscos dentro de um projeto. É nesta etapa que serão definidos a abordagem, as ações necessárias, as principais características do risco identificadas nas outras etapas e os responsáveis por atuarem no respectivo risco. Para o projeto em questão, foi elaborado o Plano de Gestão de Risco mostrado na tabela 7.

CONCLUSÃO

Por meio do trabalho realizado, foi possível identificar e analisar 31 eventos de risco durante a docagem de um navio militar, deixando esses eventos em

TABELA 7 – Plano de Gestão de Riscos (elaborado pelos autores)

Título	Tipo	Probabilidade	Impacto	Abordagem	Ação	Responsável
Processo de compra não atender ao prazo requerido	Organizacional	70%	Muito alto	Mitigar	Elaborar um Plano de Gerenciamento de Aquisições com, no mínimo, 30 dias de antecedência do início da docagem, priorizando os serviços com maior probabilidade de indicação de recursos	A
Concorrência de MOD	Organizacional	70%	Alto	Mitigar	No mínimo 60 dias antes da docagem, baseado no planejamento dos projetos existentes no Primavera ¹ , avaliar a necessidade ou não de contratação de serviços de terceiros, caso a MOD própria não seja suficiente para suprir as reais necessidades	B
Necessidade de reparos após inspeções	Técnico	70%	Alto	Mitigar	Baseado no histórico de outros projetos, delinear, por meio de estimativas, os reparos decorrentes de inspeções	C
Morosidade na indicação do recurso para execução do projeto	Externo	50%	Alto	Eliminar	Realizar gestões junto ao cliente, a fim de priorizar a indicação de recursos para os serviços mais críticos do período de docagem	D
Materiais não serem entregues no prazo solicitado	Externo	50%	Médio	Mitigar	Definir, com no mínimo 60 dias de antecedência, a necessidade de obtenção dos sobressalentes mais críticos para a docagem, utilizando o histórico de docagens passadas	E

evidência para os envolvidos no projeto e fazendo com que muitos tivessem o primeiro contato com as boas práticas de gerenciamento. Outros pontos que merecem destaque são a elaboração, pela primeira vez, de uma Estrutura Analítica de Riscos por parte do AMRJ e a priorização dos mesmos, baseada em sua severidade, facilitando, desta forma, a atuação diante dos riscos identificados. Por meio da utilização do Coeficiente de Kendall, $W=0,82$, foi observada uma

forte concordância de alinhamento de opiniões entre os entrevistados, mostrando que há uma grande probabilidade de acerto na priorização dos riscos a serem tratados, ratificando, assim, a qualidade das informações obtidas durante a execução do trabalho. Vale ressaltar que a implantação destas boas práticas tem representado uma mudança de paradigma profunda na forma de se gerenciar projetos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, o que contribui cada vez mais

¹ Software de Gerenciamento de Projetos utilizado pelo AMRJ.

no intuito de melhorar os serviços prestados pela instituição e garante assim a satisfação dos seus clientes, atendendo-os

principalmente nos requisitos de prazo, custo e qualidade e fazendo cumprir o seu lema de “Tradição em fazer bem feito”.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<CIÊNCIA & TECNOLOGIA>; Análise de risco; Docagem;

REFERÊNCIAS

- COSCO SHIPYARD GROUP. 2011. Disponível em: <www.cosco-shipyard.com/englishNew/>. Acesso em: 15 set. 2014.
- FILHO, A T. *Gerenciamento de Projetos em 7 passos. Uma abordagem prática*. São Paulo: Editora M. BOOKS, 2011.
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. ISM Code and Guidelines on implementation of the ISM code 2010.
- LIU, Y I. Collaborative knowledge acquisition. *Expert Systems with Applications*, New York, v. 5, nº 1, p. 1-13, 1992a.
- PMI. Project Management Institute Inc. United States of America, 2013. Disponível em www.pmi.org. Acesso em: 13 set. 2014.
- SANTOS, L M.; GONÇALVES, N A. “Gestão do Programa de Docagens da Transpetro/Fronape comparada às melhores práticas de gerenciamento de projetos em termos de escopo e tempo”. Trabalho de conclusão de curso (MBA em gestão de projetos) – Fundação Instituto de Administração, São Paulo, 2006.

PROCESSO DECISÓRIO NO ESTADO-MAIOR

ESLEY RODRIGUES DE JESUS*
Primeiro-Tenente (FN)

SUMÁRIO

Introdução
Antecedentes
A decisão de não decidir
Processo de decisão militar
Conclusão

INTRODUÇÃO

A década de 1930 representou uma grande mudança na forma de lutar na guerra, até então movida pela beleza das marchas por quilômetros de terreno inimigo, cavalaria e canhões de longo alcance. A ascensão da mobilidade do combate como principal peça de manobra mudou bastante este *modus operandi*. Desenvolvimentos tecnológicos foram mais que necessários

para esta grande revolução doutrinária do exército alemão, diminuído a cem mil homens e com muitos de seus oficiais mais experientes mortos como fruto da Primeira Guerra Mundial.

Em parte consequência da maior facilidade e capacidade de produção em larga escala de veículos (não somente os utilizados diretamente para as batalhas, mas também aqueles necessários para o esforço logístico e de apoio de serviço ao combate),

* Serve atualmente no Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais. MBA em Finanças pela Fundação Getúlio Vargas (2014). Mestrado em Administração de Empresas com ênfase em Finanças pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (2014).

da nova utilização dos aviões nos diversos teatros de operação (além da observação, os novos modelos da Luftwaffe passaram a ser responsáveis por bombardeios e caça) e do esforço de poucos entusiastas com as novas armas cuja configuração apresentava mais poder de fogo e mobilidade, *Die Panzertruppe* foi responsável pelas grandes expansões do Império Alemão durante a Segunda Guerra Mundial. Desde o Anschluss da Áustria até a Operação Barbarossa (invasão nazista à União Soviética), os Panzer demonstraram a entrada de forma revolucionária da ciência e da tecnologia na doutrina militar. Tanto no âmbito tático quanto estratégico, a *Blitzkrieg* superou expectativas e revolucionou doutrinas, tal qual o fizeram nos tempos antigos a catapulta e a couraça dos navios.

É difícil acharmos condições que possibilitassem à Alemanha atingir tal nível de prontidão às vésperas da guerra. Em primeiro lugar, o Tratado de Versalhes impedia a Alemanha de possuir um Exército tão vasto como o apresentado pelo Reich. Segundo este tratado, a Alemanha poderia ter um Exército de, no máximo, 100 mil homens, seguindo-se 15 mil da Marinha; em segundo lugar, as regiões industriais e ricas em minério alemãs foram cedidas para a França após a Primeira Guerra Mundial; não havia *know-how* para a construção do Panzer; e, diferentemente da França e da

Inglaterra (União Soviética também, graças à incrível capacidade produtiva), não havia na Alemanha (à exceção de pouquíssimos oficiais superiores e, em menor número ainda, generais) homens dispostos a arriscar suas carreiras em prol do desenvolvimento de doutrinas para Corpos e Exércitos de carros de combate.

A infantaria como arma principal, mantendo as demais como apoio, ainda era a visão dominante. Poucos eram os oficiais que se dedicavam ao estudo de utilizar tropas blindadas no papel do esforço principal, como J. F. C. Fuller e Lidell Hart (suas experiência com os blindados os fez superar a Terra de Ninguém no conflito anterior), cujos ensinamentos foram minuciosamente estudados pelo Major Heinz Guderian. Este, apesar de não muito influente pela patente, logo se mostrou um competente chefe terrestre, cujas ideias tiveram guarida em alguns poucos generais. Felizmente (ou, devido ao desenrolar trágico dos eventos, infelizmente), Hitler gostou da ideia de um ataque rápido sobre o oeste, permitindo uma rápida mudança para o leste, no caso de uma guerra em duas frentes (Plano Schlieffen). A política externa alemã, neste caso, conseguiu refrear o avanço russo por meio do Pacto de Não Agressão Nazi-Soviético (também conhecido como Ribbentrop-Molotov). Desta forma, os assuntos com a França foram resolvidos em tempo de, em 1941, haver uma declaração formal de guerra entre as duas potências. A soberba viria a trair os generais que, décadas antes, desdenhavam da capacidade dos blindados. Sem se importar com necessidades logísticas básicas, como roupas para frio, equipamentos de manutenção, combustível ou recomple-



Panzer IV Ausf J

tamentos de pessoal e material, além do isolamento do Estado-Maior das Forças Armadas (Oberkommando Wehrmacht – OKW) e do Exército (Oberkommando der Heer – OKH) nas salas de gráficos, a *Blitzkrieg* começou a perder sua vitalidade.

Este colapso no processo de decisão das mais altas patentes, como é de se esperar em qualquer organização bem estruturada, a corrupção dos demais níveis hierárquicos, foi causado, entre outros fatores, pela cultura organizacional das Forças Armadas (em especial do Exército alemão, este derivado do pensamento beligerante do reino da Prússia) e pelo distanciamento progressivo entre decisores e executores. Veremos adiante que, já durante a invasão da União Soviética, Hitler deixou de visitar a frente de batalha, repetindo os mesmos problemas da Primeira Guerra Mundial, em que os generais, de Londres, ordenavam suas tropas a investidas suicidas pela Terra de Ninguém. Mais tarde, quando a guerra já estava perdida, estas ordens eram dadas para exércitos e equipamentos que não mais existiam.

Temos por missão, portanto, realizar um estudo de caso da campanha militar do Terceiro Império Alemão de 1939 a 1943, a fim de que, após sua leitura, compreendamos quais os fatores responsáveis pelo fracasso das investidas à União Soviética e do futuro declínio das Forças Armadas alemãs. Em nosso estudo, pudemos encontrar fatores direcionadores tanto da queda da disciplina no campo de batalha quanto da erosão da autoridade dos generais dentro do processo decisório do OKW, tendo consequências diretas no desenrolar da Blitz e na campanha da Rússia.

ANTECEDENTES

Para que tenhamos condições de discursar sobre a cultura do Estado-Maior alemão,

seria interessante que, antes, analisássemos como foi formada esta instituição e qual foi o seu papel principal no desenvolvimento do Estado alemão.

O Estado-Maior alemão foi formado durante a invasão de Napoleão, em 1805, período histórico conhecido como a Era Napoleônica. Napoleão enfrentou a Prússia em dois grandes combates, até que este reino acabou como satélite do império russo. As batalhas de Jena e Preussische-Eylau acabaram por dismantlar o poder político que o reino da Prússia possuía na valsa das nações. Com parte do território cedido à Rússia e à França, a Prússia passou cerca de dez anos no ostracismo, quando, durante as batalhas de liberação, conseguiu expulsar os invasores. Entre os diversos generais envolvidos nessas batalhas, destacam-se Scharnhorst e Clausewitz. Este último, quando diretor da Escola Militar da Prússia em Berlim, escreveu o livro *Vom Krieg (Da Guerra, ou Sobre a Guerra)*, em que explicitava quais os principais atributos de um soldado quando em combate. Acima de tudo, este tomo foi de crucial importância



General Carl von Clausewitz

na formação do Estado-Maior. Muito do que foi utilizado pelos Generais Keitel e Jodl durante a Segunda Guerra foi escrito nessa época.



General Alfred von Schlieffen

Schlieffen, outro general influente e que viria a assumir a posição de chefe do Estado-Maior alemão, percebeu que, apesar de não ser um estado tão beligerante quanto França, Portugal, Espanha e Itália, a Alemanha, por estar no centro da Europa, estaria destinada a participar de todos os embates que possivelmente viessem a ocorrer. A fim de evitar guerras em duas frentes, deveriam os políticos garantir que um dos lados permanecesse em paz, ou em uma condição tal que permitisse resolverem-se os problemas em um lado, partindo todo o esforço para o outro. Para tanto, a Alemanha deveria derrotar seu maior inimigo a oeste (França), por meio de uma rápida incursão pelos territórios mais fracos de Bélgica e Holanda. Este plano (batizado com o nome Schlieffen) foi utilizado em ambos os conflitos mundiais, mas em nenhuma das

vezes respeitado completamente. Cabe destacarmos a incrível influência de Moltke, o velho, quando assumiu o papel de chefe do Estado-Maior durante as guerras de 1866 (contra a Áustria) e 1871 (contra a França).

Apesar da grande capacidade estratégica criada durante o desenvolvimento do Estado-Maior alemão, o que chama a atenção são a disciplina e o estado de prontidão constante das Forças Armadas, em especial após a derrota em Jena. Criou-se uma forma de identificação das Forças Armadas com o futuro da pátria prussiana (a despeito de serem os generais indiferentes aos políticos, no sentido de não se envolverem com a política, sendo a única exceção a tentativa de golpe perpetrada pelo General Stauffenberg em 20 de julho de 1943). Desta data em diante, talvez pelo grande colapso causado pelas invasões francesas, políticos, militares e civis passaram a se alinhar com o bem-estar do Estado. Foi este mesmo sentimento que manteve Hindenburg na Alemanha após a



General Claus Schenk Graf von Stauffenberg

derrota (diferentemente de Wilhelm II), ou que impediu uma tomada de poder pelos militares, mesmo após a derrota de Stalin-grado e do cerco a Königsberg em 1943. Em geral, os generais alemães herdaram de seus antepassados patriotismo, disciplina e lealdade para com as autoridades representantes do povo. O OKW tinha exatamente esses preceitos em mente. Pacientemente, observaram a ordem de parar diante da retirada das tropas britânicas em Dunquerque, a ordem de avançar sobre a União Soviética e a ordem de não recuar, obedecendo-as, mesmo sabendo de sua pouca chance de vitória ou, até mesmo, da impossibilidade lógica de algum sucesso.

Segundo o Almirante Canaris, boa parte dos soldados alemães não concordava com a doutrina nacional-socialista de superioridade racial, tampouco de uma expansão territorial que garantisse o espaço vital alemão. Durante a guerra da Rússia, mesmo sabendo dos grandes problemas concernentes ao avanço sobre a “terra arrasada”, cogitava-se formar grupos de colonos da Schutzstaffel (SS) a fim de povoar os novos territórios. Muitos generais acreditavam que, após a anexação da Polônia e o pacto Molotov-Ribbentrop de não agressão, seria alcançada uma paz duradoura e o povo alemão estaria unido sob uma única bandeira (o Terceiro Império). Mesmo com essas esperanças, e contra sua vontade, o Exército e a Marinha (forças históricas, ao contrário da recém-construída Luftwaffe de Göring) mantiveram sua lealdade ao Führer. A ascensão de Hitler, ou o início da guerra, desta forma, não teve nenhum papel na mudança de entendimento do papel dos

Os generais alemães herdaram de seus antepassados patriotismo, disciplina e lealdade para com as autoridades representantes do povo



Almirante Wilhelm Canaris

militares para com a nação. Muito pelo contrário, ao revitalizar o Império Alemão de 1871, os militares passaram a ter em seu conjunto de valores, uma vez mais, o reflexo dos grandes chefes militares do reino da Prússia.

A Alemanha conseguiu dominar, em menos de dois anos, uma área que se estendia do sudoeste da França ao leste da Pomerânia Oriental, incluindo Áustria e Tchecoslováquia. Mesmo em quatro anos de guerra, Hindenburg e Wilhelm II não conseguiram

este feito. Esta mudança radical nos sucessos das missões deveu-se, sobretudo, às novas doutrinas de combate e ao mais novo equipamento de guerra: o tanque. De todos os entusiastas, certamente o mais conhecido e competente em sua utilização foi Guderian. Devido às suas energia e determinação, o novo modo de guerrear



General Heinz Guderian

passou a ser o do movimento, com poder de fogo e velocidade, pondo um fim às guerras de trincheiras. Nesse novo modelo, a logística deveria ser mais rápida, e a integração das armas de serviço exigia maior

rapidez de transmissão de dados e mais integração entre as forças (em especial entre o ar e a terra). Sendo assim, suprimentos como combustível, peças de reposição, lubrificantes, comida, roupas e munição para

a artilharia eram cruciais, devendo ser previstos de acordo com a força do inimigo e a projeção de avanço diário. Como a Blitz exigia maior velocidade de avanço, os soldados também precisavam ir mais leves, o que exigia um esforço ainda maior dos Componentes de Apoio de Serviço ao Combate. Mesmo assim, Hitler assinou, em 18

de dezembro de 1940, a Diretiva 21, dando a seus generais ordens para a disposição de ataque à União Soviética, que apenas viria a ser realizada em 22 de junho de 1941.

Como o avanço alemão foi tamanho nos dois primeiros anos da guerra, era impensável que houvesse uma derrota. Os generais alemães imaginavam, ratificados pela megalomania de Hitler, que dominariam facilmente a Rússia se conseguissem neutralizar rapidamente sua Força Aérea e seus blindados, até então os únicos que demonstravam algum real perigo aos Panzer. A manobra seria um sucesso. Todavia, problemas logísticos logo se tornaram gritantes. Com a aproximação do inverno russo, as tropas não possuíam roupas de frio, e as lagartas e rodas dos veículos “patinavam” pelos campos congelados. Nesse momento, o Componente de Apoio de Serviço ao Combate precisava estar pronto, a fim de contribuir para a construção ou melhoramento de estradas e abrigos, abastecimento de sobressalentes e combustível e lubrificantes e, acima de tudo, proporcionar maior conforto à tropa.

O esforço de guerra alemão, em contraste com o britânico, era bastante dependente dos produtos alemães, haja vista a falta de colônias e territórios fora do teatro de operações da Europa. O objetivo logo passou de alcançar Kiev para o domínio dos campos de petróleo

A falta de visitas à frente de batalha e decisões tomadas nos quadros de manobras tiravam os generais da realidade do combate

do Cáucaso. O cerco a Leningrado (que estacionou tropas necessárias ao avanço sobre Moscou por mais de dois anos), as sucessivas derrotas (em particular em Moscou e Stalingrado) e, mais tarde, o cerco do Exército Norte (próximo ao Golfo de Riga) transformaram o que seria uma fácil vitória em uma derrota histórica. Certamente que,

para isso, também se aliaram os bombardeios às fábricas de armamento do Reich e às indústrias nevrálgicas ao esforço de guerra, o pânico que se espalhou pela sociedade alemã e, já próximo à hecatombe do regime, a descoberta dos campos de concentração e de extermínio.

Alguns fatores ajudam a compreender o porquê de terem os oficiais gerais dado ordens absurdas, como fuzilar soldados que retraíssem, corte marcial para generais de campo que ordenassem retiradas estratégicas ou a não compreensão das condições subumanas da guerra, mesmo que muitos dos que comandavam tivessem presenciado as agruras das trincheiras. Em primeiro lugar, a

falta de visitas à frente de batalha e decisões tomadas nos quadros de manobras tiravam os generais da realidade do combate. Em suas salas suntuosas, esqueciam-se de que mesmo Wilhelm I e Bismark estavam com seus exércitos quando estes se punham a marchar. A visão do Estado-Maior alemão passou a ser diversa daquela por eles produ-

zida durante a invasão da Bélgica/Holanda/França. Cabe destacar que a fé em uma raça superior foi responsável por muito do sofrimento enfrentado pela tropa, em especial na campanha da Rússia. Considerando-se acima na escala evolutiva, e tendo por inimigos os inferiores bolcheviques (os quais eram guiados pelos ideais judaicos de Marx e Engels), os alemães não tiveram o mesmo esmero na preparação do Exército, tampouco no planejamento da integração estratégica, mister entre as Forças Armadas e, dentro destas, das armas específicas.

A DECISÃO DE NÃO DECIDIR

O que teria levado, portanto, todo o Estado-Maior Alemão a não agir diante de tantas ordens ilógicas?

Apesar da força representada pelos militares, torna-se princípio básico de uma democracia que os militares estejam subordinados e sejam controlados por autoridades civis. Rose (1994) diz que um controle democrático significa a subordinação das Forças Armadas a autoridades políticas eleitas democraticamente e responsáveis por tomar decisões concernentes à defesa do país. Chuter (2000) define controle civil como a obediência com que os mi-

litares devem servir aos civis, ao governo. Percebemos, desta forma, que é uma questão de boa governança. Os militares devem estar a serviço do Estado e, por consequência, às autoridades civis que foram eleitas para o governar. Este estado de desenvolvimento democrático pode ser facilmente observado no mundo hodierno.

Certamente que a rápida vitória alemã sobre a França durante a Blitzkrieg teve um peso grande na mente de Hitler para que sua decisão fosse a favor do ataque. As informações disponíveis em sua mente, em especial as da memória mais recente, davam-lhe a certeza da vitória, e de uma vitória rápida, graças a certas condições serem semelhantes àquelas enfrentadas na campanha da França. Além disso, a visão estereotipada de Hitler de que os russos seriam uma raça inferior aos arianos e sua consideração de que o bolchevismo seria uma doutrina de povos primitivos

Manter-se sem agir foi, contudo, um erro pelo qual muitos pagaram. As ideias erradas do Führer foram responsáveis pela morte de milhões – seus subordinados acreditavam em sua competência militar inexistente

deram ao *Führer* uma fé absoluta na vitória. Mesmo sendo alertado por seus generais de que os meios necessitavam de maior tempo de manutenção e de que os russos possuíam um Exército bem maior que o alemão (em especial quanto ao número de tanques), sua insensibilidade quanto aos dados foi responsável por um grande despreparo para uma guerra longa (isto se refletiu, por exemplo, na falta de roupas de frio para os soldados). Todas essas facetas da decisão de ataque culminaram em um excesso de confiança em fatos irrelevantes para a determinação do vencedor.

A personalidade de Hitler e de seus subordinados diretos também influenciou no início do conflito com os russos. Já descrevemos como a cultura organizacional do Estado-Maior alemão havia sido criada por meio da lealdade e de discrição. Fazer muito e falar pouco era o lema. Esta característica colidiu com os gritos e as certezas absolutas de Hitler, cuja experiência militar de soldado na Primeira Grande Guerra não o capacitava a tomar decisões estratégicas para emprego do Exército. Mesmo assim, a fé no líder e a disciplina prussianas fizeram-se presentes.

O egocentrismo de Hitler e, mais tarde, de seus aduladores, transformaram-no em um super-homem, capaz das melhores escolhas, a despeito dos conselhos dos generais mais capacitados e experientes. Mesmo após Stalingrado, o fim do cerco a Leningrado e o posterior avanço soviético, os generais alemães continuaram a creditar à imagem de Hitler uma capacidade não observada. Essa percepção formou o viés decisório que apenas reforçou a visão de sucesso, fruto da vitória sobre a França. O

homem que salvara a Alemanha da crise e das injustiças de Versalhes era o Supremo Comandante. Manter-se sem agir foi, contudo, um erro pelo qual muitos pagaram. As ideias erradas do *Führer* foram responsáveis pela morte de milhões de soldados e civis inocentes. Apesar de menos sangrento que o modelo adotado durante o primeiro conflito mundial, a Blitz foi, acima de tudo, responsável por tornar a guerra mais próxima dos civis. Desde a invasão da Bélgica até a Barbarossa, passando pelo bombardeio de Londres, nem mesmo as Guerras Napoleônicas haviam invadido de forma tão brutal as cidades e capitais do Velho Mundo.

A política de apaziguamento também ajudou na formação do mito do *Führer*.

A despeito da megalomania e do egocentrismo de Hitler, seus próprios generais passaram a se julgar invencíveis

Como os eventos passaram a ocorrer de forma planejada (invasão da Renânia, da Áustria e dos Sudetos foram feitas sem muita oposição internacional), todos imaginavam que seria bastante difícil uma guerra total, ou

mesmo que as visões de Hitler estivessem equivocadas. Com base nessas confirmações, as interpretações passaram a ficar ancoradas na impossibilidade de derrota, na infalibilidade das decisões do chefe de Estado. Da mesma forma, a assinatura do pacto de não agressão foi visto como um fator conjuntivo, ou seja, era uma empreitada sagrada, abençoada pela providência. Todo o universo convergia para o sucesso da missão. Esta interpretação voltou a ser corroborada pelas vitórias rápidas da Blitz, seja na Polônia, seja no oeste. A despeito da megalomania e do egocentrismo de Hitler, seus próprios generais passaram a se julgar invencíveis. Este excesso de confiança foi de primordial importância

para que consigamos compreender desde a retirada anfíbia de Dunquerque até as derrotas em Stalingrado e Königsberg. A falta de materiais que suprissem a indústria bélica, ou mesmo a frente de batalha, foi consequência de julgarem-se os generais acima de seus inimigos. Mesmo após Guderian ter assumido a chefia do Estado-Maior alemão, seus subordinados diretos acreditavam que as decisões deveriam ser tomadas por Hitler, visto que haveria sido seu gênio superior o real responsável pelas vitórias passadas.

Em toda esta história, observamos claramente um fundo de conscientização limitada e inversão de preferências. Ao fazerem suas análises sobre as atitudes de Hitler, seus generais não viam um homem desequilibrado, mas sim um governante decidido e apaixonado pelo ideal da expansão. Da mesma forma, os generais de Stalin não o viam como um ditador sanguinário que havia jogado por terra os ideais de 1917. Ao invés disso, tinham medo e respeito. Hitler não possuía o treinamento de um general, o que por si só deveria impedi-lo de tomar as decisões que tomou. Mesmo assim, seus subordinados acreditavam em sua competência militar inexistente, em parte graças aos sucessos de anexação sem batalhas da Renânia.

PROCESSO DE DECISÃO MILITAR

As decisões militares, quando em período de guerra, devem ser tomadas pelos próprios comandantes, tendo em mente o cumprimento da missão da forma mais humana, econômica e limpa possível. Estes ensinamentos foram catalisados por Carl von Clausewitz em *Vom Krieg*. Essa visão de comandos fragmentados foi primeiramente utilizada por Napoleão, durante as guerras que levam seu nome. Para conseguir que seus exércitos fossem

mais rápidos e que pudessem surpreender seus inimigos no campo de batalha, Napoleão permitia que seus comandantes tomassem as próprias decisões, desde que alinhadas com o cumprimento da missão maior.

Esta tática (batizada por Clausewitz de *Auftragstaktik*, ou Comando de Missão) foi largamente utilizada pelos generais alemães durante os anos seguintes. Parte de sua facilidade de manobrar seus exércitos durante as guerras de 1866 contra a Áustria e de 1870-1871 contra a França baseou-se neste princípio, que foi ensinado nas escolas militares aos oficiais que, quando generais, cobriam esta atitude de seus comandantes. Certamente que o ambiente da guerra exige que os planos sejam flexíveis, e é exatamente esta flexibilidade que deve permear as decisões dos comandantes. Sendo assim, faz-se mister que os generais estejam nos campos de batalha, ou que pelo menos os visitem periodicamente, a fim de que possam ter um retrato fidedigno da situação. Apesar de político e bem-sucedido neste campo profissional, acima de tudo Napoleão foi um grande militar e um general incomparável, que, por diversas vezes, usava do exemplo para comandar (episódios como “A peste no Egito”, “A ponte de Arcole” e as diversas batalhas em que ele esteve presente comprovam isso). As experiências de Rommel e Guderian na Primeira Guerra Mundial também estão repletas do conceito de Comando de Missão.

Vemos, claramente, a incursão dos ideais franceses da Revolução de 1789 permeando as decisões militares, antes formalizadas por planos engessados gerados sem a participação dos homens da frente de batalha. Como já foi mencionado, tanto Bismark quanto Wilhelm I acompanhavam seus exércitos. Da mesma forma, ao analisarmos as decisões dos generais

ingleses e alemães durante a guerra de 1914-1918, observamos que, quando os políticos passaram a dominar as decisões militares (ou quando as decisões militares passaram a ser mais políticas), a descentralização das decisões foi diminuindo. Hitler e Stalin são o maior exemplo disso. Ordens absurdas, como não recuar jamais (motivadas pelo fuzilamento sumário e imediato), armar civis sem nenhum treinamento militar e repassar recursos imprescindíveis à indústria bélica para a indústria do extermínio racial, foram algumas das quais remarcam o período.

O caso do nacional-socialismo foi bastante interessante, visto que os políticos mais graduados possuíam poderes militares. Hitler, Himmler (chefe da SS), Göring (comandante da Luftwaffe) e Streicher (líder dos Gauleiter, representantes provinciais que passariam, nos últimos anos da guerra, a formar exércitos civis) são alguns exemplos. Mesmo assim nenhum deles

passou por escolas militares (à exceção de Göring, que não possuía *expertise* suficiente para ser um comandante de Força com tamanhos poderes, tampouco oficial general) nem mesmo teve experiências na vida de comandos de unidades (Streicher publicava jornais políticos e Himmler começou sua carreira militar na SA – Sturmabteilung, a tropa política dos nazistas, apesar de ter tido um treinamento para assumir o posto de oficial na Primeira Guerra Mundial, cujo término repentino o impediu). O excesso de centralização impediu que os comandantes tomassem iniciativas que poderiam salvar vidas e batalhas, e a politização do exército

privava os generais de assumirem posições corretas estrategicamente, preferindo aquelas que pudessem gerar louros pessoais.

CONCLUSÃO

A Segunda Guerra Mundial foi responsável por incutir na doutrina militar a guerra de movimento. Com a necessidade de melhorar o processo decisório dos diversos comandantes de unidades, subunidades e frações, foram investidos esforços na direção de haver melhor troca de dados, facilidade de compreensão das ordens e maior liberdade de ação, garantindo que, tal qual na Franco-Prussiana, o Exército alemão conduzisse suas operações de maneira econômica, sem centralizar as ordens,

refletindo em ações as percepções dos comandantes nos diversos teatros de operação.

O fim do processo decisório no Oberkommando foi um exemplo na história militar do problema de manter decisões do campo de

batalha na mão de políticos. Estes, como mantêm o poder supremo de declarar guerra, não devem ou não deveriam manter o controle das decisões nos diversos teatros de operação. Em geral, ao ocorrerem estas inversões de papéis, além do insucesso estratégico, o país enfrenta um problema diplomático.

A *Auftragstaktik** foi, indubitavelmente, uma das maiores revoluções na doutrina militar. Utilizada de forma consciente, pode transformar um exército de soldados em um exército de líderes, cujas decisões estarão diretamente ligadas e alinhadas ao cumprimento da missão. Este ensinamento,

**Atualmente, os militares
pensam em tomar suas
decisões com base no ciclo
OODA (*Observe, Orient,
Decide, Act*)**

* N.A.: Comando de Missão.

responsável por diversas vitórias na história, deve ser o lema. Atualmente, os militares pensam em tomar suas decisões com base no ciclo OODA (*Observe, Orient, Decide, Act*). Isso permite que todos os níveis hierárquicos (desde os soldados até os generais) possam ter a rapidez de decisão necessária a garantir o sucesso em condições de combate. O ciclo OODA nada mais é do que a propagação da liberdade de ação nos exércitos, do Comando de Missão como uma forma institucional de garantir a melhor análise das opções disponíveis por parte dos subordinados. O *empowerment* militar.

Outros sintomas da patologia decisória do *Oberkommando* podem ser observados, como: o fato de as derrotas não terem ligado um alarme sobre a incompetência do *Führer* em administrar as Forças Armadas; a impossibilidade de vitória após a entrada dos EUA na guerra; a obsolescência das tá-

ticas da *Blitzkrieg* diante das idiossincrasias do teatro da Rússia (que exigiam maiores esforços logísticos devido às maiores distâncias entre as cidades, estradas em piores condições, o clima e a temperatura e, acima de tudo, a influência destes fatores sobre o moral do combatente); declaração da guerra irrestrita de submarinos; não observância dos alertas de generais experientes sobre a falta de obstáculos diante de uma possível e provável invasão aliada às praias da Normandia; e a não instalação de artilharia antiaérea nas áreas próximas às fábricas e indústrias ligadas ao esforço de guerra. O *Oberkommando*, liderado por Hitler e não mais Keitel (este cegamente seguia todas as ordens do chefe de Estado), acreditava que as ordens deveriam ser cumpridas, não obstante a cultura prussiana da liberdade de ação do comandante de unidades e subunidades.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES>; Decisão; Doutrina; Planejamento militar; Estratégia; História da guerra; História da Alemanha;

REFERÊNCIAS

1. BASSET, Richard. *Almirante Canaris: misterioso espião de Hitler*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2007.
2. BAZERMAN, Max H., MOORE, Don. *Processo decisório*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.
3. CLEARY, Laura R., MCCONVILLE, Terri. *Managing defence in a democracy*. New York: Taylor & Francis e-Library, 2006.
4. DEIGHTON, Len. *Blitzkrieg: From the rise of Hitler to the fall of Dunkirk*. London: Pimlico, 2007.
5. ENGLUND, Steven. *Napoleão: uma biografia política*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.
6. GHIKAS, Demetrios. “Adotando o Comando de Missão”. *Military Review*. 47-56 nov-dez, 2013.
7. GUDERIAN, Heinz. *Panzer leader: the classic account of Blitzkrieg*. London; Penguin Books, 2009.
8. HOBBSBAWN, Eric. *A era dos Impérios, 1875-1914*. São Paulo: Paz e Terra, 2009.
9. LUKACS, John. *O duelo: Churchill x Hitler: 80 dias cruciais para a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2002.
10. MORGAN, Gareth. *Imagens da Organização*. Ed. 1. São Paulo: Atlas, 2011.
11. ROMMEL, Erwin. *A Infantaria ataca*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2007.
12. ROBERTS, Andrew. *Hitler e Churchill: segredos da liderança*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.
13. SHIRER, William. *The rise and fall of the third reich: a history of nazi Germany*. New York: Simon & Schuster Paperbacks, 1990.
14. STEVENSON, David. *1914-1918: the history of the First World War*. London: Penguin Books, 2005.

A PIRATARIA MARÍTIMA NO MUNDO CONTEMPORÂNEO*

RAFAEL REIS CAVALCANTI

Aspirante

RICARDO DZIEDZIC DE ARAÚJO LIMA

Aspirante

SUMÁRIO

Introdução

Pirataria *de Jure* – A definição e sua imprecisão

A ótica da IMO (International Maritime Organization)

A pirataria na Somália e no Golfo de Aden

A Operação Atalanta e a Eunavfor

O Golfo da Guiné: o perigo iminente

Conclusão

INTRODUÇÃO

Durante décadas, a sociedade teve a imagem do pirata moldada sobre estereótipos hollywoodianos baseados em personagens pitorescos criados durante o período das Grandes Navegações e da colonização europeia, em galeões e naus repletos de baús de tesouro e rum. No entanto, a pirataria moderna em pouco se assemelha a tal imagem.

A pirataria passou por mudanças substanciais durante os séculos, desde seus objetivos em si e seus métodos, não recebendo a devida atenção das autoridades internacionais durante muito tempo. Todavia, nos últimos anos, a atividade se tornou uma prática constante em áreas econômicas estratégicas, gerando grande repercussão e criando transtornos e preocupações junto aos países afetados e órgãos internacionais.

* Publicado na *Revista de Villegagnon* de 2013.

O reaparecimento do crime ante o novo milênio trouxe à tona a discussão deste e a seguinte pergunta: “Como o mundo contemporâneo pode compreender e combater uma atividade que permaneceu no ostracismo durante tantos anos?” Para respondermos a tal questionamento, devemos primeiro buscar a definição de pirataria e suas causas, abordando os principais focos do crime no século XXI, para que assim consigamos compreender a importância de combatê-la.

PIRATARIA DE JURE – A DEFINIÇÃO E SUA IMPRECIÇÃO

Para compreendermos melhor a pirataria e suas implicações no mundo contemporâneo, devemos inicialmente tentar defini-la. Em dezembro de 1982, foi promulgada a assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que só começou a vigorar em novembro de 1994 e foi internalizada pelo Brasil em junho de 1995. Dentre os assuntos abordados pela Convenção, há a definição de pirataria e sua prática, além de prever a cooperação de todos os países para a repressão à pirataria. No texto, em sete artigos, a pirataria é definida como ato ilícito de violência ou de detenção ou de depredação cometido, com fins particulares (o que define o *modus operandi* de cada pirata em sua respectiva área de atuação), contra um navio que esteja em alto-mar ou fora da área de jurisdição de um Estado. A participação voluntária e consciente, ou a incitação ou a ajuda intencional para a execução desse ato, também é considerada como pirataria. A CNUDM também prevê o direito de apresamento de um navio pirata ou navio que tenha sido capturado por estes por qualquer nação, cabendo a esta decidir as penalidades impostas aos piratas e as medidas a serem tomadas para com o material apreendido. O país que realiza o apresamento deve fazê-lo por meios militares ou que estejam a serviço do Estado.

Concluimos então que, por tal definição, um ato ilícito cometido em águas interiores, mar territorial ou Zona Econômica Exclusiva (ZEE) não seria considerado pirataria. Logo, a captura e a punição dos piratas, por qualquer país, somente são possíveis em águas internacionais. Isso causa um conflito com relação à autonomia no combate à pirataria, já que os criminosos têm a possibilidade de buscar refúgio no mar territorial de Estados que não têm condições de promover o patrulhamento. Desta forma, gera-se uma imprecisão, dificultando as ações de antipirataria. Outra importante conclusão é a diferença conceitual entre pirataria e terrorismo marítimo, no que tange à “finalidade”: enquanto aquela tem propósito particular (tomar a posse de cargas e navios para si), este visa somente desestabilizar a normalidade, colocando em cheque a segurança das atividades na área de ação.

A ÓTICA DA IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION)

Com o intuito de reduzir as arbitrariedades, as imprecisões e os possíveis desgastes diplomáticos, a IMO considera os atos de roubo armado (“qualquer ato ilegal cometido com violência ou detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça”), mesmo em águas jurisdicionais, como atos de pirataria. Sendo assim, a IMO reduz a problemática em torno da definição da ação dos piratas, já que muitos ataques que não seriam classificados como crimes de pirataria, devido ao local de ocorrência, podem ser considerados como tal.

A PIRATARIA NA SOMÁLIA E NO GOLFO DE ADEN

Desde o século XV, quando o comércio entre o Oriente e a Europa passou a ser realizado contornando a África, o fluxo

de cargas e navios pela costa deste continente tornou o Oceano Índico uma das mais importantes vias para as atividades das companhias de navegação europeias. Na segunda metade do século XIX, o Canal de Suez criou um novo caminho que possibilitou o encurtamento da viagem entre a Europa e a Ásia. No século XX, com a descoberta de grandes reservas de petróleo e gás na Península Arábica e com o aumento da demanda desses recursos na Europa e na América, criou-se uma movimentada rota comercial marítima utilizando o Oceano Índico como

passagem obrigatória para o escoamento desses recursos para o Ocidente, passando pelo Canal de Suez ou contornando a África, pelo Cabo da Boa Esperança. Após a Segunda Guerra Mundial, o continente africano passou por um longo processo de descolonização em relação às potências europeias. Muitos dos movimentos de inde-

pendência dos países africanos resultaram em disputas internas, golpes de estado e guerras civis. Como consequência, os Estados recém-independentes eram impotentes e instáveis, e as condições sociais tornavam favorável o surgimento de grupos rebeldes paramilitares. Entre esses países está a Somália, localizada no Chifre da África. O país se tornou independente nos anos 60 e, nas décadas seguintes, passou por crises econômicas e sociais que possibilitaram o surgimento de insurgentes. No início dos anos 90, sofreu intervenção norte-americana e, desde então, não possui um governo estável.

A partir do ano de 2005, o grande foco da pirataria passou a ser o Golfo de Aden, uma das mais importantes passagens marítimas do mundo, que liga o Índico ao Mar Vermelho. A partir da costa da Somália, os piratas partem para realizar os ataques contra os navios mercantes que demandam a região. As ações realizadas por grupos embarcados, em pequenas lanchas de alta velocidade, tomam os navios de assalto, fazendo reféns suas tripulações e exigindo cifras milionárias como resgate. Os reflexos dos ataques causaram grandes prejuízos:

inquietação dos grandes armadores, inflação de preços de produtos transportados e serviços de segurança e transporte, precauções em relação à salvaguarda das tripulações, instabilidade política regional e gastos em defesa. A Oceans Beyond Piracy (OBP) publicou um relatório sobre os gastos com o combate à pirataria, resultando no montante de US\$ 7 bilhões no ano de 2011,

sendo o gasto com o pagamento de resgates aos piratas 2% de tal quantia.

O episódio decisivo que fez levar a presença militar à região foi o sequestro do MV *Faina*, que transportava armamentos e veículos de combate vindos da Rússia. A partir deste caso, em acordo com o governo transitório da Somália, países europeus, China, Estados Unidos e Rússia passaram a deslocar navios de guerra para a região de modo a garantir a segurança de navios mercantes e inibir a ação dos piratas. Desde 2008, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) e a União Europeia mantêm duas operações permanentes de patrulha

A Oceans Beyond Piracy (OBP) publicou um relatório sobre os gastos com o combate à pirataria, resultando no montante de US\$ 7 bilhões no ano de 2011, sendo 2% o gasto com o pagamento de resgates aos piratas



Superpetroleiro Sirius Star

no Golfo de Aden, além da presença russa e chinesa na região. Desde então diversas operações navais conjuntas têm sido realizadas ao largo da costa da Somália.

Em novembro de 2008, os piratas somalis capturaram o superpetroleiro *Sirius Star* enquanto navegava ao largo da costa do Quênia.

O navio viajava da Arábia Saudita para os Estados Unidos com 2 milhões de barris de petróleo (cerca de um quarto na produção diária de petróleo da Arábia Saudita na época). Após negociações, em janeiro de 2009 o *Sirius Star* foi liberado pelos piratas sob o pagamento de resgate, cerca de 3 milhões de dólares. Este navio, com 25 tripulantes e 330 metros, foi o maior navio sequestrado pelos piratas da Somália.

Em 2008, o Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU)

permitiu a entrada no mar territorial somali para perseguição de piratas, com a autorização do Governo Transitório Federal da Somália. A Resolução nº 1.816 criou uma situação nova ao permitir a captura de piratas dentro do mar territorial somali pelo período de seis meses, e, posteriormente,

A chance de sucesso dos atos de pirataria tem diminuído, graças à presença militar nas áreas críticas, de 44% em 2008 para 26% em 2009, 25% em 2010 e 16% em 2011

a Resolução nº 1.846 estendeu o prazo por mais 12 meses. As duas resoluções destacam a excepcionalidade da situação e que as Nações Unidas prezam pela preservação da soberania, ressaltando que tal medida não cria costume internacional.

Em janeiro de 2009, no Djibuti, houve uma reunião para buscar soluções, liderada pela IMO. Neste encontro foi estabelecido o Código de Conduta para a Repressão da Pirataria e Roubo Armado em Navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Aden¹. O Código reconhece

1 N.A.: Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden.

o problema e declara sua intenção de compartilhar informações por meio de um sistema de pontos focais e centros de informação, além de interditar navios suspeitos de pirataria.

A Otan mantém na costa leste da África a Operação Ocean Shield, que conta com navios dos países europeus da aliança, navios norte-americanos e canadenses, combatendo ameaças e realizando ações preventivas de patrulha e inspeção de embarcações suspeitas. A chance de sucesso dos atos de pirataria tem diminuído, graças à presença militar nas áreas críticas, de 44% em 2008 para 26% em 2009, 25% em 2010 e 16% em 2011.

A OPERAÇÃO ATALANTA E A EUNAVFOR

No ano de 2008, em um esforço conjunto dos países da União Europeia, foi criada a Operação Atalanta, executada pela Força Naval da União Europeia (Eunavfor) na região do Chifre da África. O Comando da Força é alternado entre os países do bloco europeu e, nos últimos seis anos, tem garantido a segurança dos navios do Programa Alimentar Mundial das Nações Unidas (World Food Program), combatendo, simultaneamente, a pirataria no Mar Vermelho, Golfo de Aden, no Golfo de Omã e em toda a Bacia da Somália, incluindo a parte norte do Canal de Moçambique. Segundo dados da Eunavfor, o número de navios mercantes capturados pelos piratas caiu de 47 em 2010 para quatro em 2012, demonstrando, assim, um resultado expressivo da missão.

No momento, a situação no Índico Ocidental encontra-se estável; no entanto, é indispensável a manutenção da presença de forças militares para que a segurança da navegação naquela região seja mantida.

O GOLFO DA GUINÉ: O PERIGO IMINENTE

O Atlântico Sul é uma das mais importantes passagens marítimas do mundo, sendo a principal ligação entre os oceanos Atlântico e o Pacífico, visto que navios de grande porte não conseguem operar no Canal do Panamá, e é também uma alternativa ao Canal de Suez para chegar ao Índico. Sua localização, de fato, se estende além da linha do equador até as proximidades do paralelo 15°N, no lado africano, e até o Brasil, na parte americana, separado do Pacífico pelo Estreito de Magalhães e do Índico pelo Cabo da Boa Esperança, se estendendo até a costa da Antártica. A porção sul do Atlântico possui grande valor estratégico para o comércio internacional, o que se reflete em um grande fluxo de navios mercantes na região. Além do *status* de grande rota comercial, o Atlântico Sul é também rodeado por grandes reservas naturais, de gás natural e petróleo, tanto na costa africana como na costa americana, de tal forma que o Atlântico Sul é um grande fornecedor de *commodities* energéticas, principalmente para os Estados Unidos da América (EUA) e a Europa.

No lado ocidental, tem-se a presença do Brasil, do Uruguai, da Argentina e de territórios britânicos. O Brasil é o maior país da região, sendo uma potência regional devido às suas capacidades econômicas, estabilidade política e presença marítima. Além da defesa da Amazônia Azul, o Brasil é responsável por uma área de salvamento uma vez e meia maior que seu território, o que o faz presente em grande parte da região. Do lado oriental, no entanto, observa-se a presença de países novos, que tiveram suas independências realizadas na segunda metade do século XX e que não possuem uma atuação marítima expressiva, pois passaram anos concentrando esforços para a manutenção da soberania de



Navio de Guerra da Eunafor escoltando Navio Mercante no Golfo de Aden

suas áreas continentais. Em contraponto ao grande abandono sofrido pelas forças navais dos países africanos ocidentais nas últimas cinco décadas, as atividades comerciais marítimas, como a exploração de petróleo e a navegação de longo curso, aumentaram substancialmente na costa oeste da África. A principal causa deste aumento se deve à descoberta de jazidas minerais e ao aumento da prospecção de petróleo e gás natural no Golfo da Guiné, que se estende da Costa do Marfim até o Gabão, região em que está contida a Nigéria e que é próxima a Angola: dois países membros da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep).

Na ausência de uma força naval operativa e presente, o número de casos de pirataria marítima se multiplicou rapidamente na região, na última década. A Nigéria, segunda maior potência econômica da África subsaariana e maior produtor de petróleo do continente, é o país mais afetado pelos piratas. Apesar da riqueza proporcionada pelo petróleo, a falta de consolidação política do Estado nigeriano, os frequentes casos de corrupção governamental e a situação socioeconômica da maior

parte da população nigeriana são alguns dos principais fatores que contribuem de forma significativa para a criação e a atuação de grupos rebeldes nigerianos que praticam esse tipo de atividade na região. As consequências disso na economia nigeriana refletem na diminuição dos investimentos no país e na redução da atividade pesqueira, que interfere direta e indiretamente na vida de mais de 300 mil trabalhadores.

Posicionada no meio do Golfo, a Nigéria tem desempenhado o papel principal para manter a segurança da região, realiza exercícios conjuntos com nações amigas e organiza operações integradas com o Exército, a Força Aérea e a Marinha. Ainda assim, sofre com os constantes ataques em

suas águas jurisdicionais, mesmo porque os piratas também utilizam outros países da região como base para suas ações, tais como Benim e Togo. A facilidade para a atuação pirata na região, além da falta de patrulhamento naval, deve-se também à falta de políticas regionais definidas para a solução conjunta desta problemática, apesar dos esforços de blocos sub-regionais para fazê-las.

O combate à pirataria deve ser uma preocupação da comunidade internacional, devendo ser visto como prioridade, pois esse tipo de atividade ilícita compromete a soberania e a autonomia dos povos e estados

O Brasil vem, durante os últimos anos, estreitando suas relações com os países do outro lado do Atlântico, na área diplomática e militar. Exercícios conjuntos entre a Marinha do Brasil e as Marinhas dos países africanos têm se tornado uma prática recorrente. Recentemente, enquanto navegavam pela costa da África, três navios de patrulha oceânica da classe *Amazonas*, da Marinha do Brasil, realizaram manobras de adestramento visando a ações antipirataria com navios africanos. Além disso, o intercâmbio de pessoal entre o Brasil e as nações da África Central e Ocidental também demonstra a preocupação e a disposição das autoridades brasileiras em cooperar com a manutenção da segurança na parte meridional do Atlântico, visto que a insegurança nas águas do Sul seria uma ameaça à integridade da Amazônia Azul e de seus recursos.

CONCLUSÃO

O ressurgimento da pirataria no século XXI chama a atenção do mundo para um grave problema que põe em cheque a segurança da navegação mundial e, conseqüentemente, atinge a integridade do comércio internacional. Desta forma, o seu combate deve ser uma preocupação da comunidade internacional, devendo ser visto como prioridade, pois esse tipo de atividade ilícita compromete a soberania e a autonomia dos povos e Estados. Para tal, torna-se necessária a presença de agentes da lei, que, no âmbito das áreas marítimas, são representados por forças navais legítimas, para dissuadir quaisquer ameaças à liberdade e à livre iniciativa das atividades no mar.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO>; Pirataria;

REFERÊNCIA

- CANINAS, Osvaldo Peçanha. “Pirataria Marítima Moderna: História, Situação Atual e Desafios”. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, nº 14 (2009), p. 101-122.
- EUNAVFOR. Disponível em: <<http://eunavfor.eu/mission>>. Acesso em 14/10/2013.
- GALÃO, Paulo. Acabaram-se os piratas na Somália. Disponível em: <http://expresso.sapo.pt/acabaram-se-os-piratas-na-somalia=f8043777>. Acesso em 16/07/2013.
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION(IMO). Resolução A.922 (22), anexo, parágrafo 2.2 do Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Disponível em: <[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922\(22\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922(22).pdf)>. Acesso em: 15/10/2013.
- PORTELA GUEDES, Henrique Peyroteo. “Pirataria marítima fora de controle no Golfo da Guiné”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 133, nº 07/09, p. 105-114, jul/set 2013.
- SIRIUS STAR. Disponível em: <<http://www.theguardian.com/world/2009/jan/09/somalia-pirates-supertanker-ran-som>>. Acesso em 16/10/2013.
- SOMALIA. Disponível em: <<http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2863.htm>>. Acesso em 15/10/2013.
- SPERANZA FILHO, Nelson. “Pirataria marítima na atualidade”. *Revista Intraciência*. Disponível em: <http://www.uniesp.edu.br/guaruja/site/revista/revistaEdicao4Numero1/PDfs/artigo08_PiratariaMaritimaAtualidade.pdf>. Acesso em: 15/10/2013.
- VENANCIO, Daiana Seabra. “A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança na navegação”. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, v. 18, nº 2, p. 135-157, jul/dez 2012.

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 o seguinte texto da Sociedade dos Amigos da Marinha no Rio de Janeiro (Soamar-Rio), relatando a visita de soamarinos à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), parte do programa de visitas de estudo da entidade a diversas organizações da Marinha.

“Um programa de visitas de estudo tem levado soamarinos do Rio a diversas organizações da Marinha. Desta vez fomos conhecer o que existe por trás das três letras DHN, o que, para a maioria de nós, ainda se reveste de alguma incerteza quanto às missões, que, entretanto, sabemos relevantes.

Embarcamos no Cais da Bandeira, honrados com a companhia do Vice-Almirante Paulo Cezar de Quadros Kuster, comandante do 1º Distrito Naval. A lancha *Bode Verde* faz a travessia em uma fração do tempo que seria necessário por via terrestre. Logo desembarcamos no cais do Complexo Naval da Ponta da Armação, Niterói, Rio de Janeiro,

onde foram prestadas as honras regulamentares ao comandante do Distrito, com os sinais de apito sobrepondo-se ao ruído brando ao longe, e o vento da baía fazendo tremular a Bandeira do Brasil e as flâmulas indicativas no mastro principal. Em seguida a comitiva recebeu as boas-vindas do Vice-Almirante Antônio Reginaldo Pontes Lima Junior, acompanhado pela oficialidade.

No auditório, o vice-diretor, Capitão de Mar e Guerra Giucemar, discorreu sobre a missão daquela Organização Militar multidisciplinar e multitarefa, que presta um sem-número de serviços, herdeira do legado de ilustres hidrógrafos.

O Complexo Naval da Ponta da Armação abriga, além da Diretoria de Hidrografia e Navegação, o Grupamento de Navios Hidroceanográficos, o Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego (CAMR), o Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) e a Base de Hidrografia da Marinha em Niterói (BHMN).

A Hidrografia está presente na História do Brasil já desde que pela primeira vez as caravelas de Cabral lançaram o prumo em nossas costas, apurando a profundidade em braças na Baía de Todos os Santos, como descrito no magnífico Espaço da Memória Histórica, no térreo da Casa d'Armas da Ponta da Armação, que data de 1644.



Imensa foi a contribuição da Casa para a Marinha e para o Brasil, desde os idos da Repartição dos Pharois, Repartição Hydrographica, Repartição Central de Meteorologia, tempos heroicos do Barão de Teffé e do Capitão de Fragata Vital de Oliveira, cartas náuticas desenhadas a nanquim e nada mais, uma época incrível, sem a profusão da atual parafernália tecnológica do GPS ao ecobatímetro multifeixe, das siglas misteriosas – DGPS,

VTS, BATHY, HPD –, apoiando com precisão e alta tecnologia o Poder Naval, guardião da Amazônia Azul com suas cartas agora eletrônicas, publicações náuticas e informações marítimas.

No quadro dos antigos comandantes, destacam-se eminentes nomes de chefes navais, como o Almirante Maximiano (CAHO-74), diretor de 1979-1984, hidrógrafos que se tornaram ministros e comandantes da Marinha, ministros do Supremo Tribunal Militar, chefes do Estado-Maior da Armada, que durante quase um século e meio vêm conduzindo a casa, desde as primeiras instalações, na Rua de Bragança, atual Conselheiro Saraiva, passando pela Dom Manuel, Ilha Fiscal e pela atual sede, desde 1983.

Em seguida à palestra, visitamos o H-40 – Navio Oceanográfico *Antares*, onde o Comandante, Capitão de Fragata Marcus Vinicius Almeida Silveira, apresentou o navio, construído na Noruega em 1984, mas que parece recém-saído do estaleiro. Visitamos o camarim de navegação e os dois laboratórios da popa, tendo uma visão geral do navio.



De lá fomos conhecer a Divisão de Cartografia, onde são produzidas as cartas, e a moderníssima e gigantesca impressora Heidelberg, de altíssima velocidade e capacidade. De última geração, opera a partir de placas metálicas gravadas, uma técnica nascida com os antigos mimeógrafos. Mais que impressora, é um verdadeiro supercomputador que imprime.



Praça D'Armas do NE *Saldanha* transferida para o Espaço de Memória

Vai terminando a breve, mas agradável e proveitosa, convivência. O tempo passou mais depressa do que gostaríamos. O almoço realizou-se na mesma praça-d'armas que um dia existiu a bordo do *Saldanha da Gama*, removida tábua por tábua da embarcação, hoje estando anexa ao Espaço de Memória.

A visita foi compacta, mas intensiva, pois tivemos a oportunidade de conhecer as inúmeras e multidisciplinares fainas desenvolvidas a bordo da DHN, três letras que antes se revestiam de certo mistério para nós, mas que agora transmitem relevante significado.

Partimos. Ao afastar-se a embarcação do cais, levamos como última lembrança o Pavilhão Nacional tremulando no mastro, e a inscrição 'Tudo pela Pátria'. Viva a DHN! Viva a Marinha! Viva o Brasil!"

Professor *Israel Blajberg*
2º Diretor Social da Soamar-Rio

NECROLÓGIO

A *RMB* expressa o pesar às famílias pelo falecimento dos seguintes colaboradores e assinantes:

VA Ibsen de Gusmão Câmara	★ 19/12/1923 † 31/07/2014
CMG Francisco Caracas de Magalhães Bastos	★ 01/06/1935 † 04/08/2014
CMG (FN) Roberto Miranda	★ 31/01/1936 † 19/08/2014
CMG Fernando Malburg da Silveira	★ 08/01/1938 † 29/07/2014
CMG (MD) Luís Gonzaga e Silva	★ 02/02/1947 † 20/08/2014
CF Jorge Chater Youssef Arous	★ 29/08/1955 † 27/08/2014



IBSEN DE GUSMÃO CÂMARA
Vice-Almirante

Nascido no Rio de Janeiro, filho de José Azevedo Câmara e de Cacilda de Gusmão Câmara.

Promoções: a segundo-tenente, em 24/8/1945; a primeiro-tenente em 5/9/1946; a capitão-tenente em 11/9/1951; a capitão de corveta em 31/3/1955; a capitão de fragata em 23/1/1961; a capitão de mar e guerra em 16/9/1966; a contra-almirante em 30/5/1972 e a vice-almirante em 31/3/1976. Foi transferido para a reserva em 1/6/1981.

Em sua carreira, exerceu o Comando da Flotilha do Amazonas e o Comando Naval de Brasília.

Comissões: Encouraçado *São Paulo*, Navio-Escola *Duque de Caxias*, Diretoria de Hidrografia e Navegação, Navio-Hidrográfico *Jurema*, Diretoria de Ensino da Marinha, Escola Naval, Comissão Fiscal de Construção de Navios no Japão, Navio

Transporte de Tropa *Custódio de Mello*, Grupo de Manutenção do Navio-Escola *Duque de Caxias*, Comissão Naval Brasileira em Washington, Escola de Guerra Naval, Gabinete do Ministro da Marinha, Comando do 1º Distrito Naval, Escola Superior de Guerra, Estado-Maior da Armada e Estado-Maior das Forças Armadas. Dirigiu a Escola de Guerra Naval.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas

e as seguintes condecorações: Medalha Naval do Mérito de Guerra – Serviço de Guerra 2 Estrelas, Medalha da Força Naval do Nordeste – Bronze, Ordem do Mérito Naval – Grande-Oficial, Ordem do Mérito Militar – Grande-Oficial, Medalha Militar e Passador de Platina – 4º Decênio, Medalha Mérito Tamandaré, Medalha do Pacificador, Medalha Mérito Santos Dumont, CL-GE-Chile – Grande Estrela ao Mérito Militar.

O ALMIRANTE IBSEN – AMBIENTALISTA¹

O ambientalista Ibsen de Gusmão Câmara presidiu a Fundação Brasileira para a Conservação da Natureza, participou do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) e foi conselheiro de inúmeras organizações socioambientais. Ele também é considerado um dos fundadores do conservacionismo no Brasil. Muito respeitado, liderou a campanha contra a caça de baleias no Brasil e também foi um grande defensor das Unidades de Conservação, com papel de destaque na criação de parques e reservas na Amazônia. A participação do Almirante Ibsen foi fundamental também na criação de Unidades de Conservação marinhas, como a Reserva Biológica Atol das Rocas, em 1979, o primeiro Parque Nacional Marinho do País.

Seu interesse na luta contra o desmatamento começou na juventude, quando comandou uma flotilha de navios no Rio Amazonas como militar da Marinha. Durante suas patrulhas pela região, ele percebeu o avançado nível de desmatamento nas áreas por onde navegou. Desde então, passou a manter contato com organizações conservacionistas.

No livro *Água mole em pedra dura: dez histórias da luta pelo meio ambiente*, de 2006, Marcos Sá Corrêa conta a história do almirante, que atuou também por Abrolhos, em 1983, e por Fernando de Noronha. Em dezembro de 2013, ele recebeu do Ministério do Meio Ambiente uma homenagem especial por sua dedicação às causas ambientais.

O ambientalista André Ilha lamentou a morte do almirante: “Ele era um dos dinossauros da conservação da natureza no país, junto com outros nomes como Alceo Magnanini, Ademar Coimbra Filho, Vanderbilt Duarte de Barros e Maria Tereza Jorge Pádua, uma geração que foi muito justamente celebrada no livro *Saudades do Matão* por seu trabalho em prol da biodiversidade e dos ecossistemas brasileiros. A melhor forma de reconhecermos a sua importância é levar adiante as suas bandeiras com o máximo empenho”.

A jornalista e ambientalista Paula Saldanha também acredita que o legado do almirante não deve ser esquecido. “É triste a perda do Almirante Ibsen, grande batalhador das causas ambientais em nosso país durante décadas. Seu exemplo de ambientalista ficará, com certeza, para todos nós”.

¹ Texto publicado no jornal *O Globo* de 31/7/2014, pelos jornalistas Paulo Roberto Araújo e Waleska Borges.



**FERNANDO MALBURG
DA SILVEIRA**
Capitão de Mar e Guerra

Nascido no Rio Grande do Norte, filho de Hildebrando Osorio da Silveira e de Maria Malburg da Silveira.

Promoções: segundo-tenente, em 2/12/1960; a primeiro-tenente em 2/12/1961; a capitão-tenente em 13/12/1964; a capitão

de corveta em 13/12/1970; a capitão de fragata em 30/4/1977 e a capitão de mar e guerra em 30/4/1984.

Comissões: Escola Naval, Navio Transporte de Tropa *Custódio de Mello*, Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Contratorpedeiro *Pará*, Contra-torpedeiro *Ajuricaba*, Contratorpedeiro *Pernambuco*, Contratorpedeiro *Piauí*, Comissão Naval Brasileira em Washington, Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, Comando da Força de Contratorpedeiros, Comissão Naval Brasileira na Europa, Diretoria de Ensino da Marinha, Diretoria de Informática da Marinha, Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha, Escola de Guerra Naval, Comando do Primeiro Distrito Naval.

Medalhas e Condecorações: Medalha Militar e Passador Prata – 2ª decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 3 âncoras; Ordem do Mérito Naval – cavaleiro; Medalha *Revista Marítima Brasileira*.

Transferido para a Reserva Remunerada em 13/3/1985.

FERNANDO MALBURG DA SILVEIRA

O Comandante Malburg teve carreira destacada nas áreas de eletrônica e informática e como autor de matérias importantes em publicações da Marinha. Em 1964, embarcou no CT *Pernambuco* e foi oficial de Eletrônica do 1º Esquadrão de Contratorpedeiros. Em 1966 foi para o Grupo de Recebimento do CT *Piauí* nos EUA, navio em que serviu até 1969, quando foi designado encarregado da Escola de Centro de Informações de Combate (CIC) do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML). Em 1970 realizou cursos

de CIC, Guerra Antissubmarino (Guerra A/S), Controle Aéreo e Instrutoria em estabelecimentos da US Navy, ao término dos quais voltou ao CAAML. Em 1971 realizou o curso extra-carreira de Projeto e Análise de Sistemas, e em 1973 serviu no Comando da Força de Contratorpedeiros, até julho de 1974, quando foi compor o grupo de instrutoria das tripulações das fragatas classe *Niterói*. Realizou em 1975/1976, no Reino Unido, os cursos de Sistemas de Comando e Controle e de Direção de Tiro das fragatas, cuja instrutoria exerceu na Diretoria de

Ensino da Marinha, ao regressar. Optando para o Curso de Qualificação para Funções Técnicas (C-QFT), foi designado em 1977 para o Instituto de Processamento de Dados e Informática da Marinha. Obteve em 1979, na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, o grau de mestre em Informática, apresentando tese sobre Controle de Processos por Sistemas Digitais. Em 1979 foi para a Diretoria de Armamento e Comunicações (DACM, hoje DSAM), na qual, até 1984, participou do projeto dos sistemas das corvetas classe *Inhaúma* e da seleção dos sistemas dos submarinos classe *Tupi*. Na Escola de Guerra Naval, em 1984, concluiu com distinção o curso de Política e Estratégia Marítimas. Em abril de 1985, foi transferido, a pedido, para a reserva remunerada.

Na vida civil, exerceu cargos gerenciais e de diretoria na empresa SFB Sistemas S/A

(1985 a 1994), e trabalhou na IES Engenharia de Sistemas (1995). Em setembro de 1995, foi nomeado para o cargo de diretor de Produção da Casa da Moeda do Brasil, até 2000, quando foi nomeado presidente e membro do Conselho de Administração, ambos exercidos até maio de 2003. A partir de então, vinha trabalhando na DSND Consub S/A, empresa que teve a seu cargo a modernização dos sistemas digitais das fragatas classe *Niterói*; a integração do sistema de combate da Corveta *Barroso* e a modernização do sistema de comando e controle do Navio-Aeródromo *São Paulo*.

Na *Revista Marítima Brasileira* foi colaborador assíduo, como se constata na relação a seguir. Recebeu o Prêmio *Revista Marítima Brasileira* pelo artigo “Gestão do Mar Patrimonial Jurisdicional”, publicado no 1º trimestre de 2005.

REVISTA	TÍTULO
4º Trimestre de 2011	O mar da China Meridional: palco de um futuro conflito naval?
2º Trimestre de 2010	A estratégia nacional de defesa (END), a defesa e gerenciamento da Amazônia Azul
2º Trimestre de 2009	A estratégia nacional de defesa e a indústria nacional de defesa
1º Trimestre de 2009	Gestão do mar patrimonial jurisdicional (republicação pelo Prêmio RMB)
1º Trimestre de 2008	A disputa pela liderança da Ásia no pós-Guerra Fria (II)
4º Trimestre de 2007	A disputa pela liderança da Ásia no pós-Guerra Fria (I)
3º Trimestre de 2006	Novo conflito no Oriente Médio
2º Trimestre de 2006	A questão iraniana
3º Trimestre de 2005	Confrontos na Federação Russa – o conflito caucasiano
2º Trimestre de 2005	O “choque das civilizações”: qual seu significado real?
1º Trimestre de 2005	Gestão do mar patrimonial jurisdicional
4º Trimestre de 1995	A eletro-óptica na Guerra Naval
4º Trimestre de 1994	Sistemas navais de combate: obtenção e integração
3º Trimestre de 1992	As mutações no contexto mundial e a necessidade de Forças Armadas
2º Trimestre de 1991	Defesa antiaérea de navios capitais
3º Trimestre de 1985	Navios de superfície – eficiência x custo
1º Trimestre de 1984	A tecnologia eletrônica permite nova dimensão ao poder combatente
4º Trimestre de 1983	Defesa aeroespacial de forças navais
2º Trimestre de 1982	Sistema navais de combate: conceituação e tendências

A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA DE HOJE E DE AMANHÃ

- Encontrado submarino que jogou o Brasil na Primeira Guerra
- Visita do Presidente Juscelino a Portugal



ENCONTRADO SUBMARINO QUE JOGOU O BRASIL NA PRIMEIRA GUERRA

Um mistério de quase um século pode estar próximo de ser solucionado. Mergulhadores acreditam ter encontrado o submarino alemão *U-93*, responsável pelo afundamento do navio brasileiro *Macau*, no episódio que resultou na entrada do Brasil na Primeira Guerra Mundial, em 1917. A

informação foi divulgada pelo jornal francês *Ouest-France* de 25 de julho de 2014.

Em 18 de outubro de 1917, após torpedear o vapor brasileiro, o comandante do *U-93*, Helmuth Gerlach, exigiu que o Comandante Saturnino Furtado de Mendonça e o taifeiro Arlindo Dias dos Santos subis-

Sous-marin. Un U-Boot de 14-18 découvert au large de Penmarc'h



Quimperlé - 25 Juillet

écouter



Facebook

27

Twitter

1

Google+

✉

Achetez votre journal
numérique

L'Expédition Scyllias l'a découvert dimanche et attendu confirmation d'un historien. Elle aurait bien repéré le sous-marin allemand U-93, qui repose par 85 mètres de fond.

Dimanche 20 juillet, l'expédition Scyllias, association du pays de Quimperlé, plonge à quelque mille marins de Penmarc'h. A 85 mètres de profondeur, sur le site d'une épave. Et découvre un grand sous-marin, « **de 70 mètres de long, par endroits, nappé de filets** ».

Submarino foi encontrado na costa da França (Foto: republicação do jornal *Ouest-France*)

sem a bordo do submersível. Desde então, os dois brasileiros nunca mais foram vistos.

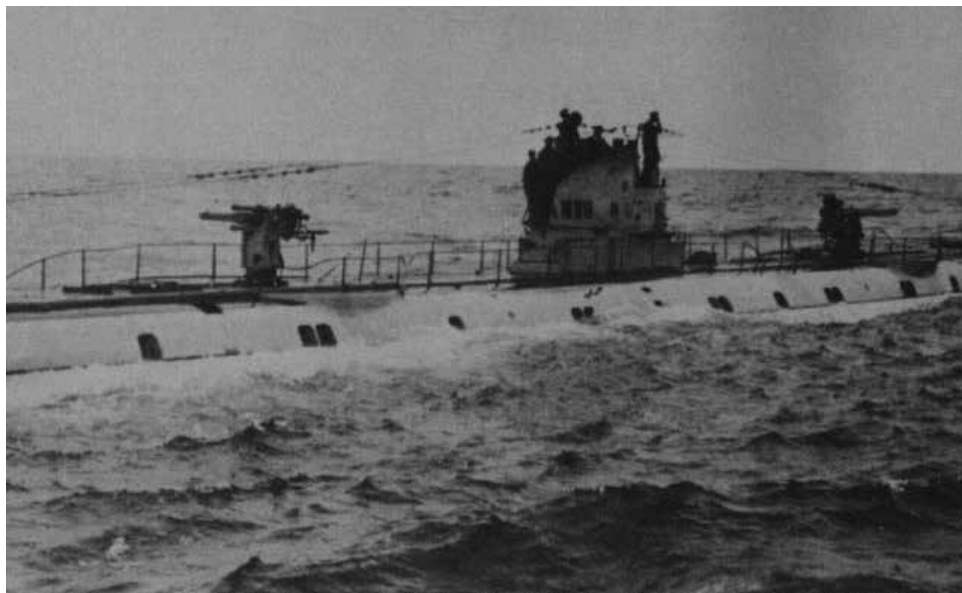
O submarino foi encontrado a uma milha náutica de Penmarch, na costa francesa, a uma profundidade de 85 metros. A descoberta foi feita pela Expedição Scyllias. Curiosos sobre os comentários de pescadores locais, que diziam sempre enroscar suas linhas em algum objeto no fundo do mar em determinado ponto da costa, os mergulhadores decidiram investigar.

Em uma hora de mergulho, encontraram um submersível de aproximadamente 70 metros de comprimento, com canhões na proa (aparentemente 105 milímetros) e na popa (88 milímetros), características idênticas às do *U-93*. Além disso, outras duas razões levaram os mergulhadores a acreditar que descobriram o submarino de Gerlach. Na Primeira Guerra Mundial (1914/1918), apenas dois submarinos alemães – os chamados *U-boots* – operavam na região, o *U-93* e o *U-84*. Já na Segunda Guerra Mundial (1939/1945), nenhum submersível desapareceu na região.

Embora o *U-84* e o *U-93* tivessem características similares, Yves Duffeil, especialista em submarinos de guerra e membro da expedição, foi taxativo ao garantir que o *U-boot* encontrado seria o de Gerlach. Segundo os mergulhadores, que permaneceram nas imediações do submersível por apenas 13 minutos, o quiosque (parte alta, onde ficavam os vigias na navegação submersa) está em boas condições. Além disso, a escotilha que dá acesso ao interior da embarcação está aberta.

– Será que os homens escaparam quando o submarino afundou ou ela (escotilha) abriu-se mais tarde? – questionou-se Jean-Louis Maurette, líder da expedição.

Em 29 de dezembro de 1917, dois meses após o torpedeamento do *Macau*, o *U-93* partiu em sua última missão. Um mês depois, em janeiro de 1918, o submarino simplesmente desapareceu, com todos os 39 tripulantes, em um episódio cuja causa até hoje não foi esclarecida. A principal hipótese levantada pelo comando da Marinha alemã era de que a embarcação



Submersível alemão desapareceu no oceano em janeiro de 1918

tenha colidido com uma mina nas águas do Canal da Mancha, em 15 de janeiro de 1918. Agora, a possível descoberta do *U-93* em águas francesas pode dar uma nova – e definitiva – versão para o fato.

O Chanceler Nilo Peçanha dedicou-se pessoalmente a buscar explicações junto aos alemães a respeito do sumiço dos tripulantes brasileiros. De outubro de 1917 a janeiro de 1918, dezenas de telegramas cruzaram o Atlântico, envolvendo o Itamaraty e a embaixada brasileira em Berna, além de órgãos e representações diplomáticas na Alemanha e na Bélgica.

Entre os sobreviventes do naufrágio, circulava o boato de que Saturnino teria matado Gerlach com um tiro de pistola, sendo fuzilado em seguida pelos marujos alemães, assim como o companheiro brasileiro. No Brasil, falava-se da conhecida valentia do comandante. Para muitos, ele não teria aceitado a agressão ao seu navio e reagido, o que poderia ter determinado o seu destino.

Mas não havia testemunhas que apontassem qualquer direção. Apenas boatos.

Em 16 de janeiro de 1918, o Ministério Imperial da Marinha alemã informou ao governo brasileiro que, de acordo com a documentação do *U-93*, Saturnino e Arlindo teriam subido a bordo do submarino e, mais tarde, sido deixados em seu próprio bote salva-vidas – os demais tripulantes do *Macau* já haviam se afastado do local em duas baleeiras. A versão alemã abriu margem à hipótese de que os brasileiros pudessem ter sido recolhidos por algum navio, que posteriormente tivesse sido afundado na zona de guerra.

Durante quatro mandatos presidenciais, o governo brasileiro pressionou a Alemanha – sem sucesso – para que fornecesse informações mais concretas sobre o caso. Mas Saturnino e Arlindo nunca foram encontrados, e tampouco sabe-se se e como morreram.

*Marcelo Monteiro**

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Submarino; Primeira Guerra Mundial;

VISITA DO PRESIDENTE JUSCELINO A PORTUGAL

O Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira viajou a Portugal, em agosto de 1960, para participar das comemorações do Quinto Centenário da morte do Infante Dom Henrique.

O Presidente e sua comitiva viajaram de avião e, ao largo de Sesimbra, pequena cidade ao sul de Lisboa, embarcaram no

Cruzador *Barroso* para serem conduzidos ao Terreiro do Paço, no Rio Tejo, onde foram recepcionados pelas autoridades maiores do país.

O cerimonial constou de tropas formadas no Paço e, quando Juscelino desembarcou, pétalas de flores com as cores das bandeiras de Portugal e do Brasil foram

* Jornalista, é autor dos livros *U-93 – A entrada do Brasil na Primeira Guerra Mundial* (2014) e *U-507 – O submarino que afundou o Brasil na Segunda Guerra Mundial* (2012), este último ganhador do Prêmio Jabuti 2013.



lançadas do alto dos prédios que circundavam o Terreiro do Paço.

Portugal considerou o nosso Presidente como figura central das comemorações, e a população tratou com carinho e atenção especial os brasileiros que lá estavam.

Navios de Marinhas de aproximadamente 20 países se fizeram representar no evento, sendo de destacar o desfile naval para os presidentes que estavam no Promontório de Sagres, berço da escola que induziu a tantos descobrimentos no mundo.

O Comandante Paulo Cezar de Souza Nogueira apreciou a matéria alusiva ao evento publicada na *Revista Marítima Brasileira* do 3º trimestre de 2014, p. 217-320, e fez doação da publicação relativa à visita oficial à República de Portugal do Presidente Juscelino.

Na página 219 da *RMB* consta a fotografia do desfile da tripulação do Cruzador *Barroso* na Avenida da Liberdade, em Lisboa, na qual estava presente Paulo Cezar, da Turma Dedo.

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se conta nas conversas alegres das praças-d'armas e dos conveses. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, histórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, ou por e-mail (rmbmateria@dphdm.mar.mil.br).

O “MECA” SAFO*

De minhas boas lembranças como praticante no velho *Todos os Santos* do Lloyd Brasileiro (LB), recordo-me em particular de uma figura inesquecível daquela tripulação: Seu Edvaldo, o mecânico, a quem logo aprendemos a chamar também de “meca”, como manda a boa tradição de bordo.

Pernambucano, beirando talvez os 60 anos de idade, Seu Edvaldo era um homem gordo, dono de um imenso coração e de uma simplicidade ímpar. Faltavam-lhe alguns dentes da frente, e sua figura lembrava muito o Sargento Tainha, personagem das revistas em quadrinhos do Recruta Zero.

Tratamos logo de “colar” com ele, pois percebemos que ali estava um profissional

extremamente eficiente no que fazia, devido à prática adquirida ao longo de muitos anos de trabalho.

Não poupava seu tempo e sua paciência em responder às nossas perguntas e curiosidades técnicas. Era de pouca instrução, quase um analfabeto, por isso de pouca conversa fiada. Se o assunto não fosse de trabalho, fugia logo do papo, dizendo-nos: “Isso é para vocês, meninos novos, ‘letrados’, que sabem até falar inglês”. Antigo no navio, conhecia todas as doenças e macetes daquela praça de máquinas pré-histórica. Penso que Seu Edvaldo já fazia parte do inventário da Máquina.

Aprendemos muito com Seu Edvaldo, que, com sua simplicidade, teve o mérito

* Matéria publicada na *Revista Eletrônica do Centro dos Capitães da Marinha Mercante*, de 15/09/2014, nº 120.

de ter sido nosso grande instrutor das coisas práticas durante o estágio.

Até hoje recorro de sua figura gorda no macacão quase rasgando de tão apertado, enfiado o quanto podia no caráter de um MCA nos ensinando a “rasquetear” o metal patente de uma telha de mancal após passar o “Azul da Prússia”.

Navio que segue após cerca de um mês de nosso embarque e feitos os portos de escala no Nordeste do Brasil, deixamos o porto de Itaqui, no Maranhão, rumo ao Mar Báltico com destino ao porto de Wismar, na antiga Alemanha Oriental.

A travessia se fez longa e demorada no velho navio do Lloyd que se arrastava, cruzando o Atlântico a uma velocidade média de 11 nós.

Não havia, naqueles tempos, muitas opções de lazer a bordo, a não ser nas noites quentes: bater papo na popa, tocar violão e observar os mais antigos naquela profusão de modelos e marcas de rádio, tentando cada um, quase que numa disputa, sintonizar estações brasileiras para ouvir as notícias. Era a internet da época.

Com o passar dos dias, nós – os novatos de profissão – fomos sentindo pela primeira vez as sutis diferenças do mar e do céu com as mudanças do fuso horário, à medida que íamos nos distanciando da pátria amada.

Vencido o Atlântico numa travessia de cerca de 21 dias, e devidamente mareados com a passagem do navio pelo tormentoso

Golfo da Biscaia no frio mês de fevereiro, finalmente chegamos ao Mar Báltico e ao nosso porto de destino – Wismar! Mas atracação que é bom, nada.

Porto congestionado, ficamos fundeados nas proximidades da cidade, aguardando por 18 dias pela nossa vez para entrar no porto.

Sob inverno rigoroso, não se via nem sinal de terra em torno dos 360° para onde olhávamos, tão espessa era a cerração.

O convés branco de neve tornou-se escorregadio e perigoso, causando, inclusive, um grave acidente com um taifeiro, que, dentro da sua rotina diária, escorregou com as bandejas do jantar que trazia da superestrutura de ré, onde ficava a cozinha, para servir o salão de refeição dos oficiais de Náutica, que ficava na superestrutura de vante. Esta é uma triste recordação.

Naquela época do ano, o “pau comia” no Báltico.

Lembro-me de, pelo menos em duas ocasiões durante o fundeio, o comandante Hoffmann ter suspenso o ferro

para ficar navegando à capa, por um ou dois dias, enfrentando o mar revolto.

Enquanto aguardávamos pelo dia da atracação, nós – os praticantes – só falávamos em poder pela primeira vez pisar em solo europeu! Mas o imediato, o chefe e os demais oficiais mais antigos eram todos unânimes em suas opiniões desanimadoras: “Ir para terra em Wismar? Nem pensar! Para fazer o quê? Esse lugar não tem nada

Vencido o Atlântico numa travessia de cerca de 21 dias, e devidamente mareados com a passagem do navio pelo tormentoso Golfo da Biscaia no frio mês de fevereiro

★ ★ ★

Porto congestionado, ficamos fundeados nas proximidades da cidade, aguardando por 18 dias pela nossa vez para entrar no porto

para se ver! Só frio e desgraça, que é o que se tem em país comunista”. Finalmente fomos chamados para atracar.

A manobra foi concluída no final de uma tarde fria e cinzenta.

No cais branco coberto de neve, observei com curiosidade uma senhora de idade bastante avançada se aproximando do navio conduzindo um carrinho de mão com um hidrômetro e várias conexões. Era o nosso abastecimento de água potável.

Ajudei-a nas conexões das mangueiras e em toda a faina junto ao carvoeiro-paioleiro.

Ela era proibida de subir a bordo.

Tive que descer para anotar a leitura inicial do hidrômetro, mas não sem antes me munir da Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) e do meu Passe da Imigração para apresentar ao soldado que, em pesado uniforme estilo russo, guarnecia a base da escada de portaló no cais para controlar quem entrava e saía do navio.

Refleti muito sobre aquilo tudo e outras cenas mais que pude assistir depois. Fiquei imaginando como seria dura a vida daquele povo.

Logo depois do jantar, a despeito de todas as opiniões pessimistas, nós, os “desbravadores praticantes”, trajando os pesados casacões de frio emprestados do navio, nos unimos a um grupo da guarnição e, munidos de nossa CIR e do Passe da Imigração, finalmente baixamos terra! Ainda ouvimos no corredor as recomendações finais do imediato: “Cuidado com a hora para voltar! O limite é meia-noite. Se chegarem no portão depois disso, vocês perdem o ‘passe’ e o navio ainda é multado. O comandante certamente vai descontar a multa do abono de vocês”. A “intrépida trupe” era formada por gente como o contramestre “João Cara Grossa”, o “meca” Edvaldo, o ajudante de cozinha “Veludo”, os “cavucas” “Piauí” e “Carimbó”, o eletri-

cista “Tião”, o cabo foguista “Borboleta”, o marinheiro “Profeta” e outros da guarnição cujos apelidos já não lembro mais.

Nenhum oficial quis sair de bordo naquela fria noite. Três minutos de caminhada pelo cais já foi o bastante para o navio desaparecer atrás de nós sob o intenso *fog*.

Perdidos, sem quase nenhuma visibilidade, caminhando por entre vagões de trem, contêineres e montes de *pallets*, conseguimos finalmente achar o portão de saída. Sob os olhares hostis dos militares da guarda do portão, apresentamos um a um as nossas CIR e os Passes da Imigração.

Alguns do nosso grupo, sobretudo os mais velhos, foram questionados pelos militares sobre as diferenças de fisionomia na foto que constava na CIR e o aspecto atual. Criava-se, assim, uma atmosfera de suspense, o guarda chamava outro mais graduado para verificar o problema e, depois de rosnarem alguma coisa, finalmente o pobre vapozeiro era liberado a sair pelo portão.

Enfim, todos liberados, seguimos caminhando em meio ao *fog* em direção ao centro da cidade, que os mais antigos diziam não ser tão longe. Percebi que em quase todo o trajeto, desde a saída do portão, estávamos acompanhando uma linha de trem.

Depois de algum tempo, chegamos ao que parecia ser o centro da cidade. Construções antigas, um certo ar de abandono, pouquíssimas lojas, bares e restaurantes, mas tudo fechado.

Parecia uma cidade fantasma. Em plena 7 horas da noite, já não se via praticamente mais ninguém na rua. Vez por outra víamos a distância um vulto de homem ou de mulher caminhando em seus pesados trajes de inverno. Mas estes, quando notavam a aproximação do nosso “Exército de Brancaleone”, logo tratavam de mudar de direção, como que preocupados com um possível ataque, e sumiam no meio da neblina.

Não demorou muito esse nosso primeiro *city tour* europeu. Mãos, nariz e orelhas doendo próximos ao ponto de congelamento, o mestre “João Cara Grossa”, cabra viajado e conhecedor daquelas bandas, logo sentenciou: “Vamos logo para o Interclube, que é lugar certo para vapozeiro!” Realmente, mais algumas voltas para acertar o rumo e, após mais uma caminhada beirando a mesma linha de trem, chegamos ao nosso destino.

Na recepção do clube, uma velha senhora na chapelaria recebeu nossos casacos com luvas e toucas de frio guardados nos bolsos. Logo sentimos a agradável sensação térmica de se estar num ambiente aquecido por calefação.

No velho sobrado onde funcionava o Interclube, realmente não havia muito o que se fazer. No bar, pequenos grupos de vapozeiros filipinos, gregos, alemães e ingleses fumavam, bebiam e conversavam efusivamente ao som da vitrola de moedas que tocava os *hits* da trilha sonora do filme “Saturday Night Fever”, grande sucesso da época. Algumas “senhoritas” cinquentonas circulavam por entre as mesas, numa atuação quase teatral, só para dar uma atmosfera feminina ao ambiente. Vez por outra uns gringos mais afoitos tiravam-nas para dançar. Logo “Tião” – o eletricitista – nos deu o bizu: “Aqui ninguém pega ninguém. São todas do ‘partido’ e elas estão aqui a trabalho só para nos espiar”.

No mais, umas mesas de bilhar, uma lojinha de souvenir onde se fazia o câmbio dos dólares e compravam-se cartões postais, chocolates e cigarros. Num canto, uma cabine telefônica com os dizeres: “Long Distance Calls”. Este era o Interclube de Wismar, nosso único refúgio e porto seguro naquela fria noite. Melhor do que ficar a bordo (pensamos nós).

E, assim, a noite passou e nem percebemos. Os que fumavam e estavam

“arribados” compraram o terrível cigarro fedorento da terra, pois cigarros americanos, nem pensar. Outros beberam cerveja ou algumas doses de Vodka Juice (vodka com suco de laranja).

Trocamos algumas palavras com as “senhoritas espãs” e com alguns vapozeiros dos outros países. Cerca das 23h20, lembrando das recomendações do imediato, resolvemos juntar nosso grupo e iniciar o regresso para bordo.

Lá fora, o frio e a pesada neblina estavam ainda mais intensos. Iniciou-se a marcha de volta ao porto com grande dificuldade, pois a visibilidade era péssima e não se enxergava nada além de três metros.

Nossa melhor referência era a linha de trem. Após cerca de cinco minutos de caminhada, demos pela falta do “meca”. Paramos de andar. “Seu Edvaldo! Meca!”, gritávamos na fria noite, sem ouvir qualquer resposta.

Resolvemos não nos dispersar e ficamos ali parados, aguardando que o meca aparecesse ou respondesse aos nossos chamados. Mas nada.

Então, depois de uma interminável espera, com os preciosos minutos se esgotando, o mestre “João Cara Grossa” olhou para o relógio e mais uma vez exerceu sua liderança sobre o grupo: “Vamos embora. Melhor um só se estrear!” Assim foi que o “Exército de Brancalone” prosseguiu pelas ruas de Wismar desfalcado de um de seus mais valentes guerreiros.

Fiquei com pena do nosso bom “meca”. Iria perder seu “passe”, ficaria impedido de baixar terra pelo restante da estadia, levaria uma chamada do comandante e ainda teria que arcar com o valor da multa debitada de seu bono.

Perdido em pensamentos, batendo o queixo de frio, com as mãos no bolso, segui caminhando pela linha de trem em passos apressados, bem próximo ao grupo para não

me perder. Quando dei por mim, vi que já estávamos finalmente chegando ao portão principal do porto. Poucos minutos faltavam para cruzar a meia-noite! Tratamos de entrar depressa, pois os abutres já estavam à nossa espreita, olhando para o relógio.

Alguns dos nossos foram escolhidos aleatoriamente para um “pente fino” pelos guardas do portão. Encaminhados a uma sala reservada, foram obrigados a esvaziar os bolsos, mostrar pertences, cigarros, dinheiro e, se tivessem valores na moeda local, deveriam comprovar que a operação foi lícita, mostrando os papéis do câmbio oficial feito em banco ou na lojinha do Interclub. Sem problemas, todos se safaram. O relógio bateu meia-noite.

Dentro das instalações do porto, não havia mais a necessidade de correr, já estávamos todos safos, à exceção do nosso pobre “meca”, que àquelas alturas já deveria estar congelado e devidamente complicado.

Com muita dificuldade em meio à neblina, conseguimos, com alívio, visualizar a lendária chaminé de “boca preta” com a sigla “LB”.

Home sweet home! Talvez ainda desse tempo até de pegar o “biguá”.

Na pequena guarita de madeira no pé da escada de portaló, tremendo de frio, um último guarda nos aguardava para conferir cada CIR antes de permitir que subíssemos.

Finalmente todos a bordo, eis que uma grande surpresa se materializa em meio à neblina bem diante dos nossos olhos, em pleno convés: O “meca!” “Não é possível! Onde foi que você se meteu? E como conseguiu chegar antes de nós?”, perguntávamos.

Com sua ingênua e peculiar simplicidade, Seu Edvaldo nos deu a seguinte explicação: “Assim que saí do clube fui andando pela calçada e me perdi de vocês. Continuei andando e aí passou um carro da ‘puliça’. Fiz sinal pra eles ‘parar’, mostrei minha CIR e falei: ‘*Come back ship, come back ship!*’! Então eles me mandaram entrar no carro e me trouxeram até aqui no navio, foi rapidinho”.

Rindo baixinho, me afastei do grupo e me lembrei daquela frase que Seu Edvaldo vez por outra nos dizia: “Isso é para vocês, meninos novos, ‘letrados’, que sabem até falar inglês!”

Rogério Beltrame

Oficial Superior de Máquinas
Chefe de Máquinas

FUMAR FAZ BEM PRA SAÚDE?*

Num sábado à noite, no final de 1985, o graneleiro *Frotaleste*, da Frota Oceânica Brasileira, navegava em lastro próximo à costa da Flórida. Procedíamos de Searsport, no Maine, onde descarregamos sal grosso a granel, e nosso destino era Houston, no Texas, onde carregariamos trigo. Esse navio fora construído na Ishikawajima, no Rio, e deslocava 18.000Tpb. Faziam parte dessa série: *Frotanorte*, *Frotasul* e *Frotaoeste*.

No camarote do comandante, o Capitão de Longo Curso Querubim Durand Pinheiro,

hoje prático em São Francisco do Sul, uma renhida partida de buraco estava sendo disputada. Defrontavam-se as duplas: eu (chefe de Máquinas) e o primeiro oficial de máquinas Roberto Vitorino, o “Jacaré”, contra o Imediato Wober e o Comandante Querubim.

Entre os quatro, eu e o Jacaré éramos fumantes. Com as vigias abertas, um vento frio entrava, criando uma temperatura agradável, arejando o camarote do comandante e deixando-o livre da fumaça e do cheiro dos cigarros dos suicidas.

* Matéria publicada na *Revista Eletrônica do Centro dos Capitães da Marinha Mercante*, de 15/09/2014, nº 120.

Terminando as duas primeiras partidas empatadas, o comandante fez um intervalo e nos ofereceu um bom tinto. Com a partida decisiva prestes a começar, não pude resistir e acendi um Rothman's para me acalmar e "oxigenar meus pulmões" – eu não queria perder para aqueles "patos".

Não sei por que motivo, embora houvesse um cinzeiro na mesa, com o cigarro quase queimando meus dedos, resolvi jogar a guimba no mar. Da vigia, enquanto Wober dava as cartas, acompanhei a trajetória da brasa até ela cair na água. Antes de regressar à mesa, respirei fundo a brisa marinha. Foi quando, num relance, percebi uns clarões intermitentes pela nossa proa. Pegando minhas cartas, comentei com Querubim o que tinha visto. Foi a nossa sorte. Quando o comandante viu os clarões, correu imediatamente para o passadiço, seguido por Wober.

Enquanto o primeiro piloto de serviço foi flagrado lendo tranquilamente uma revista no camarim de cartas, Querubim chamou pelo VHF o emissor dos clarões, que, na verdade, era uma transmissão de Código Morse enviada por meio de um *day-light*. Tratava-se de um rebocador da Marinha dos Estados Unidos nos advertindo desesperadamente que estávamos em rumo de colisão com seu cabo de reboque. O rebocador se encontrava pela amura de boreste a cerca de duas milhas, enquanto por bombordo, mais ou menos na mesma distância, uma tênue luz poderia ser avistada: era a de um submarino que estava sendo rebocado.

Querubim manobrou guinando a bombordo, passando pela popa do submarino, cuja silhueta sinistra mal podia ser vista naquela noite escura. Depois de tudo safo, o comandante retornou para o seu camarote e, num desabafo, relatou o acontecido.

Jacaré, que ouviu tudo apreensivo, enfureceu-se: "Qualira irresponsável!" O inofensivo jacarezinho parecia estar voltando às suas origens pré-históricas, transformando-se num monstro jurássico. Suas enormes mandíbulas se abriram em sucessivas avalanches de ofensas contra o piloto maranhense, segundo ele um criminoso que tinha colocado em risco o navio e os tripulantes. Foi preciso contê-lo para que ele não subisse ao passadiço e fizesse um estrago.

Querubim, tomando conta da situação, para descontraír e acalmar os ânimos, abriu mais um tinto. O réptil amansou e voltou a se parecer com o símbolo da camisa Lacoste. Mas a partida decisiva foi adiada. Não havia mais clima para continuar o jogo.

Até hoje fico imaginando a zebra que daria se o navio tivesse atropelado o cabo de reboque. E se o submarino afundasse? Seria ele nuclear? Estaria tripulado? Por quantas vítimas fatais seríamos responsabilizados? Não tenho respostas para essas perguntas. Arrepio-me só de pensar.

Evandro Felisberto Carvalho
Oficial Superior de Máquinas
Chefe de Máquinas

UM TENENTE "PATRIÓTICO"

Ano: 1973. Eu era capitão de corveta, imediato do Contratorpedeiro (CT) *Sergipe*. O Fragelli era o imediato do CT *Alagoas*. Tínhamos ido receber os nossos navios nos Estados Unidos da América, como componentes de suas primeiras tripulações. Após

seis meses em que efetuamos reparos na Base Naval de San Diego e o CT *Sergipe* participou de um proveitoso *shake-down*, iniciamos nossa viagem rumo ao Brasil. O último porto de escala no estrangeiro foi Port of Spain, onde o embaixador do Brasil era Paranhos do Rio

Branco (descendente do Barão do Rio Branco), que nos recebeu com muita fidalguia, como soe acontecer com nossos diplomatas.

Assim é que, como parte de um programa de homenagens, nos convidou para um almoço na Embaixada. No dia marcado, os oficiais dos dois navios atenderam ao honroso convite. Lá chegando, vimos que o embaixador e seus diplomatas estavam em linha para nos receber. Entre os mes-

mos, havia um 3º secretário cujo nome era Patriota. Um de nossos segundos-tenentes, ao chegar a ele, ouviu seu cumprimento, ao mesmo tempo em que lhe estendia a mão: “Muito prazer, Patriota!”. Nosso jovem tenente não perdeu tempo e respondeu “de primeira”: “Eu também. Viva o Brasil!”.

Egberto Baptista Sperling
Capitão de Mar e Guerra (Ref^b)

NOSSAS TRAGÉDIAS SÃO OUTRAS

Ano: 1987. Eu era capitão de mar e guerra e estava exercendo o cargo de adido naval na Venezuela. Eu ainda não sabia, mas essa seria minha última comissão na Marinha do Brasil (MB). Como alguns costumam dizer “enterro de luxo”. Foram dois anos muito ativos (1986 a 1988) e nos quais aprendi muito, principalmente no trato com nossos diplomatas, pessoas de elevada cultura e refinada educação. Tive o privilégio de servir na Embaixada do Brasil em Caracas, subordinado a dois diplomatas de primeira linha: o Embaixador Paulo Paranaguá e o Ministro-Conselheiro Osmar Choffi, dos quais guardo excelentes recordações, pois, além de inteligentes e educados, prestigiavam a MB por todas as formas a seus alcances.

Quando fui para Caracas, tinham-me dito que a cidade situava-se em região sísmica. Entretanto, para mim, tratava-se apenas de referência geográfica. Até que, em um determinado dia, estava trabalhando em meu escritório, na Chancelaria, quando de súbito as letras começaram a embaralhar no documento que eu estava lendo. Imediatamente, tirei os olhos do papel e olhei para a parede em frente. Qual não foi minha surpresa ao ver que o quadro com a efígie do

Almirante Tamandaré balançava como se estivéssemos a bordo de um navio no mar. No mesmo momento, o Coronel Amaral, adido do Exército, passou correndo pela porta gritando: “Terremoto!” Larguei tudo e desci correndo, em companhia de muitas pessoas da Embaixada, as escadas dos oito andares que nos separavam da rua, onde cheguei quase sem fôlego.

Ao mesmo tempo, no apartamento em que morávamos, minha esposa e minha filha, pelos mesmos motivos, precipitaram-se escadas abaixo, assustadas com o tremor. Ao chegarem ao térreo, a zeladora do prédio lhes disse que, por razões de segurança em terremotos, os portais de todas as portas são de metal, para resistirem aos terremotos, e que as pessoas, em vez de descerem as escadas (que são sujeitas a ruir), devem permanecer sob os portais.

Como elas, os brasileiros da Embaixada também desceram as escadas. Decididamente, brasileiro não entende de terremoto. Nossas tragédias aqui não são originárias da natureza. São outras.

Egberto Baptista Sperling
Capitão de Mar e Guerra (Ref^b)

DOAÇÕES À DPHDM SETEMBRO A DEZEMBRO DE 2014

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

DOADORES

Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra
Vice-Almirante Marcos Nunes de Miranda
Contra-Almirante Marcos Sampaio Olsen
Capitão de Mar e Guerra Sérgio Soares Ferreira
Capitão de Fragata Paulo Cesar de Souza Nogueira
Suboficial Marcelo Guimarães Cruz
Sra. Karina Barbosa Cancelli
Sra. Julia Diniz Affonso da Costa
Sra. Rozenilda Castro
International Maritime Organization (IMO)
Armada del Ecuador
Marinha de Portugal
Associação Almirante Prado Maia
Centro de Comunicação Social da Marinha
Centro de Hidrografia da Marinha
Assessoria de Relações Públicas do Corpo de Intendentes da Marinha
Diretoria de Coordenação do Orçamento da Marinha
Diretoria de Portos e Costas (DPC)
Assessoria de Comunicação Social do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais
Instituto de Pesquisas da Marinha (IEAPM)
Biblioteca do Exército Editores (Bibliex)
Fundação Cultural do Exército
Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural do Exército
Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica (Incaer)
Instituto de História y Cultura Naval-Armada Española
Biblioteca Nacional
Museu do Folclore de São José dos Campos
Fundação Parque Zoológico de São Paulo
Azougue Editorial
Fundação Casa de Rui Barbosa

LIVROS E PERIÓDICOS RECEBIDOS

EQUADOR

Revista del Instituto de História Marítima do Ecuador CALM Carlos Monteverde Granados – v. 29, nº 54, jul/2014 (periódico – 2014)
La Armada em el Conflicto de Paquisha – livro/2014

ESPAÑA

Revista de História Naval – v. 32, nº 126 (periódico/2014)

Revista de História Naval – v. 32, nº 126, suplemento nº 20, (3º trim./2014 – periódico)

ESTADOS UNIDOS

Activities – jul./2014 (periódico)

INGLATERRA

2011 Esp Code International Code on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers – 2011 (livro/2013)

Revised IMO Compendium – On Facilitation and Electronics Business – livro/2014

The London Protocol – What it is and How to Implement it (livro/2014) IMSBC Code – International Maritime Solid Bulk Cargoes Code – livro/2013

Hong Kong Convention – Hong Kong International Conventions for the Safe and Environmentally sound recycling of Ships, 2009 – livro/2013

2010 HNS Conventions – International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea – livro/2013

International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemical in Bulk (IBC Code) – 2007 Edition – Supplement May 2014 – livro/2014

2012 Guidelines for the Development of Action Lists and Action Level for Fish Waste – livro/2013

International Convention for Safe Containers, 1972 CSC – livro/2014

Code on Noise Levels on Board Ships – livro/2014

ISM Code – International Safety Management code – Whith guidelines for its implementation – livro 2014

PORTUGAL

Revista da Armada – v. 44, nº 488, ago. – periódico/2014

Revista da Armada – v. 44, nº 487, jul. – periódico/2014

Revista da Armada – v. 44, nº 489, set./out. – periódico/2014

Revista da Armada – v. 44, nº 490, nov. – periódico/2014

BRASIL

Caderno de História da Ciência – Instituto Butantan – v. 8, nº 2, jul./dez. 2012 (periódico)

O Canto do Cisne – Realidade ou Ficção – livro/2010 – Biblioteca volante

O Museu Aeroespacial no Campo dos Afonsos – livro/2012

CNT – Transporte Atual – v. 20, nº 227, ago./2014 (periódico)

Noticiário INCAER – v. 16, nº 75, jan./abr. 2014 (periódico)

Revista da Escola de Guerra Naval – v. 19, nº 2, dez./2013 (periódico)

A Ressurgência – nº 5 (periódico/2011)

A Ressurgência – nº 6 (periódico/2012)

A Ressurgência – nº 7 (periódico/2013)

Anais Hidrográficos – Tomo 66 (periódico/2009)

Revista da Aviação Naval – v. 27, nº 56, jan./jun 97 (periódico)

- Revista do Clube Naval* – v. 122, nº 369, jan./fev./mar. 2014 (periódico)
Revista de Villegagnon – v. 8, nº 2013 (periódico)
O Periscópio – v. 45, nº 61 periódico 2007
O Anfíbio – v. 29, periódico 2010
Notanf – 3º trimestre 2013, jul./ago./set. (periódico)
Tenente-Brigadeiro do Ar Moreira Lima – O Ministro Conciliador – livro/ 2014
Escola Brasileira de Aviação – A Primeira Experiência da Aviação no Brasil – 1914
– livro/2014
Noticiário Incaer – v. 16, nº 71, mai./jun.; v. 16, nº 77, jul./ago. (periódicos/2014)
Revista da Cultura – v. 13, nº 23, jun., (periódico/2014)
Surveyor Summer – 2014 (periódico/2014)
Marujos de Primeira Viagem – Os Aprendizes-Marinheiros da Bahia (1910-1945) –
livro/2012
O Saber e o Fazer no Museu do Folclore II
Folha Militar – v. 4, nº 46, jun./2014; v. 4, nº 47, jul./2014 (periódicos)
Flap Internacional – v. 51, nº 503, (periódico/2014)
CNT Transporte Atual – v. 20, nº 228, set./2014; v. 20, nº 229, out./2014, (periódicos)
Associação Almirante Prado Maia Notícias – Aprama – v. 14, nº 74, set./out. 2014,
(periódico)
Fundação Parque Zoológico de São Paulo – relatório anual/2013 (periódico)
Ciência no Zoo – dez./2013 (periódico)
Dicionário Ilustrado de Marinharia – livro/1943
Patrimônio Brasil
O Governo da Ilha de Santa Catarina e sua Terra Firme – Território, Administração e
Sociedade (1738-1807) – livro/2013
Tecnologia – v. 31, nº 138, (periódico)
Esparsos – v. 3 livro/1975
Coletânea de Livros Russos
Revista Russa – nº 9 (periódico/2014)
Todo lo Necesario es Sencillo – livro/2011
Portugal-Brasil: a Era dos Descobrimentos Atlânticos – livro/1990
Informativo da Diretoria de Hidrografia e Navegação – v. 3, nº 7, set./2014 (periódico/2014)
História da Intendência da Marinha: do Ingresso da 1ª turma de Intendentes na Escola
Naval aos dias atuais – livro/2014
Informativo Marítimo – Diretoria de Portos e Costas – v. 22, nº 2, mai./ago. periódico/2014
Biodeterioro del Patrimonio Histórico Documental Alternativas para su Erradicacion
y Control – livro/2013
Revista Militar de Ciência e Tecnologia – v. 31, 2º trimestre de 2014, (periódico/2014)
Revista de Educação Física – v. 913, nº 53, set./2014, (periódico/2014)
Recomendações para a Educação Física Escolar – livro/2014
A Escola de Aprendizes-Marinheiros de Parnaíba – livro/2013
Carióquice – v. 7, nº 31, out./nov./dez. 2011 (periódico/2011); v. 11, nº 41, abr./mai./jun.
2014 (periódico/2011); v. 11, nº 42, jul./ago./set. 2014 (periódico/2014)

A Defesa Nacional – v. 101, nº 824 – 2º quadrimestre/2014, (periódico/2014)
Revista do Exército Brasileiro – nº 150, 2º quadrimestre/2014 (periódico/2014)
80 Anos do Tribunal Marítimo 1934-2014 – livro/2014
Bracolper Naval 2014 – 40 anos (periódico/2014)
Visita Oficial à República de Portugal de sua Excelência Doutor Juscelino Kubitschek de Oliveira a Bordo do Cruzador Barroso
Ideias em Destaque – nº 43, jan./abr. (periódico/2014)
Revista do APL de Defesa do Grande ABC – v. 1, nº 2, (periódico/2014)
A Defesa Nacional – v. 101, nº 824, 2º quadrimestre/2014 (periódico)

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.

A ENGENHARIA NAVAL NO BRAZIL E EM OUTRAS MARINHAS (RMB, out./1914, p. 563-586)

Nomeado para fazer parte da comissão incumbida de revêr o Regulamento do Corpo de Engenheiros Navaes, decretado em 27 de fevereiro de 1808, reunimos diversos documentos relativos a este corpo e aos corpos de algumas marinhas estrangeiras. Dividindo esses documentos em duas partes, uma referente á nossa marinha e outra ás marinhas estrangeiras, e observando a disposição chronologica, formámos um opusculo, que

por ordem do snr. Ministro da Marinha foi publicado pela Imprensa Naval.

Esse trabalho permittirá estudar a origem e desenvolvimento do Corpo de Engenheiros Navaes até o momento actual e fazer a comparação com o que existe na Inglaterra, França, Allemanha, Italia, Austria, Estados Unidos e Russia. Damos aqui a sua synthese.

(...)

O NAVIO MERCANTE ARMADO (RMB, out./1914, p. 677-695) *Capitão-Tenente Guilherme Rieken*

A guerra naval exige, como a guerra terrestre, para ser conduzida com successo, o emprego de todas as forças nacionaes. Os

meios poderosos existentes em uma forte marinha mercante á disposição do belligerante devem ser empregados para augmen-

tar a energia militar. Um vasto campo de acção têm os navios mercantes, abstracção feita do seu emprego como esclarecedores e no serviço de segurança, da chamada guerra do commercio. Esta tem por fim, pela coacção que soffre o commercio marítimo do adversario, eliminar as suas fontes de economia e a sua resistencia economica. O adversario procura alcançar este fim pela captura dos navios mercantes inimigos e dos bens ini-

Quanto mais dependente for a vida economica de uma nação, da exportação e da importação, tanto maiores serão as probabilidades de successo de um dos belligerantes

migos por estes transportados, baseado no direito das presas maritimas e si este trafego marítimo é feito por nações neutras, elle

procura alcançar este fim pelo bloqueio das costas inimigas e assim impedir todo commercio marítimo. Quanto mais dependente for a vida economica de uma nação, da exportação e da importação, tanto

maiores serão as probabilidades de successo de um dos belligerantes.

(...)

A SITUAÇÃO DOS NOSSOS ARSENAES

(RMB, nov./1914, p. 763-798)

Thiers Fleming

Este estudo sobre os nossos arsenaes de marinha tem por fim lembrar methodicamente o que se tem feito ou pensado fazer a respeito e mais uma vez mostrar o que resta a fazer, e que é tudo.

Para supprir a falta de auctoridade em assumpto de tanta relevancia, embora não apreciemos enxertar os nossos trabalhos com citações, somos obrigados a recorrer a ellas.

A situação a que chegaram os tres arsenaes de marinha, que o Brazil possui, reclama attenção. A descripção do que é o actual Arsenal do Rio de Janeiro confirmaria a nossa asserção. Os dois outros arsenaes de marinha do Pará e do Ladario não podem nem mesmo preencher os modestos fins a que se destinam: reparar o material das flotilhas do Amazonas e de Matto-Grosso.

REVISTA DE REVISTAS

OUTUBRO – 1914

SUPER-SUBMARINOS INGLEZES
– É da *The Naval and Military Record* a seguinte informação:

“Está-se construindo em Barrow-in-Furness para o almirantado um super-submari-

no que, segundo o *The Observer*, marcará um grande progresso sobre seus predecessores relativamente ao tamanho do casco; é possível que tambem no methodo de propulsão.

Elle deslocará cerca de 2.000 toneladas e provavelmente empregará as turbinas a vapor, durante a emersão.

Em uma palavra, esse navio se aproximará mais do cruzador-submarino do que alguns por enquanto construídos.

E, além disso, elle é provavelmente o precursor de um typo de submarino certamente mais poderoso do que elle mesmo.”

Essa noticia da The Naval and Military Record é, por si só, bastante symptomatica da grande importancia do submarino.

Effectivamente basta vêr as numerosas publicações feitas em torno desse elemento de ataque para se ficar desde logo convencido que depois de um largo periodo de hesitação, por parte dos grande

circulos navaes com respeito a essa machina de guerra, ella entrou numa phase de franca evolução, diante das provas as mais satisfatorias obtidas em diversas manobras de combates simulados.

E ha pouco tempo o telegrapho nos transmittiu a noticia dos desastres dos tres cruzadores-couraçados inglezes atacados no mar do Norte por submarinos alllemães.

É um acontecimento sobremaneira significativo para o mundo militar que começa a entrever na tactica naval outros horizontes em cujos contornos ondulantes surge vultosamente o valor militar do submarino.

Agora, já não se poderá mais olhal-o como uma arma duvidosa, hesitante e incerta, e com o crescer das suas dimensões e consequentemente do seu raio de acção, poder offensivo e marcha, talvez se dê a queda

dos grandes couraçados, apesar do enorme e estrepitoso poder que ostentam nas suas custosas e valentes corpulencias de rijo ferro.

Ninguem mais poderá falar com segurança sobre a guerra naval de amanhã, achando-se o couraçado sob a ameaça do submarino, pois, enquanto se vir na superficie dos mares o periscopio desse navio, navalhando o dorso fervilhante das vagas, um grave silencio deve responder

a todas as arguições tacticas, pois diante de um poder triumphalmente invisivel, desse tremendo eculeo das esquadras, a argucia mais astuciosa, os mais penetrantes olhares,

as mais possantes machinas de destruição, abatem-se e perscrutam tão sómente.

NOVEMBRO – 1914

O mundo militar começa a entrever outros horizontes em cujos contornos ondulantes surge vultosamente o valor militar do submarino

O hydroplano, como se pode empregar hoje em dia, não tem grande importancia militar no campo tactico de uma batalha naval

O TORPEDEIRO AEREO – Da Revista General de Mari-na de agosto ultimo, extrahio-se a seguinte noticia:

O hydroplano, como se pode empregar hoje

em dia, não tem grande importancia militar no campo tactico de uma batalha naval. A sua principal missão de guerra limita-se á vigilancia e á exploração.

Segundo a L'Italia Aero-Maritima, o engenheiro Raimund da casa Ansaldo ideou e tirou patente de um aparelho especial, por meio do qual pode-se lançar um torpedo como se faria de um navio de guerra. A applicação pratica dessa idéa realisou-se me-

diante um aparelho que se fixa no hydroplano e permite a este transportar e disparar em marcha o seu torpedo.

(...)

DEZEMBRO – 2014

A COMPROVAÇÃO DO VALOR MILITAR DO SUBMARINO – É da Scientific American de 3 de outubro ultimo:

“Tem sido bastante reconhecido pelos estrategistas navaes e pelos que se interessam pela guerra no mar nas condições modernas, que a potencia em pronunciada inferioridade de poder de couraçados recolherá os seus principaes navios ao interior dos portos e bases fortificadas, aceitando o bloqueio pelo inimigo, e procurará reduzir a superioridade de força por meio das minas, dos destroyers e ataques de submarino.

(...)”

NOTICIÁRIO MARÍTIMO

OUTUBRO – 1914

MARINHA NACIONAL

HOMENAGEM AS VÍCTIMAS DO DEVER – No dia 22 de novembro a nação brasileira saldou uma dívida de gratidão; perpetuando em um monumento as homenagens devidas ao bravo commandante Baptista das Neves e aos seus dignos companheiros que com elle tombaram victimas do dever nessa tragica noite de novembro de 1910.

Esse monumento erigido na praça fronteira ao edificio da Escola Naval foi inaugurado com toda a solemnidade, perante as mais altas auctoridades na nação e em uma numerosa assistencia, que, commovidos, recordavam através daquella homenagem essa pagina triste da nossa historia.

(...)

REIVINDICAÇÃO NECESSARIA – O sr. marechal Hermes da Fonseca, attendendo ás justas ponderações feitas pelo sr. almirante ministro da Marinha relativamente á necessidade inadiavel da reversão á União da

ilha de Fernando de Noronha e archipelago de Abrolhos, dirigio ao Congresso Nacional a seguinte mensagem, que esperamos terá com a possivel brevidade a solução pratica que impõe tão importante assumpto:

(...)

MARINHAS ESTRANGEIRAS

INGLATERRA

CRUZADOR “GLASGOW” – O cruzador Glasgow que por mais de uma vez tem passado em nosso porto, de novo aqui chegou no dia 16 de novembro, procedente do Pacifico onde, como se sabe, conjunctamente com os cruzadores-couraçados Monmouth e Good Hope e o cruzador auxiliar Otranto, empenhou se em um combate naval nas costas da Republica do Chile.

O Monmouth e o Good Hope foram a pique na peleja e o Glasgow conseguiu escapar-se com algumas avarias, que necessitam ser reparadas urgentemente.

O commandante do Glasgow pediu ao nosso governo permissoão para reparar em nos-

so porto as avarias mais urgentes e indispensaveis á segurança da navegabilidade do navio e isto foi-lhe permitido de accordo com as regras de neutralidade baixadas com o decreto de 4 de agosto ultimo e que já publicámos.

Logo que sejam terminados os concertos o Glasgow deixará o nosso porto para continuar a sua arriscada e trabalhosa tarefa de policiamento dos mares na parte occidental da America.

AEROPLANOS E DIRIGIVEIS – Reunindo as poucas noticias que chegam do theatro da guerra europêa, podemos formar uma idéa ainda que ligeira, sobre o valor da “quarta arma” como se denomina a aerostação.

As referidas noticias, que até a presente data não se pode garantir que sejam, em absoluto, a expressão da verdade, todavia conduzem a conclusões que não devem ser despresadas.

A revista ingleza *The Engineer* que demos á vista, referindo-se a este assumpto, assim se manifesta:

(...)

DEZEMBRO – 1914

MARINHA NACIONAL

EXCURSÃO Á ILHA DA TRINDADE – O transporte Carlos Gomes, sob o commando do capitão de fragata Isaias de

Noronha partio do Rio de Janeiro, no dia 24 de novembro com destino á ilha da Trindade, onde se demorou em trabalhos hydrographicos e topographycos, preparatorios das obras que se projecta executar nessa ilha, entregue hoje á jurisdicção do Ministerio da Marinha, para que alli se possa estabelecer um contingente militar e um posto telegraphico.

(...)



Contra Almirante Sir Christopher Cradock, Salvou 298 tripulantes do naufrágio do Cruzador Almirante Barroso, no Mar Vermelho, em 1893

O CONTRA ALMIRANTE SIR CHRISTOPHER CRADOCK – Embora a profundidade das aguas do Oceano Pacifico, nas costas chilenas, o cubra, não se apagará, por certo, de nossa grata memoria, o nome do brilhante official da marinha ingleza que foi o Contra-Almirante Sir Christopher Cradock, de justa nomeada entre seus pares pelo entusiasmo com que seu talento alliado a uma verdadeira alma de marinheiro, trabalhára pelo engrandecimento e perfeição da marinha de guerra de sua nação.

Exemplo vivo da doutrina que com entranhado amor e dedicação expendia, quiz a fatalidade que em vez de triumphar, succumbisse a peso esmagador no combate que com tanta honra e dignidade sustentou.

A maior prova deu-a elle, acompanhando ás profundezas do abysmo o seu glorioso pavilhão.

A Marinha Militar Brasileira, devedora ao illustre official de inestimavel serviço

pelo salvamento de 298 tripulantes do cruzador *Almirante Barroso* naufragado no dia 21 de maio de 1893, na praia dos *Ras Zeite*, no mar Vermelho, reverente curva-se lastimando perda tão sensível e lembrar-se-á do edificante exemplo que soube legar.

MARINHAS ESTRANGEIRAS

OS ACONTECIMENTOS NAVAES

A situação naval após 85 dias de campanha – A situação é a mesma, isto é, os alemães procurando forçar a esquadra russa ao combate, enquanto os ingleses forçam a esquadra alemã ao combate.

Os navios russos e alemães conservam-se nos portos bem defendidos por enormes campos de minas submarinas.

Na Inglaterra, os couraçados acham-se guardados também por minas, e os cruzadores ligeiros, cruzadores couraçados e destroyers fazem o serviço de patrulha do Mar do Norte, de Heligolândia e da embocadura de Scheldt, Canal, etc.

Os submarinos alemães e ingleses percorrem o Mar do Norte em busca de “alvos parados”.

No Báltico, os submarinos fazem o mesmo serviço.

No Adriático, a esquadra combinada procura forçar a austriaca a combater e os submarinos austriacos começaram a fazer “sortidas”.

Evidentemente, os alemães manejam os submarinos com muito mais audácia que os outros belligerantes.

(...)

O emprego das novas armas – As novas armas estão sendo empregadas por todos os belligerantes, cabendo, por enquanto, ao alemão a glória de maneja-las do melhor modo.

Perigosas e arriscadas quer para o atacante como para o atacado, exigem muita coragem, ousadia e iniciativa, além de um perfeito treinamento.

A sua acção tem sido interessante nos seguintes casos:

(...)

As ocorrências havidas com os submarinos em 90 dias de campanha – Os submarinos destruíram cruzadores, destroyers e 1 paquete.

Um submarino foi destruído por projectis no interior de um porto alemão.

*Um submarino foi destruído pelo ariete do destroyer *Badger*.*

Um submarino foi destruído por uma mina submarina.

Um submarino atacou, sem successo, um outro submarino.

Um submarino capturou um paquete.

Um submarino capturou um hydroplano.

Um submarino “enrascou-se” em uma rede de pescaria ficando avariado.

Um submarino “enrascou-se” na amarração de uma mina submarina.

O torpedo nos tres primeiros mezes de campanha – O successo do torpedo na actual campanha tem sido limitado aos submarinos, pois com uma unica excepção, esta mesma posta em duvida, todos os torpedos que attingiram o alvo foram lançados pelos submarinos alemães e ingleses.

*Esta excepção refere-se a um torpedo lançado pelo destroyer inglez *Laertes*, no combate de Heligolândia, e que, segundo o relatório do commodoro *Tyrwhitt*, parece ter attingido o cruzador alemão *Mainz*, completando desse modo a sua destruição.*

Neste combate, todos os cruzadores ligeiros e destroyers alemães descarregaram seus torpedos.

(...)

O tiro contra aeroplanos – São muitos já os casos em que aeroplanos têm sido “derrubados” por balas de carabina e por balins de schrapneis, mormente no inicio da campanha, em que os aviadores facilitavam muito.

O numero, porém, de insucessos é muito maior, e cada vez mais accentua-se não

só a necessidade de um projectil especial, capaz de damnificar a estrutura dos aeroplanos, como tambem a de canhões dotados da mais alta V.I., satisfazendo ás condições apresentadas pelos aeroplanos ultimamente: grande velocidade e vôo em grandes alturas.

(...)

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)

ÁREAS

CANAL

Dois canais: Canal do Panamá e Canal da Nicarágua (228)

ARTES MILITARES

ESTRATÉGIA

Rússia: Por que não podemos ao menos ter bom relacionamento? (229)

GUERRA

Primeiro centenário do início da Primeira Guerra Mundial. Perspectiva naval do conflito (230)

DOIS CANAIS: CANAL DO PANAMÁ E CANAL DA NICARÁGUA

Almirante (Portugal) António Balcão Reis*

(Revista de Marinha, Portugal, setembro-outubro/2014, nº 981)

Futuro Canal da Nicarágua

Neste artigo, o autor apresenta informações sobre o novo Canal da Nicarágua e faz comparações entre este e o Canal do Panamá, do qual apresenta as principais características, as obras de ampliação e um histórico de sua construção. Ressalta, dentre os dados apresentados, a expectativa de elevação da capacidade do Canal do Panamá dos atuais 14 mil para 18 mil navios/ano.

A construção do Canal da Nicarágua, ligando o Pacífico ao Atlântico, é fruto de acordo entre o governo daquele país e o empresário chinês Wang Jin, com previsão de concessão por 50 anos, prorrogável por igual período. É ressaltado por Wang Jin que se trata de um empreendimento privado, afastado de propósitos e interferências políticas.

Segundo o autor, o diferencial em relação ao Canal do Panamá reside no fato de que o novo canal prevê cinco frentes de desenvolvimento: o canal transoceânico propriamente dito; dois portos de águas profundas; dois aeroportos; diversos complexos turísticos em suas margens; e uma zona franca com centro financeiro.

O Canal da Nicarágua terá 286 km de extensão, largura variável de 230 a 520 m e 27,6 m de profundidade. Permitirá a passagem de navios porta-contêineres de 25 mil TEU's, graneleiros de 400 mil t. e petroleiros de 320 mil, com previsão de tráfego anual de 5.100 navios. O percurso do futuro canal levará cerca de 30 horas.

* Almirante Construtor Naval da Marinha de Portugal. É membro da Seção de Transportes da Sociedade de Geografia de Lisboa.

RÚSSIA: POR QUE NÃO PODEMOS AO MENOS TER BOM RELACIONAMENTO?

Almirante (Reserva - EUA) James G. Stavridis*
(*Proceedings*, EUA, outubro 2014, p. 64-68)

Este artigo foi extraído do livro de memórias do autor – *O Almirante Incidental: Um Marinheiro assume o Comando da Otan* –, recém-publicado pelo Naval Institute Press. Neste extrato, Stavridis aborda as nuances e dificuldades de relacionamento com a Rússia ao longo de seus quatro anos como comandante Supremo Aliado da OTAN.

O almirante, segundo o artigo, assumiu o cargo com expectativa de poder contribuir para um reinício de relacionamento entre Moscou e o Oeste. Em várias frentes isso foi possível, tais como no combate à pirataria, ao terrorismo, ao tráfico de drogas e também no Afeganistão. Entretanto, outros temas esfriaram significativamente essa relação. Dentre os principais, Stavridis destaca a Líbia, a Síria, os sistemas de mísseis (tidos como ameaça pelos russos), a discordância sobre a ocupação da Geórgia e o caso Snowden.

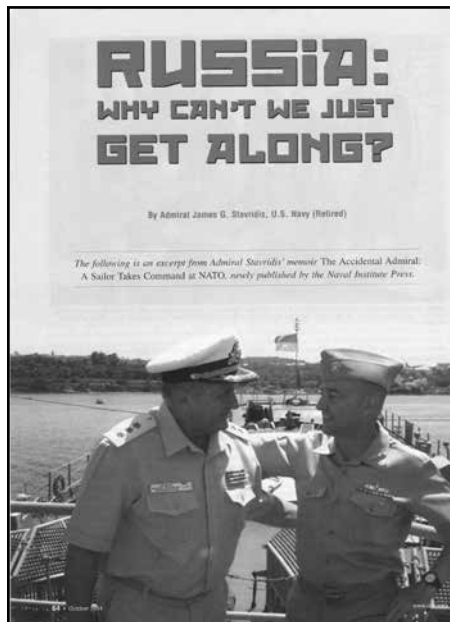
O autor ressalta sua admiração pela cultura russa citando importantes autores

lidos e estudados por ele e aspectos históricos e da psique daquele povo. Busca identificar e analisar os graves problemas com os quais o governo russo se defronta, tais como: a diminuição da população, o abuso de álcool e drogas (30 mil jovens são perdidos anualmente para esses

vícios), a ameaça terrorista de grupos islâmicos no Cáucaso, a corrupção, a explosão demográfica da China em suas fronteiras, o sistema de governo falido e a obrigação de manter seu arsenal de 15 mil armas nucleares em segurança. Em acréscimo, a economia é praticamente dependente da exploração de gás e petróleo.

Para Stavridis, esses problemas contribuíram para criar ressentimento em relação ao Oeste, de quem a

Rússia depende para sobreviver. Mas, argumenta o autor, “o mundo precisa de uma Rússia estável” e, além disso, “o futuro do país está no Oeste”. Por isso, deve-se buscar e desenvolver zonas de cooperação, pois, do contrário, a Rússia



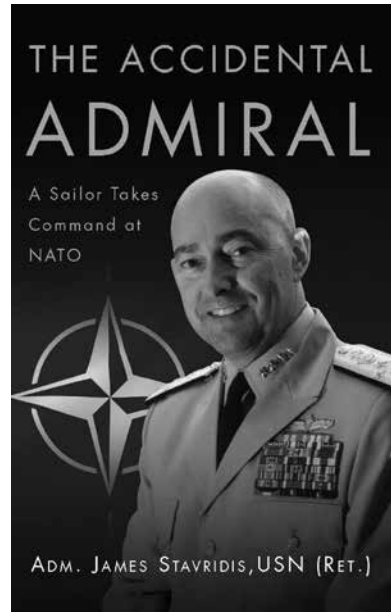
O autor (direita) encontra o Almirante CNO ucraniano

* Serviu à Marinha dos EUA como almirante quatro estrelas por período de sete anos, dos quais quatro como o primeiro oficial de Marinha a ser designado comandante Supremo Aliado da Otan. Atualmente, trabalha na Universidade Tufts como diretor da Fletcher School de Direito e Diplomacia.

assumirá sempre posições contrárias aos interesses do Oeste.

O almirante demonstra preocupação especial com a militarização do Ártico, onde, em sua opinião, deve ser criada uma zona de cooperação e não uma de confrontação, como ocorria durante a Guerra Fria.

Ao final deste artigo, Stavridis analisa a recente invasão da Crimeia pela Rússia e compara Putin a Hitler, alertando que um eventual prosseguimento de invasão do resto da Ucrânia ou a qualquer nação da Otan impossibilitará qualquer aproximação com o Oeste. Busca, ainda, indicar caminhos para que se encontre um *modus vivendi* com a Rússia, que, segundo ele, é grande e perigosa demais para ser ignorada ou isolada.



PRIMEIRO CENTENÁRIO DO INÍCIO DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL. PERSPECTIVA NAVAL DO CONFLITO

Vários autores

(*Revista General de Marina*, Espanha, agosto-setembro/2014, Tomo 267)

Tradicionalmente, o número correspondente a agosto-setembro da *Revista General de Marina* aborda um único tema. Como em 28 de julho passado ocorreu o primeiro centenário do início da primeira conflagração mundial, aquela que, por sua magnitude, foi denominada a Grande Guerra, a revista, nesta edição, se dedica a tratar de aspectos significativos daquele conflito sob sua perspectiva naval.

Segundo o prefácio – Carta Del Director –, a guerra englobou todas as grandes potências econômicas e militares da época, provocou significativas e permanentes mudanças políticas e acarretou perdas humanas sem precedentes, da ordem de 10 milhões de mortos e de 21 milhões de feridos, sem se considerar os desaparecidos nas frentes de combate, a imensa maioria em terra.

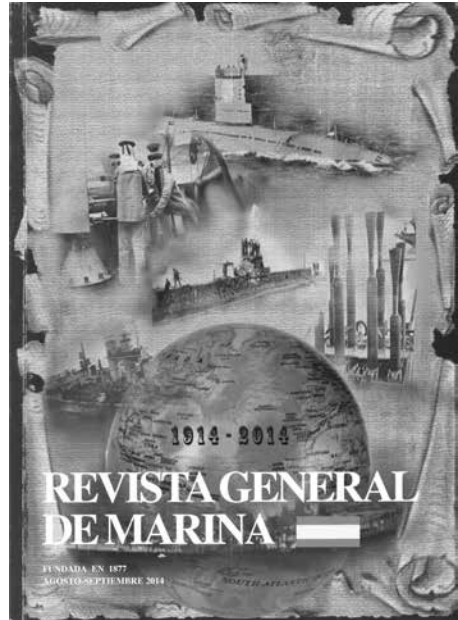
Contudo, como prefaciado pelo Capitão de Mar e Guerra Antonio Manuel Pérez Fernández, analistas especializados coincidem na opinião de que a luta continental não decidiu o resultado da contenda, já que, por ocasião da assinatura do armistício, e apesar das graves perdas sofridas, o exército alemão poderia seguir resistindo quase indefinidamente.

Citando afirmativa de Liddell Hart, Pérez Fernández concorda que, para o historiador do futuro, a data a ser escolhida para o fim daquela guerra deveria ser a de 2 de agosto de 1914, portanto antes até de o conflito se iniciar propriamente. Essa foi a data em que Winston Churchill enviou à Armada britânica a ordem de mobilização geral impondo o bloqueio que, ao tomar proporções cada vez maiores e passada a

“névoa da guerra”, se verificou com clareza ter sido o agente decisivo da luta.

A revista apresenta 12 artigos de autoria de historiadores, acadêmicos, profissionais do mar e pesquisadores navais, todos com enfoque naval. São analisados antecedentes históricos, causas, fatores estratégicos dos contendores e algumas ações navais nos oceanos Mediterrâneo, Atlântico e Pacífico. Trata, ainda, com detalhes, da participação de unidades navais que protagonizaram algumas das mais destacadas ações no conflito, dos cruzadores auxiliares e dos submarinos, que se consagraram como armas formidáveis. Posteriormente, são analisadas as violações do Direito na Guerra Marítima e o destino final de unidades navais dos países perdedores.

Na parte final da revista, três artigos abordam também a participação espanhola naquela guerra, apesar de sua declaração de neutralidade.



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 de adidância na Indonésia (237)

Ativação de adidância no Líbano (237)

MB ativa o Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (238)

CERTIFICADO DE QUALIDADE

Espaço Cultural da Marinha recebe Certificado de Excelência (241)

COMEMORAÇÃO

80 anos do Syndarma (242)

90º aniversário da DEN (242)

Aniversário do Armistício da Primeira Guerra Mundial (245)

Dia da Bandeira (246)

Dia da Criação da Força Naval do Nordeste (247)

Dia do Marinheiro (249)

Dia do Servidor Público (253)

Dia Marítimo Mundial 2014 (253)

CONTRATO

FAB firma aquisição de Gripen NG que possibilitará versão naval (255)

DESATIVÇÃO

Desativação do Depósito de Subsistência da Marinha no Rio de Janeiro (256)

INAUGURAÇÃO

Inaugurados novos PNR em Barra Bonita (257)

LANÇAMENTO AO MARLançamento do NHoFlu *Rio Branco* (258)**MOSTRA DE DESARMAMENTO**Mostra de Desarmamento da Corveta *Frontin* (259)**POSSE**

Assunção de cargos por almirantes (260)

Transmissão do Cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada (261)

Transmissão dos Cargos de Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação (268)

PRÊMIO*Atlântico: a História de um Oceano* recebeu Prêmio Jabuti (272)

Atleta da Marinha indicada ao Prêmio Brasil Olímpico 2014 (273)

DPC recebe Prêmio Qualidade Brasil 2014 (274)

Militar da MB recebe prêmio internacional (274)

Prêmio Revista Marítima Brasileira (275)

PROMOÇÃO

Promoção de almirantes (275)

VISITAÇÃO

Marinha do Brasil na Euronaval 2014 (276)

Soamar-Rio visita IEAPM (277)

APOIO**CONSTRUÇÃO NAVAL**

Itaguaí Construções Navais recebe seção de qualificação essencial para o Prosub (277)

MB revela projeto de NPaoC na Euronaval 2014 (278)

Load In do Submarino *Tamoio* (279)**ÁREAS****ANTÁRTICA**

Operação Antártica XXXIII (280)

ILHA DA MARAMBAIA

MB sela acordo com moradores da Ilha da Marambaia (281)

ARTES MILITARES**JOGO DE GUERRA**

5ª edição do Jogo de Guerra para Forças Amigas (282)

ATIVIDADES MARINHEIRAS**BUSCA E SALVAMENTO**

AgAracati resgata naufragos (282)

Capitania Fluvial de Santarém resgata naufragos no Rio Amazonas (283)

- CPCE localiza pescadores desaparecidos (283)
 Fragata *Constituição* participa de SAR no Mediterrâneo (284)
 MB encontra corpo de desaparecido no Rio Paraguai (284)
 NHo *Cruzeiro do Sul* resgata pesqueiro *Akira VII* (285)
 NPaOc *Apa* socorre embarcação (286)

PESQUISA

- NPaOc *Apa* apoia pesquisa científica na Ilha da Trindade (286)

REGATA

- Escola Naval vence Regata Santos-Rio (287)

SALVAMENTO

- 6º DN realiza evacuação aeromédica de criança (288)
 6º DN resgata grávida em Barra do São Lourenço (288)
 6º DN realiza 14ª Evacuação Aeromédica (289)
 9º DN realiza Evam durante Operação Amazônia 2014 (289)
 Marinha apoia combate a incêndio em pesqueiro (290)
 MB resgata vítima de picada de cobra (290)

SINALIZAÇÃO NÁUTICA

- AvHoFlu *Caravelas* sinaliza naufrágio de navio boliviano e localiza balsa desaparecida (291)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA (C&T)

SIMULAÇÃO

- Helibras inicia construção de Centro de Treinamento e Simuladores no RJ (291)

CONGRESSOS

CONGRESSO

- III Congresso Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário e Aquaviário (292)
 Sobena 2014 (293)

ENCONTRO

- 11º Encontro de Tecnologia em Acústica Submarina (294)

REUNIÃO

- XVI Reunião Anual da Rede de Bibliotecas Integradas da Marinha (295)
 Debates sobre história militar no Museu Naval (296)
Workshop “Disseminando o Direito Marítimo” e lançamento do livro *80 anos do Tribunal Marítimo 1934-2014* (297)

SALÃO

- São Paulo Boat Show 2014 (298)

SEMINÁRIO

- VIII Seminário Brasileiro Sobre Água de Lastro (299)
 Seminário de Operações de Manutenção da Paz e Ações Humanitárias (300)

SIMPÓSIO

- Informar 2014 (301)
 Simpósio “A Grande Guerra (1914-1918): uma (re)visão desde o Brasil” (302)
 Simpósio do Patrimônio Histórico e Cultural Militar (302)

EDUCAÇÃO*ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO*

AgAracati forma pescadores profissionais (304)

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da EGN (305)

ESPORTE

Atletas da alto rendimento são incorporados à MB (306)

Resultados esportivos (306)

FORMAÇÃO

MB e Universidade de Lisboa firmam acordo de cooperação (307)

FORÇAS ARMADAS*AERONAVE*

VF-1 realiza exercício de lançamento de bombas em Natal (308)

ATIVIDADE SUBSIDIÁRIA

Capitania Fluvial de Tabatinga apoia Enem no Alto Solimões (308)

SUBMARINO NUCLEAR

Amazul e FDTE assinam parceria para o Programa do Submarino Nuclear (309)

INFORMÁTICA*INTERNET*

Base de dados “Military & Government Collection” (310)

SOFTWARE

Sistema de Gerenciamento de Legislação da MB (311)

Sistema de Informações Gerenciais de Logística e Mobilização de Defesa (311)

PESSOAL*VENCIMENTOS*

Etapa 2 do Projeto de Modernização do Sispag (311)

PODER MARÍTIMO*APRESAMENTO*

NPa *Bocaina* apreende barcos pesqueiros (312)

NPa *Pirajá* apresa embarcação pesqueira irregular (313)

PLATAFORMA CONTINENTAL

NHo *Garnier Sampaio* apoia Remplac (313)

PORTO

Novo porto-seco em Suape (314)

Portonave bate recorde sul-americano de produtividade (314)

Wilson Sons Rebocadores passa a operar no Porto do Açú (315)

SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

CAMR instala seu primeiro AIS de Auxílio à Navegação (315)

PSICOSSOCIAL*ASSISTÊNCIA SOCIAL*

MB realiza Aciso em São Roque do Paraguaçu (316)

NAsH *Tenente Maximiano* realiza Aciso no Rio Paraguai (316)

LANÇAMENTO DE LIVRO

A História da caça de baleias no Brasil (317)

Lançamento do livro *A Busca de Grandeza* (317)

Lançamento do livro *Brasil - Lutas contra invasões, ameaças e pressões externas* (318)

Lançamento do livro *Os Gigantes da Estratégia Naval* (319)

SAÚDE

ASSISTÊNCIA MÉDICA

HNMD realiza primeira cirurgia robótica (319)

VALORES

PATRONOS

Patronos Instituídos na Marinha do Brasil (320)

ATIVACÃO DE ADIDÂNCIA NA INDONÉSIA

Foi ativada, em 4 de novembro último, a Adidância Naval na Indonésia. Assumiu o cargo de adido o Capitão de Mar e Guerra Marco Antonio Ismael Trovão de Oliveira.

Da Ordem de Serviço alusiva ao evento, expedida pelo subchefe de Estratégia do Estado-Maior da Armada, Contra-Almirante Flávio Augusto Viana Rocha, destacamos o seguinte trecho:

“Observa-se um crescente relacionamento entre a Marinha do Brasil, o Ministério da Defesa e o Ministério das Relações Exteriores, com um trabalho cada vez mais coeso entre militares e diplomatas, em uma gestão pró-ativa e conjunta, seja em fóruns multilaterais, bilaterais ou nas representações brasileiras.

Como consequência, a Marinha do Brasil, seguindo essa linha de pensamento, intensifica o seu relacionamento internacional, por meio de uma linguagem inerente aos homens do mar, buscando uma inte-

gração sinérgica, que resultará em maior ampliação das ações necessárias para elevar o bilateralismo entre os nossos países no setor de defesa e nos assuntos navais.

Assim, a mudança da sede da Adidância Naval para Jacarta atende a uma grande aspiração do Brasil, consolidando, desta forma, a harmonização de nossa política externa junto à Indonésia e incrementando ainda mais o relacionamento entre as duas Marinhas.

Por ocasião da transmissão do cargo de Adido Naval na Indonésia, formulo os agradecimentos deste Estado-Maior ao Capitão de Mar e Guerra Sergio Henrique Magliari da Costa Moura,

extensivos à digníssima família.

Ao Capitão de Mar e Guerra Marco Antonio Ismael Trovão de Oliveira, desejo pleno êxito no cargo que ora assume, formulando os votos de felicidades, extensivos aos familiares.”

(Fonte: Bono nº 762, de 31/10/2014)



ATIVACÃO DE ADIDÂNCIA NO LÍBANO

Foi ativada, em 4 de novembro último, a Adidância de Defesa, Naval, do Exército e da Aeronáutica no Líbano. Assumiu o cargo o Capitão de Mar e Guerra Cláudio Grilli, em caráter de revezamento.

A seguir, transcrevemos a Ordem de Serviço alusiva ao evento, expedida pelo subchefe de Estratégia do Estado-Maior da Armada, Contra-Almirante Flávio Augusto Viana Rocha:

“Na atual conjuntura geopolítica, o Brasil, na condição de país detentor de ascensão equilibrada no cenário internacional, vem adotando uma postura que busca de forma integrada, junto aos demais países, o seu desenvolvimento e a ampliação de suas parcerias, considerando os interesses e as peculiaridades da comunidade internacional, em prol de uma saudável cooperação entre os Estados.

As relações líbano-brasileiras remontam ao último quarto do século XIX, quando os imigrantes libaneses aportaram no Brasil à procura de um novo mundo, encontrando um povo amigável e cordial.

A existência do povo libanês na sociedade brasileira deu às relações entre o Líbano e o Brasil uma dimensão distinta, na medida em que constitui garantia de permanência e de desenvolvimento desse vínculo, pois não se restringe aos campos comercial e econômico, abrangendo também laços históricos e culturais. Este profícuo relacionamento evoca os princípios do multilateralismo, da não intervenção e da solução pacífica de controvérsias, o que torna essa aproximação evidente e fortalecida.

É com esse espírito de cooperação que se reveste a participação brasileira na Força Interina das Nações Unidas no Líbano (Unifil), primeira e única Missão de Paz da Organização das Nações Unidas a contar com uma Força-Tarefa Marítima (FTM), atualmente comandada pela Marinha do Brasil.

Nesse sentido, observa-se um crescente relacionamento entre a Marinha do Brasil, o Ministério da Defesa e o Ministério das Relações Exteriores, com um trabalho cada vez mais coeso entre militares e diplomatas,

em uma gestão pró-ativa e conjunta, seja em fóruns multilaterais, bilaterais ou nas representações brasileiras.

Como consequência, a Marinha do Brasil, seguindo essa linha de pensamento, intensifica o seu relacionamento internacional, por meio de uma linguagem inerente aos homens do mar, visando a uma integração sinérgica, que resultará em maior ampliação das ações necessárias para elevar o bilateralismo entre os nossos países nos assuntos navais.

Cabe ressaltar a visita do comandante da Marinha do Líbano ao Brasil, no decorrer deste ano, como um importante marco no contexto mais amplo das relações entre as duas Marinhas, na medida em que muitos assuntos foram tratados e diversas possibilidades de

cooperação vislumbradas.

Assim, a ativação da Adidância de Defesa, Naval, do Exército e da Aeronáutica no Líbano atende a uma grande aspiração do Brasil, consolidando, desta forma, a harmonização de nossa política externa, no que tange ao setor de defesa, junto a este valoroso país.

Ao Capitão de Mar e Guerra Cláudio Grilli desejo pleno êxito no cargo que ora assume, formulando os votos de felicidades, extensivos aos familiares.”

(Fonte: Bono nº 762, de 31/10/2014)



MB ATIVA O SERVIÇO DE SINALIZAÇÃO NÁUTICA DO NOROESTE

Foi ativado, em 22 de outubro último, o Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (SSN-9). A cerimônia de Mostra de Ativa-

ção, presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Carlos Augusto de Sousa, aconteceu no Complexo

da Estação Naval do Rio Negro, em Manaus (AM). Na ocasião, foi empossado o primeiro encarregado do SSN-9, o Capitão de Fragata Marcelo Oro de Carvalho.

Estiveram presentes à cerimônia o comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra; o prefeito municipal de Manaus, Arthur Virgílio Neto; e o comandante do 9º Distrito Naval (Manaus), Vice-Almirante Domingos Savio Almeida Nogueira.

O SSN-9 foi criado para acelerar a produção cartográfica na região da Amazônia Ocidental (estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima). Para executar suas atividades, o Serviço já conta com os Avisos Hidroceanográficos Fluviais (AvHoFlu), *Rio Solimões* e *Rio Negro*. Além disso, encontra-se em fase de construção o Navio Hidroceanográfico Fluvial *Rio Branco*, que, além de contribuir para cobrir os vazios cartográficos da região amazônica, ainda terá como tarefa a coleta de dados ambientais.

Transcrevemos abaixo a Ordem do Dia alusiva ao evento, expedida pelo Almirante Carlos Augusto:

“Em cumprimento à Portaria nº 347/MB, de 2 de julho de 2013, do Comandante da Marinha, que criou o Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (SSN-9), realiza-se hoje a cerimônia de Mostra de Ativação desta OM, com o propósito de agilizar os serviços hidrográficos nos rios da Amazônia Ocidental.

O conhecimento preciso das rotas de navegação da Amazônia, obtido por

campanhas hidrográficas, nos remete ao século XIX, quando, entre os anos de 1862 e 1864, o Capitão-Tenente João Soares Pinto, sob a direção do Capitão de Fragata José da Costa Azevedo, futuro Barão de Ladário, foi enviado ao extremo oeste do País para demarcar os limites do Império com a República do Peru. Esse trabalho, intitulado ‘Primeiros Traços da Carta Particular do Rio Amazonas no Curso Brasileiro’, é constituído de 15 folhas, abrangendo todo o Amazonas, do Javari, na fronteira com o Peru, até o Oceano Atlântico.

Com a crescente conscientização quanto à importância política e econômica da Amazônia, a Diretoria de Hidrografia e Navegação decidiu iniciar, em 1967, o levantamento sistemático da Bacia Hidrográfica do Amazonas. Para tal, foi designado o Navio Hidrográfico (NH*i*) *Sirius*, que realizou o levantamento hidrográfico no Rio Negro, nas proximidades da então Zona Franca de Manaus. Posteriormente, seguiu para a área o NH*i* *Argus*, que deu prosseguimento àquela Comissão, sondando o Rio Amazonas desde Manaus até a sua foz no Oceano Atlântico.

A partir de 1970, com a criação da Comissão de Levantamento da Amazônia (Colam) e a transferência do NH*i* *Argus* para Belém, a Marinha do Brasil passou a possuir na região capacidade para a realização de levantamentos hidrográficos, incrementando o conhecimento de suas vias navegáveis. O levantamento do baixo



Amazonas, que compreende o trecho entre o encontro das águas do Rio Negro com o Rio Solimões, em Manaus, e o mar, foi concluído naquele mesmo ano.

Com o crescimento substancial do volume do tráfego comercial nos rios da Amazônia e para garantir um aumento na capacidade de atualização cartográfica na região, a Marinha, em parceria com o Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (Censipam), por meio do Projeto Cartografia da Amazônia, adquiriu dois novos navios para realização de levantamentos hidrográficos, e um terceiro está sendo construído especificamente para cumprir a tarefa de cobrir os vazios cartográficos da região.

Esses navios, hidroceanográficos fluviais, dotados de equipamentos e mão de obra qualificada, têm a missão de executar os Levantamentos Hidroceanográficos (LH), por meio de sondagens feitas dos rios da Bacia Amazônica, buscando a atualização incessante da cartografia náutica das principais hidrovias na região. É, pois, de fundamental importância o conhecimento preciso e atualizado do canal de navegação dos rios amazônicos, para garantir a segurança da navegação pelos seus 22 mil km de vias navegáveis.

Para apoiar os meios incorporados e acelerar a produção cartográfica, fez-se então necessária a criação do Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (SSN-9), que exercerá as seguintes tarefas técnicas: reprocessamento dos dados coletados pelos navios; edição

de ‘bacalhau’ para correção de cartas náuticas; e manutenção da sinalização náutica, sob a responsabilidade da Marinha na região da Amazônia Ocidental. Contribuirá também para a orientação e a coordenação do planejamento, do controle e da execução das atividades da sinalização náutica sob responsabilidade de entidades extra-Marinha, propondo modificações nos sinais náuticos, sempre que for necessário, em função de alterações de batimetria ou das características do tráfego fluvial, assim como de quaisquer outras que exijam aperfeiçoamentos dos mesmos.

Para o cumprimento dessas tarefas, esta nova Organização Militar contará com modernas instalações, equipamentos e recursos humanos especializados, em apoio ao Comando do 9º Distrito Naval na condução de sua missão, constituindo-se em elemento eficiente para a obtenção de conhecimento hidrográfico do cenário amazônico.

Nesta data tão significativa, em que é ativado o Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (SSN-9), temos a convicção de que as tarefas a ele atribuídas serão árduas e de elevada monta, porém revestidas



Descerramento da placa de inauguração

pelo privilégio em dar continuidade eficaz à cartografia náutica na região, conquistada paulatinamente e com galhardia pelos nossos antecessores. E, fruto dos bons resultados, contribuir para projetar ainda mais o nome da Marinha do Brasil nos mais longínquos cursos d'água da nossa Amazônia Verde.

Por fim, não é demais lembrar que a tripulação que ora adentra as suas dependências é fiadora do legado de abnegados hidrógrafos, que, com coragem, criatividade e determinação, em suas competências lograram desbravar esta exuberante e rica

região, mantendo em segurança a navegação em suas águas. O trabalho a aguarda, pois não se pode olvidar de que 'sempre restará muito o que fazer'.

Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste, sob a proteção de Nossa Senhora de Nazaré, padroeira da Amazônia, inicie sua auspiciosa jornada em prol da segurança dos bravos navegantes da Amazônia Ocidental! Antevejo para o porvir louros de vitória. Sejam felizes."

(Fontes: Bono nº 726, de 17/10/2014; Bono Especial nº 738, de 22/10/2014; e www.mar.mil.br)

ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA RECEBE CERTIFICADO DE EXCELÊNCIA

O Espaço Cultural da Marinha (ECM) recebeu do *site* de viagens TripAdvisor o Certificado de Excelência 2014. O selo é dado a atrações turísticas que tiveram ótimo desempenho em 2013 e atingiram alto índice de comentários positivos de turistas, principalmente quanto à qualidade do serviço.

Segundo sua página na internet, o TripAdvisor opera em 40 países, incluindo a China. Ano passado, o *site* foi visitado por aproximadamente 260 milhões de pessoas por mês e teve 150 milhões de avaliações e opiniões, cobrindo mais de 4 milhões de acomodações, restaurantes e atrações.

A concessão do Certificado ao ECM resultou da opinião de turistas que

visitaram o local, portanto não dependeu de comissão julgadora, o que torna a outorga ainda mais significativa. O TripAdvisor se refere ao Espaço Cultural da Marinha como parte de um conjunto de atrações que inclui os navios-museus, o helicóptero-museu, o carro de combate Cascavel, a Escuna *Nogueira da Gama* (que faz os passeios à Ilha Fiscal) e o Rebocador *Laurindo Pitta* (embarcação da Primeira

Guerra Mundial que realiza passeios na Baía de Guanabara).



Certificado TripAdvisor

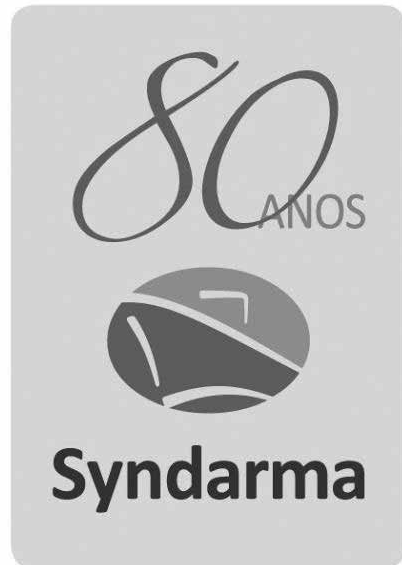
80 ANOS DO SYNDARMA

Foi realizada, em 30 de outubro último, a Confraternização dos 80 Anos do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma). O evento aconteceu na Sede do Iate Clube do Rio de Janeiro, no bairro carioca da Urca.

O Syndarma nasceu em 5 de outubro de 1934, com o nome de Sindicato dos Armadores Nacionais, tendo se originado da Conferência de Cabotagem, numa época em que a navegação de longo curso brasileira, em caráter regular, era exercida somente pela empresa estatal Lloyd Brasileiro.

A partir de 1942, adotou o nome atual, conservando, porém, o logotipo, o símbolo e a sigla Syndarma por tradição. O sindicato representa as empresas de navegação marítima em âmbito nacional.

Por mais de seis décadas, movido pelas transformações que incidiram na atividade marítima comercial brasileira, o Syndarma teve seu papel incrementado, ultrapassando largamente o de caráter meramente classista (patronal) para assumir



o de representação oficial da navegação marítima comercial do Brasil.

(Fontes: Bono nº 765, de 29/10/2014, e www.syndarma.org.br)

90º ANIVERSÁRIO DA DEN

A Diretoria de Engenharia Naval (DEN) comemorou, em 17 de setembro último, seu 90º aniversário. Na ocasião, o diretor, Vice-Almirante (EN) Francisco Roberto Portella Deiana, expediu a seguinte Ordem do Dia:

“Criada pelo Decreto Presidencial nº 16.601, de 17 de setembro de 1924, a Diretoria de Engenharia Naval comemora hoje o seu nonagésimo aniversário.

Sua criação foi decorrência da reorganização administrativa introduzida no ano anterior pelo governo do Presidente Arthur Bernardes no então Ministério da Marinha, cujas alterações tiveram suas

bases estabelecidas por meio de Decreto Presidencial de 5 de dezembro de 1923, constando entre as 13 repartições militares subordinadas diretamente ao Ministro da Marinha como órgãos de administração e consulta. Sua gênese, todavia, remonta a tempos ainda mais distantes: a nova Diretoria incorporou as atribuições e extinguiu a Inspectoria de Engenharia Naval, que havia sido criada em 11 de junho de 1907, como parte da reorganização da então Inspectoria Geral de Engenharia Naval, alterando sua denominação. Essa última, por sua vez criada em 29 de outubro de 1902, apesar de constituir uma ‘repartição dependente’

do Quartel-General da Marinha, que era o ‘órgão das deliberações do Ministro, no tocante à direção, não só da força naval, mas ainda de todo o pessoal que constituía essa força’, passou a ter autonomia nos assuntos profissionais e técnicos associados à Engenharia Naval.

Ao longo desses 90 anos, a DEN passou por algumas reestruturas administrativas, de forma a adequar sua missão aos interesses e necessidades da Alta Administração Naval.

De acordo com seu Regulamento atual, aprovado em 18 de julho de 2013, a DEN tem o propósito de realizar atividades normativas, técnicas e de supervisão de Engenharia Naval relacionadas com sua área de atribuição, que compreende: Estrutura Naval, Sistemas de Propulsão, Sistemas de Governo, Sistemas Auxiliares, Sistemas de Geração de Energia, Controle de Avarias, Salvatagem, Equipamentos e Equipagens de Convés, Tintas, Combustíveis e Lubrificantes dos meios navais da MB. Além disso, ainda é responsável pela condução dos processos de obtenção de novos meios flutuantes para a MB, que inclui o assessoramento técnico nessas áreas de engenharia, também por ocasião da aquisição de meios navais por oportunidade.

Muitas foram as realizações da DEN nesses 90 anos de profícuo trabalho e dedicação, que culminaram com a concessão, no corrente ano, da Ordem do Mérito Naval a seu estandarte, como reconhecimento da

Alta Administração Naval, motivo de muito orgulho a todos os seus tripulantes.

No último ano, merece destaque a participação nos seguintes empreendimentos:

- apoio técnico na obtenção, por oportunidade, do Navio-Transporte Fluvial *Almirante Leverger* e do Aviso Hidroceanográfico Fluvial *Caravelas* para a área do 6º DN;

- apoio técnico e gerencial na construção de 123 lanchas sociais para transporte de técnicos para atendimento e prestação de serviços socioassistenciais, relativos aos programas e ações do Sistema Único da Assistência Social (Suas), em municípios das regiões Norte e Centro-Oeste, instituídos pelo Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome;

- conclusão do processo de obtenção, para o Projeto Cartografia da Amazônia, dos quatro Avisos Hidroceanográficos Fluviais (AvHoFlu)

da classe *Rio Tocantins*, contratados junto à Indústria Naval do Ceará (Inace);

- entrega ao Setor Operativo da última de um total de cinco novas Embarcações de Desembarque de Viaturas e Material (EDVM), construídas pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro;

- construção do Navio Hidroceanográfico Fluvial (NHoflu) *Rio Branco*, contratado à Inace, com base em projeto de concepção elaborado pelo Centro de Projetos de Navios (CPN) e requisitos estabelecidos no Projeto Cartografia da Amazônia, que tem previsão de incorporação à Armada em dezembro de 2014;



– obtenção de cinco Chatas para Transporte de Óleo Combustível (CTOC), sendo quatro unidades já entregues ao Setor do Abastecimento, em decorrência de contrato assinado com a empresa B3Boat;

– apoio técnico e gerencial na construção de quatro Lanchas-Patrolha de Rio (LPR) contratadas junto à Cotecmar, fruto de parceria estabelecida pelos ministérios da Defesa do Brasil e da Colômbia para emprego na região amazônica, sendo duas destinadas ao Exército Brasileiro e duas à Marinha do Brasil, entregues em dezembro de 2013 e fevereiro de 2014, respectivamente;

– obtenção de uma Lancha de Emprego Geral Média (LEG-M), em construção no Estaleiro B3Boat, com previsão de entrega em novembro de 2014, destinada ao Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW);

– obtenção de três Embarcações para Transporte de Pessoal Médias (ETP-M), também em construção no Estaleiro B3Boat, com previsão de entrega no primeiro semestre de 2015, sendo duas destinadas ao CIAW e uma ao Centro de Adestramento da Ilha da Marambaia (Cadim);

– continuação da construção, no Estaleiro Ilha S.A. (Eisa), do segundo lote de cinco navios-patrolha de 500 toneladas (NP500);

– apoio técnico e gerencial na obtenção do Navio de Pesquisa Hidroceanográfico *Vital de Oliveira*, cuja construção foi iniciada no estaleiro Guangzhou Hangtong Shipbuilding and Shipping Co. Ltd., em Xinhui, República Popular da China, por meio de contrato assinado pela Comissão Naval Brasileira na Europa com a empresa ASK Subsea AS, da Noruega, com previsão de entrega em maio de 2015;

– participação no Programa de Obtenção de Meios de Superfície (Prosuper), no Programa de Obtenção de Meios Anfíbios

(Pronanf), e no Programa de Obtenção de Navios Aeródromos (Pronae), por meio de análises técnico-gerenciais das diversas propostas já apresentadas à MB;

– participação no Programa de Obtenção de Navios de Contramedidas de Minagem, com a finalidade de apresentar propostas para recuperar a capacidade de guerra de minas na MB, por intermédio da obtenção, por construção e/ou aquisição por oportunidade, de novos meios;

– continuação das atividades técnico-normativas relativas à atualização do projeto da Corveta *Barroso*, em desenvolvimento no CPN, com a participação da Diretoria de Sistema de Armas da Marinha, Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha e Diretoria de Aeronáutica da Marinha, visando à construção, em estaleiro nacional, de quatro novas unidades;

– apoio ao Setor Operativo na análise e solução de problemas técnicos por meio de inspeção e emissão de estudos e pareceres técnicos nas áreas de sua jurisdição técnica;

– apoio técnico e gerencial nas atividades do Projeto de Manutenção e Modernização do Navio-Aeródromo *São Paulo*, notadamente em atividades normativas, na Marinha do Brasil, elaboração de Modificações Técnicas e na obtenção de equipamentos afetos à jurisdição da DEN.

Nesta data tão importante, expresso meus sinceros agradecimentos ao diretor-geral do Material da Marinha pelo irrestrito apoio e pela honra que nos proporciona ao presidir esta cerimônia. Agradeço, também, às OM do Setor do Material e de outros setores da MB, pelo apoio e pelo trabalho profícuo de parceria, imprescindível para o atingimento das metas que são atribuídas a esta Diretoria.

Por fim, ao celebrarmos o transcurso deste 90º aniversário, dirijo-me a minha tripulação, militares e servidores civis,

parabenizando-os pelas conquistas alcançadas, pelo profissionalismo e pela dedicação ao trabalho, em clara demonstração de grande empenho na busca de melhores resultados e no cumprimento de nossa missão, a despeito dos desafios que se nos apresentam. Concito-os a continuar trabalhando para elevar ainda mais o conceito da DEN, tendo como referência os bons exemplos e o valioso legado deixado por nossos antecessores. Nossa história está

sendo escrita com a marca do elevado senso de comprometimento institucional de cada membro desta tripulação em prol do crescimento de nossa Diretoria e de nossa Marinha, com o consequente crescimento de nosso imenso Brasil.

Diretoria de Engenharia Naval, parabéns pelos seus profícuos 90 anos!

Viva a Marinha!”

(Fonte: Bono Especial nº 647, de 17/7/2014)

ANIVERSÁRIO DO ARMISTÍCIO DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

Foi comemorado, em 11 de novembro último, o aniversário de 96 anos do Armistício da Primeira Guerra Mundial. Para celebrar a data, o comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra, expediu a seguinte Ordem do Dia:

“Há 96 anos era firmado em Rethondes, na França, o armistício que encerraria a Primeira Guerra Mundial, um conflito que, em pouco mais de quatro anos, dizimou aproximadamente 10 milhões de vidas. Conhecida como a Grande Guerra, marcou profundamente o início do século XX, deixando reflexões para posterioridade.

Sua origem remete-se aos antagonismos crescentes entre as potências da época e eclodiu com o assassinato, em 1914, do Arquiduque Francisco Ferdinando de Habsburgo, herdeiro do Império Austro-Húngaro, na cidade de Sarajevo. Os principais atores daquela tragédia sem precedentes compunham a Tríplice Aliança (Alemanha, Áustria-Hungria e Itália) e a Tríplice Entente (França, Grã-Bretanha e Rússia), além de países da Ásia e das Américas, dentre estes os Estados Unidos e o Brasil.

Inicialmente, acreditava-se tratar de uma guerra europeia, porém a abrangência do conflito atingiria o nosso país, espe-

cialmente o comércio marítimo. O Brasil, que, a princípio, assumiu uma posição de neutralidade, viu-se forçado a entrar no combate em função da campanha submarina irrestrita do Império Alemão, resultando no afundamento de três navios mercantes brasileiros: o *Tijuca*, o *Lapa* e o *Macau*.

Assim, em 26 de outubro de 1917, o governo brasileiro reconheceu e proclamou o estado de guerra contra o Império Alemão e assumiu com as potências aliadas, dentre outros compromissos, o de enviar uma Força Naval à costa noroeste da África. A missão era patrulhar a área marítima compreendida pelo triângulo Dakar-São Vicente-Gibraltar, com o propósito de neutralizar a ação dos submarinos inimigos que ameaçavam o tráfego marítimo na região.

Para cumprir as tarefas atribuídas à Marinha, o então ministro, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, determinou a organização de uma força-tarefa que permitisse a participação efetiva da nossa esquadra no conflito. O Aviso Ministerial nº 501, de 30 de janeiro de 1918, criou a Divisão Naval em Operações de Guerra, a DNOG, composta pelos cruzadores *Rio Grande do Sul* e *Bahia*; pelos contratorpedeiros *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba* e *Santa Ca-*

tarina; pelo Navio-Tênder *Belmonte* e pelo Rebocador *Laurindo Pitta*. O Comando da Divisão coube ao Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, oficial de grande prestígio e vasta experiência profissional.

A permanência em um teatro de operações distante do País, a complexidade logística para superar as carências de sobressalentes e o abastecimento de combustível foram alguns dos desafios enfrentados. Porém não impediram que a nossa Força Naval cumprisse com eficiência sua missão, tornando-se, até os dias atuais, exemplo de abnegação, dedicação e superação das mais variadas limitações.

Além das dificuldades já conhecidas, a DNOG ainda enfrentou outro destrutivo oponente que se alastrava naquele teatro de operações: a gripe espanhola, que assolava Dacar. Mais uma vez, destacou-se a capacidade de superação de nossos militares que, mesmo atingidos pela epidemia, ainda em

convalescença guarneciam seus postos e viabilizavam a operação dos navios.

Com o armistício de 11 de novembro de 1918 foi encerrada a participação brasileira no teatro de operações europeu, onde dez oficiais e 146 praças cumpriram seus deveres com o sacrifício da própria vida.

Hoje, ao comemormos o 96^o aniversário do Armistício da Grande Guerra, reverenciamos, com orgulho e gratidão, a memória do insigne Almirante Pedro Max Fernando de Frontin e de todos os que, em mares distantes, escreveram uma importante página na história da nossa Marinha.

O legado deixado por aqueles marinheiros nos serve de inspiração e exemplo e, como no passado, a Nação pode contar com uma Marinha sempre pronta a atuar em defesa dos nossos interesses.

Viva a Marinha!”

(Fonte: Bono Especial nº 794, de 11/11/2014)

DIA DA BANDEIRA

Foi comemorado, em 19 de novembro último, o Dia da Bandeira. Em celebração à data, o chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Carlos Augusto de Sousa, expediu a seguinte Ordem do Dia:

“Pavilhão Nacional! Símbolo maior da Pátria que estampa em suas vivas cores a nossa grandiosidade. O seu tremular, nos mais diversos rincões, exprime vibrações de corações de todos os brasileiros, que primam por desenvolver esforços constantes no sentido do progresso do nosso querido país. Um Brasil soberano, pujante, próspero, fonte de incomensuráveis riquezas é representado pelo simbolismo da Bandeira Nacional. É a nossa própria nacionalidade, que devemos honrar e, nesta comemoração especial do Dia da Bandeira, mais ainda, cabe refletir sobre tudo que ela encerra.

E é em caráter cerimonioso que, unidos e perfilados, marinheiros, fuzileiros navais e servidores civis da Marinha do Brasil prestam reverências ao Símbolo Augusto da Paz.

O cerimonial à Bandeira, realizado diariamente nas organizações da Marinha, cultiva o respeito às tradições. Vivifica um passado glorioso de vitórias e de conquistas. Reflete o lema ‘Ordem e Progresso’ e tudo o que possa ele representar, no contexto do positivismo de Auguste Comte, que pregava ‘o amor por princípio e ordem por base; o progresso por fim’.

Contemplemos as constelações nela inseridas, que retratam com rigor o céu da cidade do Rio de Janeiro no dia 15 de novembro de 1889, data da Proclamação da República. O belo céu de anil, a encimar

o gigante pela própria natureza, alerta-nos para bem cuidar os valores da nossa terra, que nos são caros.

A Marinha orgulhosamente ostenta, em suas Organizações Militares de terra, a Bandeira do Brasil. E, nos seus navios, detém o privilégio ímpar de poder conduzi-la aos mais distantes oceanos, mares e rios, exibindo-a altaneira nos topos dos mastros, enlevando o solo pátrio mundo afora.

Motivo de renovado júbilo é poder reverenciar diariamente o Pavilhão Nacional, na entrada e saída de bordo, pela manhã e ao final do dia, e manter sempre vivo o nosso juramento, ante o Pendão da Esperança, de bem servir ao Brasil sob quaisquer circunstâncias, cumprindo a nobre missão que nos é confiada.

Salve o Dia da Bandeira!”

(Fonte: Bono nº 810, de 19/11/2014)

DIA DA CRIAÇÃO DA FORÇA NAVAL DO NORDESTE

Foi comemorado, em 5 de outubro último, o Dia da Criação da Força Naval do Nordeste. O comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra, expediu a seguinte Ordem do Dia alusiva à data:

“Durante a Segunda Guerra Mundial, a Alemanha buscava negar o uso das vias marítimas, a fim de impedir o suprimento de materiais indispensáveis ao esforço de guerra aliado a partir do continente americano. O Oceano Atlântico assumia uma grande importância estratégica. Nesse contexto, alinhava-se um quadro que implicaria a participação do Brasil naquele conflito, tendo em vista a maior proximidade da costa do Nordeste brasileiro com a África. As cidades de Natal e Recife eram pontos vitais na proteção das linhas de comunicação com a Europa e os Estados Unidos.

Nos primeiros anos da guerra, o Brasil manteve-se neutro. Entretanto, a partir de fevereiro de 1942, diversos navios mercantes brasileiros começaram a ser torpedeados, em represália à adesão do Brasil aos compromissos da *Carta do Atlântico*, quando reforçamos nosso apoio aos Aliados. A ofensiva do Eixo contra a navegação mercante brasileira teve seu ponto culminante em agosto,

período em que um único submarino alemão afundou cinco navios mercantes e um iate, todos de bandeira brasileira, resultando na morte de 607 pessoas. Tais perdas levaram o nosso Governo a assinar a declaração de “estado de guerra”, em 31 de agosto daquele ano.

No início do conflito, nossa capacidade de combate era modesta, comparando-se às grandes esquadras que operavam no Atlântico Norte e no Pacífico. Os meios remanescentes da Esquadra de 1910 não eram equipados com sonares e armamento apropriados para combater um inimigo oculto sob a superfície do mar. No entanto, não houve impedimento para que nossos navios e tripulações, de forma heroica, engajassem em uma guerra antissubmarino desde o início de nossa participação, assumindo os riscos de um combate desigual.

Com o apoio político-militar dos Estados Unidos da América, concretizado pela aprovação, no Congresso americano, da Lei de Empréstimos e Arrendamento, pudemos dar início à reestruturação da nossa Força. Esse cenário possibilitou o recebimento de meios navais e armamentos mais adequados à guerra antissubmarino, bem como o conhecimento de novas doutrinas de emprego operativo e o indispensável

treinamento do pessoal, habilitando-os a operarem navios modernos que possuíam equipamentos de detecção, até então pouco conhecidos.

Em decisão conjunta na Comissão Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos, ficou estabelecida a criação do Comando da Força do Atlântico Sul, sob o comando do Almirante Jonas H. Ingram. Como consequência, após um rápido e intenso processo de reorganização, em 5 de outubro de 1942, pelo Aviso nº 1.661, foi criada a Força Naval do Nordeste (FNNE), sob o Comando do então Capitão de Mar e Guerra Alfredo Carlos Soares Dutra, posteriormente promovido a contra-almirante. Veterano da Primeira Guerra Mundial, como integrante da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), o Almirante Soares Dutra transmitia a seus superiores e subordinados confiança e serenidade as quais, aliadas a sua liderança e seu profissionalismo, o credenciaram a condução daquela Força.

A Força Naval do Nordeste foi, inicialmente, constituída pelos cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, navios-mineiros *Carioca*, *Caravelas*, *Camaquã* e *Cabedelo* – posteriormente reclassificados como corvetas – e caça-submarinos *Guaporé* e *Gurupi*. Mais tarde, foram incorporados o Tênder *Belmonte*, os novos caça-submarinos, os contratorpedeiros de escolta da classe M e os submarinos classe T. Esses meios passaram a constituir a Força-Tarefa 46 da Força do Atlântico Sul, responsável por realizar o maior esforço operacional

no mar. Sua principal tarefa foi garantir a proteção dos comboios que trafegavam entre Trinidad, no Caribe, e nosso litoral. Foram 574 comboios, formados por 3.164 mercantes. Coube, ainda, a escolta do comboio especial da Força Expedicionária Brasileira (FEB) até Gibraltar.

O combate à guerra submarina do Eixo foi intenso e exigiu sacrifícios dos que dele participaram. Foram 66 ataques de navios brasileiros a submarinos, registrados pelos próprios alemães. Vitórias diárias e silenciosas mantiveram abertas as

vias de comunicação marítima no Atlântico Sul, porém custaram a vida de centenas de pessoas. As perdas brasileiras somaram 30 navios mercantes e três navios de guerra. Dois destes últimos, o Cruzador *Bahia* e a Corveta *Camaquã*, compunham a FNNE. Nas operações navais na Segunda Guerra Mundial, a Marinha do Brasil perdeu 486

As perdas brasileiras somaram 30 navios mercantes e três navios de guerra. A Marinha do Brasil perdeu 486 homens, verdadeiros marinheiros que escreveram páginas de abnegação e heroísmo no cumprimento do dever

homens, verdadeiros marinheiros que escreveram páginas de abnegação e heroísmo no cumprimento do dever.

No início de novembro de 1945, cumprida a sua missão, o Almirante Soares Dutra retornou ao Rio de Janeiro com a sua Força Naval. A árdua e intensa vida operativa da FNNE contribuiu para o aprimoramento das táticas empregadas na nossa Marinha e para a livre navegação nas linhas de comunicação do Atlântico.

Ao comemorarmos hoje os 72 anos de criação da Força Naval do Nordeste, reverenciamos os heróis brasileiros que se fizeram ao mar com dedicação e perseverança, sobrepujando intempéries naturais e o de-

safio de conduzir complexos meios navais contra um inimigo ainda pouco conhecido, contribuindo para a garantia de um Brasil livre e soberano. Que o valoroso exemplo e a distinta bravura desses Marinheiros se perpetuem e, como um farol, guiem os

homens e as mulheres que hoje guarnecem a nossa Marinha, de modo a que ela esteja sempre pronta a cumprir sua missão.

Viva a Marinha!”

(Fonte: Bono Especial nº 694, de 6/10/2014)

DIA DO MARINHEIRO

Foi comemorado, em 13 de dezembro último, o Dia do Marinheiro. A presidenta da República, Dilma Rousseff, e o comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, assim se pronunciaram sobre a data:

MENSAGEM DA PRESIDENTA DA REPÚBLICA

“Celebramos hoje, 13 de dezembro, o Dia do Marinheiro, em reverência ao nascimento do Patrono da Marinha, Almirante Joaquim Marques Lisboa, o Marquês de Tamandaré, consagrado Herói da Pátria e exemplo de coragem e amor ao País.

Construir uma Marinha cada vez mais forte, moderna, bem equipada e preparada para cumprir sua missão constitucional é a melhor forma de honrar o legado de Tamandaré. Por isso, ao saudar os homens e as mulheres da Marinha do Brasil pelo transcurso desta data, registro, com grande satisfação, os avanços que realizamos nos últimos quatro anos, em direção a um poder naval cada vez mais robusto.

O desenvolvimento científico-tecnológico da Marinha, que muito contribui para a capacidade de inovação do Brasil, é um compromisso permanente do nosso Governo. O Programa Nuclear da Marinha é estratégico para nosso País, e estamos avançando na construção do protótipo que será a base da propulsão do nosso submarino nuclear. No âmbito do Programa

de Desenvolvimento de Submarinos, as obras do Estaleiro e da Base Naval, em Itaguaí, prosseguem em ritmo intenso. Ontem, tive o prazer de inaugurar o prédio principal do estaleiro de construção, projetado para as atividades de união das seções e de acabamento dos submarinos convencionais e de propulsão nuclear. A Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas encontra-se em plena operação. Esses empreendimentos trazem, além de empregos, muitos outros benefícios à região de Itaguaí, que está se tornando um dos polos da indústria de defesa brasileira, ponto difusor dos impactos positivos que a inovação tecnológica militar promove em diversas áreas da economia.

Na Antártica, está em curso a reconstrução da Estação Antártica Comandante Ferraz, elemento fundamental do Programa Antártico Brasileiro, o que nos permitirá recuperar as condições para a continuidade de nossas pesquisas no continente gelado. O sucesso do Proantar, sob a condução da Marinha, demonstra o inabalável comprometimento do Brasil com o progresso científico.

Ao participar da Missão das Nações Unidas para Estabilização no Haiti e da Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano, sob o comando de um almirante brasileiro, a Marinha contribui de forma expressiva para a inserção internacional do nosso País. O mesmo pode ser dito da coope-

ração que temos prestado a parceiros de nosso entorno estratégico, na América do Sul e na África Ocidental.

Fazemos questão de destacar as missões realizadas pela Marinha em nossas águas interiores. Citamos, em particular, as ações cívico-sociais e as de assistência médico-hospitalar prestadas pelos ‘Navios da Esperança’ às populações ribeirinhas das regiões da Amazônia e do Pantanal. Mencionamos, ainda, as Patrulhas Navais, que garantem a salvaguarda da vida humana, a prevenção da poluição e a defesa dos interesses e das riquezas nacionais em todas as nossas águas jurisdicionais.

Para nosso Governo, uma Força Naval moderna, equilibrada, balanceada e que contribui para o desenvolvimento do País é um objetivo estratégico. Para concretizá-lo, necessitaremos, cada vez mais, do trabalho exemplar dos militares e dos servidores civis da Marinha, homens e mulheres, da ativa e da reserva.

Ao cumprimentá-los por esta data, reiteramos a convicção sobre o papel de destaque que a Marinha desempenha na construção de um Brasil mais justo, soberano e democrático.

Como Comandante Suprema das Forças Armadas, auguramos à Marinha do Brasil votos de sucesso no cumprimento de sua missão constitucional.”



ORDEM DO DIA DO COMANDANTE DA MARINHA

“Ao analisarmos sua vida exemplar, na qual dedicou quase 67 anos ao Serviço Ativo, com plena devoção à Marinha e ao Brasil, conseguimos perceber a grandeza histórica da biografia do Almirante Joaquim Marques Lisboa, o Marquês de Tamandaré, Patrono da Força e Herói da Pátria, a quem reverenciamos em 13 de dezembro, data de seu natalício, ocasião em que, junto à sociedade, celebramos o Dia do Marinheiro.

Para rememorarmos a sua longa trajetória, devemos retroagir a 1822, quando, com apenas 15 anos, ele alistou-se como voluntário da Armada, tendo tido o seu batismo de fogo a bordo da Fragata *Niterói*, ao participar da expulsão das tropas fiéis às Cortes de Lisboa, o que foi fundamental para a consolidação da nova Nação.

Logo após, foi matriculado na Academia Imperial; porém, antes de concluir o curso, seguiu para combater na revolta conhecida como Confederação do Equador. Seu desempenho foi tão notório que o imperador o promoveu ao posto de segun-

do-tenente. Entre 1825 e 1828, participou da Guerra Cisplatina, quando comandou a Escuna *Constança*.

Durante a Regência, embarcado em unidades da Esquadra, tomou parte na pacificação de diversas insurreições, como a Setembrada, em 1831; a Abrilada, em 1832; e a Balaiada, entre 1838 e 1841; além do restabelecimento da ordem na Província do Pará, em 1835, cooperando para promover a concórdia e a paz e evitando a desagregação territorial que ameaçava se instalar.

No Segundo Reinado, já como almirante, atuou na Guerra da Tríplice Aliança, comandando meios navais na Tomada de Paissandu e garantindo a vital linha logística de sustentação para os nossos navios, que operavam a longa distância de suas bases de origem.

Durante o período em que viveu, o País deixou de ser colônia, passando a Reino Unido, depois a Império e, mais tarde, a República, sendo uma época de instabilidade política e de disputas que tinham como fator comum a vertente separatista, detentora de potencial para fracionar o nosso extenso território. Contudo, a atuação na vida pública, de maneira firme e permanente, por parte dos estadistas, homens de visão e líderes de então, dentre os quais Tamandaré figurava, permitiu que fosse edificada a Nação da qual nos orgulhamos hoje.

Além de concorrer para a coesão nacional, sua longevidade foi importantíssima na formação da Marinha, pois, com sua ascendência moral, forjada em combate, seu carisma, sua simplicidade e seu respeito aos princípios da hierarquia e da disciplina, legou os fundamentos que deram suporte ao alicerce institucional da Força, à sua cultura organizacional e ao seu prestígio junto à sociedade, herança valiosíssima que, atualmente, desfrutamos e procuramos aperfeiçoar.

Passados 207 anos do nascimento do nosso Patrono, é gratificante relembra o passado e identificar as raízes do patriotismo e da dedicação ao serviço, que permitiram formar uma instituição forte e respeitada, cabendo-nos, neste momento, refletir sobre as responsabilidades do presente e os desafios do futuro, com vista a constituir um Poder Naval capacitado a garantir a soberania e os interesses do Brasil.

Vale ressaltar que a ‘Amazônia Azul’ e os rios, nosso ambiente operacional, têm significativa relevância, pois neles desenvolvem-se atividades indispensáveis ao progresso econômico e social do País, tais como o controle das linhas de navegação, responsáveis pelo transporte de carga e de passageiros; a exploração de petróleo e gás; a pesca; as pesquisas científicas; o combate à poluição ambiental; e o fomento às indústrias naval e de defesa, em face da demanda por meios e sistemas.

Nesse contexto, em que nos cabe contribuir para a proteção das riquezas, seguimos avançando, comprometidos com o crescimento nacional, por meio do gerenciamento de projetos estratégicos e de atribuições funcionais, sublinhando algumas realizações alcançadas em 2014:

– Foram cumpridas importantes etapas do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), com destaque para a inauguração, pela Presidenta da República, em 12 de dezembro, do Prédio Principal do Estaleiro de Construção, em Itaguaí, RJ.

– Prosseguem a construção de cinco navios-patrolha de 500 toneladas e a fase de projeto da corveta classe *Tamandaré*, e continuam as tratativas para a aprovação dos Programas de Obtenção de Meios de Superfície (Prosuper), de Navios-Aeródromos (Pronae) e de Navios Anfíbios (Pronanf).

– Está em andamento a consulta pública a empresas, para que submetam propostas de soluções tecnológicas que atendam às funcionalidades do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), com prazo para receber as respostas no início de 2015.

– Foi lançado ao mar, no último dia 28 de setembro, o Navio de Pesquisa Hidroceanográfico *Vital de Oliveira*. Quando pronto, em maio de 2015, possuirá laboratórios e equipamentos de última geração;

– Está em fase final a contratação da empresa que será responsável pela reconstrução da Estação Antártica Comandante Ferraz, o que permitirá, já durante o verão de 2014/2015, o início das obras, previstas para estar concluídas até março de 2016.

– Em apoio à política externa, é oportuno ressaltar que a Força-Tarefa Marítima, componente da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (Unifil), permanece sob o comando de um almirante brasileiro, tendo uma fragata da Marinha do Brasil como capitânia.

Homens e mulheres que fazem parte da nossa instituição!

Valorosos militares e servidores civis que trabalham abnegadamente, ajudando a levar a presença do Estado aos mais diversos

rincões de nossa terra e que contribuem para a manutenção da paz em inúmeras regiões do mundo! Orgulhem-se desta nossa data!

Ao cultuarmos a lembrança de uma das mais distintas personalidades da história brasileira, o nosso Patrono, com seu passado de lutas em prol dos mais elevados interesses pátrios, devemos nos inspirar no seu exemplo e estar prontos para superar desafios, vibrar a cada demonstração de competência da Marinha e do Brasil, renovar permanentemente o entusiasmo pela carreira e envidar os maiores esforços para o aprimoramento profissional.

Às senhoras e aos senhores que estão recebendo a Medalha Mérito Tamandaré, em justa homenagem nas cerimônias que ocorrem em todos os Distritos Navais e no exterior, transmito os meus agradecimentos pelos relevantes apoio e colaboração prestados. Exorto-os a que continuem a cooperar para o fortalecimento de uma imprescindível mentalidade marítima junto à sociedade, enfatizando a relevância da ‘Amazônia Azul’ e das hidrovias e a importância de a Nação dispor de um Poder Naval compatível com as demandas nacionais e internacionais.

Parabéns a todos!”



DIA DO SERVIDOR PÚBLICO

Foi comemorado, em 28 de outubro último, o Dia do Servidor Público. Na Marinha, a cerimônia comemorativa principal aconteceu em Brasília, no dia 4 de novembro, presidida pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, com a entrega dos prêmios Medalha-Prêmio de Ouro, Mestre Antônio da Silva e Mérito Funcional (este da área do Comando do 7º Distrito Naval – Brasília, DF).

Transcrevemos a seguir a mensagem do comandante da Marinha alusiva à data:

“A promulgação do Decreto nº 1.713, de 28 de outubro de 1939, definindo os direitos e os deveres dos funcionários prestadores de serviços ao Governo, deu origem à criação do Dia do Servidor Público, buscando homenagear aqueles que se dedicam à condução de trabalhos em proveito das organizações pertencentes às diversas esferas do Poder Executivo Federal.

A Marinha do Brasil muito se envaidece de contar, em seu efetivo, com esse imprescindível capital humano, que atua de forma coesa com o pessoal militar, sendo esta a oportunidade de manifestar aos nossos servidores civis o apreço e a consideração da instituição.

Esses valorosos colaboradores, homens e mulheres presentes em 172 Organizações Militares, no País e no exterior, e que atuam nas atividades de manutenção e aprestamento dos meios, zelam pela saúde da família naval e cooperam nos setores de ensino, pesquisa e gestão administrativa, entre outros, estão sendo meritariamente distinguidos por meio da realização de cerimônias no âmbito de todos os Distritos Navais e pela concessão das condecorações Medalha-Prêmio de Ouro, Mestre Antonio da Silva e Mérito Funcional.

Concito nossos funcionários civis, bravos ‘marinheiros sem farda’, a que, com base no Código de Ética Profissional dos Servidores Públicos, no qual são enfatizados valores como a dignidade, o decoro, o zelo, a eficácia e os princípios morais, reforcem suas energias no abnegado trabalho de construir uma Força moderna, equilibrada e balanceada.

Como comandante da Marinha, transmito as felicitações aos nossos servidores civis, reafirmando o orgulho de todos nós em poder homenagear essa significativa parcela do nosso pessoal.

Bravo Zulu!”

(Fonte: Bono Especial nº 753, de 27/10/2014)

DIA MARÍTIMO MUNDIAL 2014

Foi comemorado, em 25 de setembro último, o Dia Marítimo Mundial. Na ocasião, o diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Cláudio Portugal de Viveiros, expediu a seguinte Ordem do Dia:

“A aventura marítima remonta a tempos imemoriais. Muito cedo o homem percebeu as vantagens de usar o meio marítimo para ampliar suas possibilidades de comércio com povos situados a longas distâncias dos centros produtores.

Logo percebeu também que as travessias envolviam riscos para seus tripulantes, para suas cargas e para as próprias embarcações. A avaliação dos acidentes, os relatos dos sobreviventes e a experiência dos ‘velhos capitães’ foram contribuindo para o contínuo aperfeiçoamento das embarcações, no avanço tecnológico dos equipamentos e na qualificação do pessoal de bordo.

O caráter internacional do transporte marítimo exigia, entretanto, uma padroni-

zação para que um navio pudesse operar e receber apoio em qualquer porto do mundo. Paralelamente, na medida em que as embarcações ampliaram as quantidades e os tipos de cargas, os armadores recorreram ao seguro marítimo para mitigar perdas irreparáveis. Como consequência, os seguradores passaram a utilizar inspetores para avaliar as condições das embarcações. Para realizar tal atividade, surgiram as sociedades classificadoras.

No entanto, a necessidade de uniformização de regras para a construção das embarcações e da dotação de equipamentos permanecia. A existência de um organismo que cuidasse da segurança marítima passava a ser uma aspiração latente da comunidade marítima internacional.

Somente após a Segunda Guerra Mundial, no âmbito da Organização das Nações Unidas, é que, em 1948, foi criada a Organização Consultiva Marítima Intergovernamental (IMCO), designação posteriormente alterada para Organização Marítima Internacional (IMO).

A partir de então, significativo trabalho técnico vem sendo realizado, resultando em convenções, códigos e resoluções visando ao aprimoramento dos padrões de segurança dos navios, dos passageiros e das cargas.

Se hoje temos, no intenso tráfego marítimo nacional e internacional, a utilização de navios de vários tipos, de grandes dimensões, especializados no transporte de variados produtos e, mesmo aqueles menores, capazes de realizar inúmeras tarefas com segurança, muito devemos aos entendimentos e às deliberações dos 170 países que constituem a Organização Marítima Internacional e a centenas de especialistas envolvidos nos múltiplos comitês e grupos de trabalho, aplicados na produção de convenções, protocolos e códigos que, em seu conjunto, transformaram o comércio marítimo numa atividade eficiente e segura.

A Autoridade Marítima Brasileira, exercida pelo Comandante da Marinha, está estruturada em um conjunto de Organizações Militares voltadas não apenas para fazer cumprir os regimentos, mas também debater com a comunidade marítima as propostas de alterações ou mesmo de elaboração de novas normas e procedimentos, antes de virem a ser promulgadas na IMO.

É muito importante ressaltar que, por vezes, para um país aceitar uma convenção é indispensável que possa, efetivamente, cumprir os requisitos por ela estabelecidos. Assim, demanda providências para receber plena aceitação, permitindo que entre em vigor.

Apesar de o mundo estar vivendo impactos na situação econômica, que refletem em variações de cifras nas trocas comerciais, é com satisfação que vemos a Marinha Mercante brasileira crescer. Nossa navegação de cabotagem vem ampliando, cada vez mais, sua participação na matriz nacional de transporte, tanto marítimo quanto fluvial. A atividade de apoio marítimo demonstra um incremento significativo e acelerado em consequência das pesquisas e da intensa exploração de óleo e gás a grandes profundidades, na região do pré-sal.

A esse rápido avanço corresponde uma crescente atividade de construção naval, com a criação de novos estaleiros e a produção contínua de navios e embarcações de apoio marítimo. Tal realidade gerou a necessidade de se ampliar a formação de mão de obra necessária para garantir significativa quantidade de embarcações que, em pouco tempo, vêm sendo lançadas ao mar.

Enquanto uma embarcação pode ser construída em menos de um ano, a preparação de um oficial se faz ao longo de cerca de quatro anos. Para atender à demanda de tais recursos humanos, bem como aos novos requisitos estabelecidos pelas Emendas de Manila

(2010) à Convenção STCW-78, a Marinha promoveu uma verdadeira reengenharia no processo de capacitação, o que permitiu, nos últimos cinco anos, ampliar a formação dos oficiais da Marinha Mercante de 412, em 2008, para 1.059 que, em 2013, concluíram a etapa acadêmica. No entanto, ainda temos hoje 491 alunos dependendo apenas do período de treinamento prático (Prest). O mesmo desafio tem sido superado para disponibilizar subalternos qualificados, igualmente fundamentais para melhor compor as tripulações. Para que os novos profissionais estejam em condições de exercer plenamente as funções a bordo, torna-se essencial a colaboração voluntária dos armadores na oferta de um maior número de vagas para o indispensável estágio embarcado.

Em outro aspecto, para garantir que nossos navios cumpram com os requisitos das convenções nas quais o Brasil é signatário, bem como verificar as condições dos navios de outras bandeiras que frequentam nossos portos, a Autoridade Marítima coordena a ação de engenheiros e técnicos que realizam vistorias e inspeções. A título de exemplo, no ano passado foram realizadas 2.291 inspeções e 2.597 perícias por integrantes dessa competente equipe.

Desta forma, no âmbito das diversas atribuições da Autoridade Marítima, a

preocupação com a segurança do tráfego aquaviário e com a preservação do meio ambiente é constante, visando ao fiel atendimento dos compromissos assumidos por nosso país.

Na oportunidade em que nos congregamos para celebrar o Dia Marítimo Mundial, é oportuno enaltecer todos aqueles que guarnecem os navios, os que constroem, os que movimentam as cargas a bordo e nos portos, os que administram, os que abastecem, os que fiscalizam, bem como todos os demais que contribuem para o desenvolvimento nacional nesse setor estratégico.

É tempo também de reverenciarmos Irineu Evangelista de Souza, Visconde de Mauá, a quem devemos o despertar da construção naval brasileira, da navegação de cabotagem e do transporte multimodal.

Que esta homenagem sirva como uma demonstração de fé no crescimento de nossa Marinha Mercante e de respeito a todos os que, por décadas, contribuíram ou estão contribuindo, por meio das lides marítimas e fluviais, para o progresso do Brasil, singrando pela Amazônia Azul e materializando o nosso lema: ‘Mares e Rios Seguros e Limpos’.”

(Fonte: Bono Especial nº 666, de 25/9/2014)

FAB FIRMA AQUISIÇÃO DE GRIPEN NG QUE POSSIBILITARÁ VERSÃO NAVAL

A Força Aérea Brasileira (FAB) assinou, em 24 de outubro último, com a empresa sueca Saab, contrato para aquisição de 36 aviões de caça Gripen NG. A primeira aeronave deverá ser entregue em 2019, e a última, em 2024. O investimento de aproximadamente R\$ 13 bilhões envolve o treinamento de pilotos e mecânicos brasileiros na Suécia, apoio

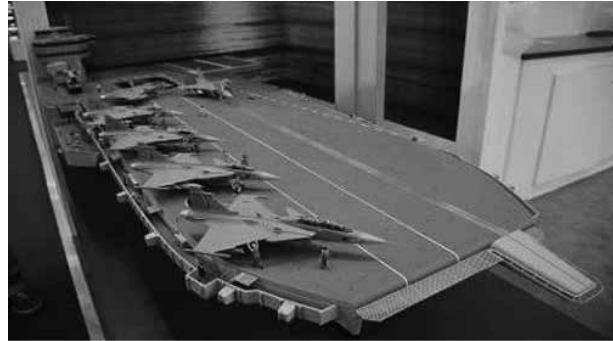
logístico e a transferência de tecnologia para indústrias brasileiras.

A Embraer vai assumir papel de liderança na fabricação local dos aviões, com a participação de outras empresas brasileiras, proporcionando um salto de qualidade para a indústria nacional em geral. Este contrato representa o primeiro passo de um processo que permitirá à Ma-

rinha do Brasil dispor de um avião para emprego naval como versão da aeronave em uso pela FAB e de produção nacional, trazendo, com isso, todos os benefícios decorrentes.

Esse acordo de cooperação, que permitirá a transferência de tecnologia às indústrias brasileiras, é tão relevante que o próprio presidente da Saab, Hakan Buskhe, afirmou: “Iremos transferir tecnologia e a capacidade de projetar e construir caças.”

(Fonte: www.mar.mil.br)



Maquete do Sea Gripen na proa do Navio-Aeródromo *São Paulo*

DESATIVAÇÃO DO DEPÓSITO DE SUBSISTÊNCIA DA MARINHA NO RIO DE JANEIRO

Foi realizada, em 30 de setembro último, a Mostra de Desativação do Depósito de Subsistência da Marinha no Rio de Janeiro (DepSubMRJ), em cerimônia presidida pelo Secretário-Geral da Marinha, Almirante de Esquadra Airton Teixeira Pinho Filho. Com a extinção do órgão, suas atividades foram absorvidas pelo Depósito de Suprimentos de Intendência da Marinha no Rio de Janeiro (DepSIMRJ).

Transcrevemos abaixo a Ordem do Dia do Almirante Airton alusiva ao evento:

“Em cumprimento ao disposto na Portaria nº 429, de 1º de setembro de 2014, do comandante da Marinha, realiza-se, na presente data, a Mostra de Desativação do Depósito de Subsistência da Marinha no Rio de Janeiro.

Criado pelo Decreto nº 38.412, de 26 de dezembro de 1955, tendo como denominação original a de Depósito de Subsistência do Rio de Janeiro, denominação esta alterada em 1978 para a atual, teve sua organização e suas atividades aprovadas pela Portaria nº 21, de 11 de março de 1994, do chefe do Estado-Maior da Armada.

Atribuída a missão, coube a este Órgão de Distribuição executar as tarefas de receber,

periciar, estocar, controlar e fornecer os itens de Símbolo de Jurisdição ‘M’, a fim de contribuir para a prontidão operativa dos meios navais, aeronavais, fuzileiros navais e demais Organizações Militares no que se refere ao abastecimento de gêneros alimentícios.

É válido lembrar que por muitos anos a água utilizada nas rações de naufragos, que constituía a provisão de salvamento, foi fabricada e envasada no laboratório do DepSubMRJ, assim como o ‘Café Marinha’, produzido por este Órgão de Distribuição por vários anos.

Recentemente, com o intuito de incrementar a eficiência e visando ao preparo para enfrentar os desafios logísticos vislumbrados com a incorporação de novos meios da MB, principalmente os decorrentes do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), foram identificadas transformações necessárias no Sistema de Abastecimento, de modo a sempre buscar prestar o melhor serviço à Marinha.

Assim sendo, no bojo das transformações julgadas pertinentes pela Alta Administração Naval, se fez mister a unificação das atividades do DepSubMRJ com as do Depósito de Material Comum da Marinha

no Rio de Janeiro (DepMCMRJ), resultando, assim, na criação do Depósito de Suprimentos de Intendência da Marinha no Rio de Janeiro (DepSIMRJ). Essa mudança propiciará não só a otimização de recursos humanos e financeiros, como também concretizará mais um passo na incessante busca do aprimoramento do Serviço de Abastecimento da Marinha (SAbM), representando um salto qualitativo em sua estratégia de armazenagem, além de contribuir para a contínua elevação de seu nível de prontidão. No momento de sua desativação, ressalto o legado glorioso deixado por todos aqueles que serviram no

DepSubMRJ: diretores, oficiais, praças e servidores civis. Para esses briosos marinheiros, ficam as inesquecíveis lembranças dos momentos felizes vividos a bordo, a satisfação do dever cumprido e o orgulho de ter pertencido a essa distinta OM.

Portanto, recebam com altivez o ‘Bravo Zulu’, como uma justa homenagem aos relevantes serviços prestados à Marinha do Brasil.

DepSubMRJ, missão cumprida!

Para sempre, ‘Competência como meio, qualidade como fim’.”

(Fontes: Bono nº 669, de 26/9/2014 e Bono Especial nº 679, de 30/9/2014)

INAUGURADOS NOVOS PNR EM BARRA BONITA

O comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra, inaugurou, em 17 de novembro último, o Edifício Comandante Mariano de Azevedo, composto por 24 novos Próprios Nacionais Residenciais (PNR), na cidade de Barra Bonita (SP). As novas unidades são destinadas a suboficiais e sargentos da Capitania Fluvial do Tietê-Paraná.

O empreendimento é composto por um bloco de 24 apartamentos, um salão de festas e uma área de lazer na cobertura, além de garagem privativa. Cada apartamento possui três quartos e dependências completas, com aproximadamente 108 m², totalizando mais de 4 mil m² de área construída.

O projeto foi elaborado pela Diretoria de Obras Civas da Marinha, tendo a construção começado em dezembro de 2012, utilizando recursos orçamentários da Marinha, sob a fiscalização da Capitania Fluvial do Tietê-Paraná e seguindo as orientações do Comando do 8º Distrito Naval (São Paulo-SP).



Descerramento da placa de inauguração do Edifício Comandante Mariano de Azevedo

Estiveram presentes à cerimônia de inauguração também o diretor-geral do Pessoal da Marinha, Almirante de Esquadra Elis Treidler Öberg; o comandante do 8º Distrito Naval, Vice-Almirante Liseo Zampronio; o chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais, Vice-Almirante Wilson

Pereira de Lima Filho; o diretor de Obras Cíveis da Marinha, Vice-Almirante Luís Antônio Rodrigues Hecht; o capitão dos Portos do Tietê-Paraná, Capitão de Fragata Marcio Costa Lima; e o prefeito de Barra Bonita, Guilherme Belarmino.

(Fonte: www.mar.mil.br)

LANÇAMENTO DO NHoFlu *RIO BRANCO*

Foi lançado ao mar em 20 de outubro último, no Estaleiro Inace (Indústria Naval do Ceará), em Fortaleza (CE), o Navio Hidroceanográfico Fluvial (NHoFlu) *Rio Branco*. O *Rio Branco* teve seu projeto de concepção elaborado pelo Centro de Projetos de Navios, tendo sido posteriormente detalhado pelo estaleiro Inace, contratado após ter sido selecionado em processo licitatório.

A construção foi iniciada em 6 de dezembro de 2012, com a supervisão da Diretoria de Engenharia Naval e seu batimento de quilha foi realizado em 23 de abril de 2013.

A obtenção do novo meio está inserida no Projeto de Cartografia da Amazônia,

realizado em parceria com o Exército Brasileiro, a Força Aérea Brasileira e o Serviço Geológico do Brasil, sob coordenação do Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia, órgão subordinado ao Ministério da Defesa.

Ao navio serão atribuídas tarefas de levantamentos hidroceanográficos, coleta de dados ambientais, atualização contínua de cartas e publicações náuticas das principais hidrovias da região amazônica, além de poder atuar de forma extraordinária em apoio a órgãos governamentais na Defesa Civil, em ações de socorro e ações cívico-sociais.

(Fonte: www.mar.mil.br)



NHoFlu *Rio Branco*

MOSTRA DE DESARMAMENTO DA CORVETA *FRONTIN*

Foi realizada em 29 de setembro último, na Base Naval do Rio de Janeiro, a Mostra de Desarmamento da Corveta *Frontin*. A cerimônia foi presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Carlos Augusto de Sousa. A seguir, transcrevemos a Ordem do Dia alusiva ao evento, expedida pelo Almirante Carlos Augusto:

“A história da Corveta *Frontin* tem início em 1977, ano da publicação do Aviso Ministerial nº 331, por meio do qual o ministro da Marinha determinou o desenvolvimento de um projeto para construção, no País, de navios-patrolha oceânicos, a fim de substituir os antigos contratorpedeiros, em serviço à época. Sua concepção básica de emprego foi a escolta antissubmarino a comboios e forças navais, em complemento às fragatas classe *Niterói*, tanto ao longo do litoral quanto em travessias oceânicas.

Foi submetida à Mostra de Armamento, concretizando o ato de incorporação ao Serviço Ativo da Marinha em 11 de março de 1994. A *Frontin* foi a quarta e última corveta da classe *Inhaúma* a ser prontificada, ratificando, naquele momento histórico, a capacidade da indústria brasileira de construir navios de guerra dotados das mais modernas tecnologias vigentes.

Por mais de vinte anos, o “Carrasco dos Mares” participou de comissões Aderex, Tropicalex, Temperex, Aspirantex, Dragão e, em especial, as Expo-98, Exporder-98, e Exercise Tapon-98, com excelente desempenho, perfazendo 888 dias de mar e cerca de 178 mil milhas náuticas navegadas. Fez tremular o pavilhão nacional nos portos de Tenerife, Cádiz, Montevideu, Las Palmas, Lisboa e Buenos Aires, além de diversos portos nacionais. Um longo percurso. Uma vida operativa muito feliz, que, para o seu



Corveta *Frontin*

desfecho, o cerimonial da Marinha do Brasil estabelece que se concretize em ato solene.

E no rito desta cerimônia, não há como não correlacionar a despedida de um altivo marinheiro sendo transferido para a reserva com esta que ora realizamos, de mostra de desarmamento e conseqüente desincorporação de um bravo navio. Em todos nós afloram sentimentos. Em todos quantos tiveram o privilégio de nele servir, agradáveis memórias são reacesas, intensas, cristalinas. Todo um repositório de belos feitos vivificam. Uma história sublinhada em meritórias páginas nos anais operativos da nossa Marinha. Páginas a serem contadas e recontadas, exemplos fidedignos e dignificantes aos jovens integrantes da nossa Esquadra, do presente e do porvir.

O navio é por excelência um ser vivo, pulsante. Tem alma. E esses compartimentos, conveses e anteparas são testemunhas dessa forte vitalidade, fruto

também, e em maior peso, do trabalho e de esforços de abnegadas tripulações, que ao longo de cerca de duas décadas prestaram suas contribuições para a defesa da Pátria e para provisão da paz.

Corveta *Frontin*, à sua singradura na Marinha do Brasil damos acalorados vivas. Ao seu destaque entre pares proferimos os nossos louvores. E ao cumprimento exitoso de sua missão, “abrimos o toque” e outorgamo-lhe merecido e distinto Bravo Zulu.”

(Fonte: Bono Especial nº 676, de 29/9/2014)



ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

– Contra-Almirante Alexandre Araújo Mota, coordenador de Manutenção de Meios da Diretoria-Geral do Material da Marinha, em 25/11;

– Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra, chefe do Estado-Maior da Armada, em 26/11;

– Almirante de Esquadra Elis Treidler Öberg, comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação, em 2/12;

– Contra-Almirante Marcos Sampaio Olsen, chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais, em 3/12;

– Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, comandante do 8º Distrito Naval, em 5/12;

– Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, diretor-geral do Pessoal da Marinha, em 8/12;

– Vice-Almirante Liseo Zampronio, comandante em chefe da Esquadra, em 9/12.

TRANSMISSÃO DO CARGO DE CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Foi realizada, em 26 de novembro último, a Cerimônia de Transmissão do Cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada (Cema). Em substituição ao Almirante de Esquadra Carlos Augusto de Sousa, assumiu o Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra. A cerimônia foi presidida pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

AGRADECIMENTOS E DESPEDIDAS DO ALMIRANTE CARLOS AUGUSTO

“Início as minhas palavras com um agradecimento a todos que, ao longo do meu caminhar na Marinha do Brasil, me ajudaram a alcançar a posição que ora ocupo. Por terem sido tantos, e em tantas ocasiões, é-me impossível nominá-los todos. Estaria incorrendo em falha, pois certamente haveria de cometer esquecimentos. O fato é que todos, alguns dos quais aqui presentes, me apoiaram e fizeram-me avançar, ao longo de 46 anos, de aspirante a almirante de esquadra. Penhoradamente, registro um muito obrigado.

Entretanto, não poderia deixar de destacar alguns agradecimentos especiais, visto estar deixando o exercício do meu último cargo na Marinha, pois orientações, salutar convívio, demonstrações de apreço e amizade, ensinamentos e apoios despreziosos e francos foram a tônica do relacionamento para com a minha pessoa nesse último estágio.

Primeiramente, ao ministro de Estado da Defesa, Embaixador Celso Amorim, pela consideração com que sempre me distinguiu. Mais uma vez, Senhor Ministro, apraz-me dirigir a Vossa Excelência palavras de gratidão.

Ao comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, expresso o meu profundo reconhecimento e meus sinceros agradecimentos pela fidelidade no trato, pelas demonstrações de estima e, principalmente, pela confiança em mim depositada para condução do Órgão de Direção-Geral da Marinha. Almirante Moura Neto, nosso comandante, o irrestrito apoio dispensado por Vossa Excelência foi fundamental para o cumprimento das minhas tarefas.

Aos comandantes do Exército e da Aeronáutica, General de Exército Enzo Martins Peri e Tenente-Brigadeiro do Ar Juniti Saito, pela cordialidade e pela palavra amiga demonstradas nas mais diversas ocasiões.

Ao chefe do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, General de Exército José Carlos de Nardi; ao secretário-geral do Ministério da Defesa, Doutor Ari Matos; e aos chefes dos Estados-Maiores das Forças irmãs – Exército Brasileiro e Força Aérea Brasileira –, General de Exército Adhemar da Costa Machado Filho e Tenente-Brigadeiro do Ar Ricardo Machado Vieira, muito agradeço o trabalho conjunto, a amizade e a objetividade no desenvolvimento das nossas lides. Juntos, sinergicamente, creio que estamos alcançando patamares mais elevados da desejada interoperabilidade.

Aos membros do Almirantado, agradeço o apoio, o trabalho conjunto e crítico em prol da correção nas tomadas de decisão sobre assuntos pertinentes à Alta Administração da Marinha e o companheirismo, que em muito tornaram mais fácil o cumprimento das minhas obrigações.

Aos membros do meu Gabinete, aos senhores almirantes, oficiais, praças e servidores civis do Estado-Maior da Armada e das organizações subordinadas –

Escola de Guerra Naval e Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional –, registro a minha gratidão pela exaço no cumprimento de suas tarefas e pelo correto atendimento às minhas vontades e idiossincrasias, pautadas sempre pelo espírito de alcançamento do bem-feito.

Especialmente ao Vice-Almirante Glauco Castilho Dall’Antonia, formulo o meu reconhecimento pelo trabalho bem executado como vice-chefe do EMA, mercê de suas reconhecidas competência e lhanza no trato, que muito facilitaram o nosso ofício.

Ao estimado amigo Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra e à sua esposa Regina, a par das boas-vindas ao Estado-Maior da Armada, apresento os augúrios de constantes venturas no destacado cargo que ora assume. Que ele seja pautado de alegrias e conquistas. Almirante Guerra, que o roteiro lhe seja pródigo de alternativas de

valia, para a perfeita condução do Órgão de Direção-Geral da Marinha e eficiente assessoria ao comandante da Marinha. E que as boas águas, os bons ventos e os mares calmos sejam a tônica a balizar o porvir.

Senhoras e senhores, é chegada a hora da minha despedida. Embora programada, desta feita constitui-se em momento único para o qual tento buscar forças interiores para não ser dominado por fortes emoções. Para mim, deveras uma especial despedida, singular, completamente diferente de outras tantas pretéritas, também cada uma delas em seu tempo portadoras de intrínsecas essencialidades. Esta é a nossa vida. Idas e vindas a serviço da Pátria. Por ser derradeira no seio da nossa instituição, de súbito transborda evidente e sentida saudade. Momento, pois, de evocação, que inexoravelmente traz-me à lembrança vibrantes e ricas passagens de vivência marinheira. E um turbilhonamento cisma em se fazer presente, impelindo em minha mente, no



Cerimônia de Transmissão do Cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada

meu corpo e em minh'alma um repertório de belos registros de tempos felizes, tempos admiráveis, tempos inolvidáveis. Tempos próprios, que tiveram início no exato instante em que cruzei os umbrais da fortaleza de Nossa Senhora da Conceição de Villegagnon, no início do ano de 1969. A nossa querida bicentenária Escola Naval a esperar-nos, portões abertos, corpo docente e tripulação prontos para dar cumprimento à nobre missão de formar os jovens oficiais.

E o que é o tempo, se não ausência e presença; concreto e simbólico; passado, presente e futuro. Deixa suas marcas. E minhas marcas foram e estão sendo, desde aquele longínquo principiar, moldadas com o mais puro espírito de abnegação e profunda afeição à profissão que por livre arbítrio escolhi.

Uma trajetória de vida marinheira para cujo roteiro procurei pautar por absoluta, plena e resoluta disponibilidade para bem cumprir os meus afazeres. Mãos firmes nas malaguetas do timão, seguindo rumos seguros, aproado ao norte verdadeiro, ajudado por tantos. Um desiderato profissional envolto no branco e no azul, nossas belas cores, uma mescla a distinguir os que vivem no ambiente marinho e, em concomitância, a igualar os profissionais do mar mundo afora.

Vivi os meus tempos tentando o bemfeito, atentamente inserido nos tempos da Marinha. Tempos benfazejos. Vivi as lides marinheiras, a Marinha em realidade, de modo intenso, sem medida, totalmente impregnado pelo Sol, pela brisa e pelo sal, que de modo especial nos tinge a tez, nos caracteriza e nos qualifica.

E assim conformei a minha história profissional-naval, que em larga medida imbrica-se com a minha história de vida. Uma história composta de uma miríade de tons, matices sem fim, cada qual representativo de instigantes passagens. A minha travessia: única, longa, especial, que guardo

com redobrado carinho. A minha história que para sempre zelosamente acautelarei no lais de bombordo, no meu coração.

E ela tem seguido também em vivo compasso com a história recente da Marinha. Sigo compartilhando esse caminhar. Estive a postos por décadas, em serviço, exercendo os mais diversos cargos e funções nas áreas operativa, do ensino, do material, do pessoal. Frequentei os bancos escolares, cumprindo os regulares cursos de carreira nos vários estágios da escala hierárquica, essenciais ao crescimento visando à ascensão profissional. Servi no exterior. Novos vieses da profissão das armas me foram eloquentemente providos ao exercer honroso cargo de chefia fora da Força, no Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas do Ministério da Defesa. E ao fim e ao cabo dessa singradura, tive o privilégio de exercer o cargo mais importante de minha carreira: o de chefe do Estado-Maior da Armada. Fazer parte da galeria de honrados marinheiros, insígnies chefes, próceres dignos de panteão, cujos feitos como Cema engrandeceram a Marinha, representa subida honra. Ter tido a oportunidade ímpar de assessorar diretamente o comandante da Marinha nas mais diversas questões constituiu um particular privilégio, outorgado a poucos. E poder vasculhar as minhas páginas, esquadriñar o meu trilhar e constatar que nelas existem os meus modestos contributos, os meus diminutos feitos inseridos nesse processo de crescimento, para mim é motivo de orgulho e de satisfação pessoal. É causa determinante para se poder apreciar o tremular da minha flâmula de fim de comissão, encimando o término de minha longa jornada, e poder bradar a viva voz, alto e bom som: cumpri com o meu dever e respeitei o meu sagrado juramento em toda sua propositura. E poder emocionar-se com o seu panejar significa trazer a lume um repositório de memoráveis experiências,

que só aos que vivem no mar são dadas a conhecer e sentir em plenitude. Lembranças vívidas de um velho marinheiro que parte.

E o célebre seguimento da Marinha, cortando as águas com galhardia, com determinação e a toda força, nessa quadra temporal em que fui partícipe dos seus quadros regulares, foi e tem sido de constante processo evolutivo, saudado e reconhecido por toda sociedade. Avanços administrativos, científicos, tecnológicos, de inovação, culturais e de capacitação intelectual.

Conquistas importantes, de imenso valor e que seguem em franco progresso. Vivas à Marinha. Permitam-me acrescentar um distinto Bravo Zulu a todos que conduzem essa grande embarcação, com minhas reverências e os meus aplausos.

Todos fazemos parte desse grandioso barco. Uma grande família naval em constante navegar, perscrutando novos espaços. Por vezes singrando mares não tão calmos, ventos não totalmente à feição. Porém, no horizonte, no exato e belo espaço em que o céu parece

confundir-se com o mar, o bom marinheiro, argucioso, por puro sentimento, consegue antever bons ventos e mares tranquilos. Consegue vislumbrar a placidez do porto seguro. Antecipa o aconchego da família, ansiosa por tê-lo em seus braços. E, ao fim, baixa a terra com a agradável sensação de missão cumprida.

Para o Aspirante, Guarda-Marinha, Tenente, Comandante, Almirante Carlos

Augusto chegou esse momento. É hora exata de fazer um convite à Guida, à Mariana e ao Mariano, partícipes incontestes, mão estendida a apoiar-me sob quaisquer circunstâncias, com o aplauso, com o carinho e com a palavra amiga, absolutamente necessários às conquistas e vitórias, assim como soerguimentos nas horas de dificuldades, a solicitarmos, juntos, permissão para descer a escada de portaló e seguirmos novas destinações. Antes, porém, cumprir-nos, em obediência ao cerimonial, prazerosamente reverenciar o Pavilhão Nacional.

Repetição de sublime atitude que, galhardamente, desde sempre executei nos conveses, nos pátios, nas entradas e saídas de bordo, nos cerimoniais, nas formaturas e em tantas outras ocasiões.

Senhoras e senhores, este foi o decurso do meu distinto tempo, o nosso tempo, a minha longa jornada, que ora se conclui na minha querida Marinha do Brasil.”

AGRADECIMENTO E BOAS-VINDAS DO COMANDANTE DA MARINHA



Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra –
Chefe do Estado-Maior da Armada

“Após um período de pouco mais de dez meses, repleto de intensas e profícuas atividades, o Almirante de Esquadra Carlos Augusto de Sousa transmite hoje a chefia do Estado-Maior da Armada.

Esta cerimônia, entretanto, reveste-se de um significado muito especial por representar não somente a passagem do timão de tão prestigiado cargo, mas também o encerramento da brilhante carreira

desse marinheiro que, por quase 46 anos, dedicou-se, de maneira exclusiva e desprentensiosa, à nossa instituição.

Ao comandante da Marinha cabe a tarefa de apresentar os agradecimentos e as despedidas, ocasião sempre marcada por fortes emoções e incontáveis recordações sobre tudo o que foi vivido, na qual são evidenciadas as boas passagens experimentadas, a camaradagem construída e as missões cumpridas.

O sentimento de tristeza, por seu afastamento de nosso convívio diário, é amenizado quando sabemos que caminhos promissores lhe foram reservados. Isto porque, coroando os expressivos trabalhos realizados e atestando a confiança, a admiração e o reconhecimento amealhados entre seus superiores, pares e subordinados, temos a oportunidade de presenciar a preparação do Almirante Carlos Augusto para, em breve, integrar a egrégia corte do Superior Tribunal Militar.

Declarado guarda-marinha em 1972, após o período de formação na Escola Naval, iniciou a vida como oficial a bordo do Contratorpedeiro *Piauí*, tendo atuação destacada nas suas inúmeras comissões, cabendo realçar os comandos do Navio-Patrolha Costeiro *Poti*, do Rebocador de Alto-Mar *Tritão* e da Fragata *Greenhalgh*.

Em 31 de março de 2003, teve a satisfação de poder compartilhar, com todos do seu convívio, a promoção a contra-almirante. Envergando as platinas douradas, exerceu, com competência e equilíbrio, os cargos de coordenador do Programa de Reparrelamento da Marinha, comandante do 6º Distrito Naval, comandante da 2ª Divisão de Esquadra, diretor do Pessoal Militar, comandante do 1º Distrito Naval, chefe de Assuntos Estratégicos do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, no Ministério da Defesa, e o que ora transmite.

À frente do Órgão de Direção-Geral, seus reconhecidos atributos, dentre os quais destaco

lealdade, seriedade, objetividade, tranquilidade, perspicácia e inteligência, garantiram-lhe, mais uma vez, a irretocável condução de complexas e multifacetadas tarefas, cabendo sublinhar, entre outras, as seguintes realizações:

- o início da primeira turma, para civis e militares, do Programa de Pós-Graduação de Estudos Marítimos, em nível de Mestrado Profissional;

- a revisão, no que diz respeito à Força, do Plano de Articulação e Equipamento da Defesa (Paed), tornando a nossa versão aderente às perspectivas orçamentárias para os próximos anos;

- a atualização da Sistemática de Planejamento de Alto Nível (Span) e do Plano Estratégico da Marinha (PEM);

- o contínuo desenvolvimento da cooperação com a África, merecendo consideração especial a Assessoria Técnica à União Africana, para a elaboração da Estratégia Marítima Integrada daquele continente, e a execução de inúmeros exercícios operativos multinacionais, como Atlasur, com a África do Sul, a Argentina e o Uruguai; Felino, com os países da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP); Ibsamar, com a África do Sul e a Índia; e Obangame Express, no Golfo da Guiné;

- o início do funcionamento das Adidâncias Militares em Cabo Verde, Colômbia, Equador, Etiópia, Indonésia e Líbano; do Núcleo da Missão Naval em Cabo Verde; e do Grupo de Apoio Técnico em São Tomé e Príncipe;

- a defesa dos interesses do País, no âmbito da Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO), quanto ao transporte de minério de manganês;

- as proposições para a obtenção de um equilíbrio na distribuição dos recursos financeiros, entre os projetos de investimento voltados para o futuro e os de manutenção operativa, com vistas ao presente;

– a ampliação da participação da instituição em programas do Governo Federal, como Inova Aerodefesa, Mais Médicos, Segundo Tempo – Forças no Esporte, Projeto Soldado-Cidadão e Ciência sem Fronteiras;

– os processos de negociação, junto ao Ministério da Defesa e à Força Aérea Brasileira, para o compartilhamento das Bases Aéreas de Manaus, Florianópolis e Belém, e com o Exército Brasileiro, para a cessão de terreno em São Luís, Maranhão;

– a incorporação do Navio-Transporte Fluvial *Almirante Leverger* e do Aviso Hidroceanográfico Fluvial *Caravelas*, no 6º Distrito Naval, e a ativação do Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (SSN-9), no 9º Distrito Naval; e

– a orientação das ações relativas aos grandes eventos Copa do Mundo Fifa 2014 e Olimpíadas e Paralimpíadas 2016, no que compete à Força.

Almirante Carlos Augusto! No momento em que o seu pavilhão é arriado pela última vez, gostaria que levasse a certeza do dever bem cumprido e da satisfação de termos convivido com o estimado amigo nessa meritória singradura. Estou certo de que a sua liderança e a sua maneira gentil de relacionar-se com todos os setores da Força e extra-MB levaram a resultados concretos na implantação das orientações da Alta Administração Naval, trazendo-me muita tranquilidade.

Apresento-lhe os mais sinceros votos de continuado sucesso em sua nova jornada, no Superior Tribunal Militar, e de muitas felicidades e realizações, extensivos à sua esposa, Senhora Guida, e família.

Bons ventos e que Deus o acompanhe! Seja muito feliz!

Ao Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra, apresento as boas-vindas, desejando-lhe muito sucesso e alegrias, na convicção de que suas reconhecidas qualidades, aliadas à sua bagagem profissional,

garantirão a continuidade das atividades desenvolvidas pelo EMA e contribuirão para o pleno êxito no cumprimento da missão que ora lhe é confiada.”

PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE GUERRA

“Ao assumir o honroso cargo de chefe do Estado-Maior da Armada, tenho a consciência das responsabilidades inerentes às tarefas de assessorar diretamente o comandante da Marinha e de exercer a direção-geral da nossa Força.

Essas atribuições definem, no mais alto nível da administração naval, o planejamento futuro e a condução da Marinha do presente, cumprindo um planejamento estratégico que envolve o conhecimento dos principais temas político-sociais e o exato posicionamento do Brasil no concerto das nações, além das nossas aspirações de justiça e paz social, sem perder os conceitos de soberania e segurança da nação brasileira.

O mundo em que vivemos, notabilizado pelas constantes e rápidas transformações, além de uma evolução tecnológica sem precedentes, exige soluções sustentáveis, decisões rápidas e conhecimento cada vez mais especializado.

Na condução da Marinha do presente, a recuperação da capacidade operativa da Força é um desafio que envolve adequado gerenciamento dos recursos de material, pessoal e financeiro, de forma a reduzir um passivo que ainda nos impõe um baixo índice de disponibilidade de meios navais e aeronavais.

Quanto à Marinha do futuro, os investimentos em grandes programas, como o Nuclear da Marinha (PNM), o de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), o de Obtenção de Meios de Superfície (Prosuper) e o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGaaz), entre outros,

em consonância com a Política e a Estratégia Nacional de Defesa, nos mostram os rumos a seguir, consubstanciados nos Planos de Articulação e Equipamento de Defesa (Paed).

Muitos são os desafios. Para vencê-los, tenho a certeza de poder contar com o trabalho sério e dedicado de todos os meus subordinados do Estado-Maior da Armada, além, é claro, com a compreensão e o apoio dos senhores almirantes, membros do Almirantado.

Excelentíssimo Senhor Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, comandante da Marinha, empenho uma vez mais a minha lealdade, agradecendo a confiança em mim depositada ao me empossar no cargo de chefe do Estado-Maior da Armada.

Extremamente honrado, agradeço ao Excelentíssimo Senhor Embaixador Celso Amorim, ministro de Estado da Defesa, que, com sua presença, empresta um brilho especial a esta cerimônia.

Estendo também estes agradecimentos aos Excelentíssimos Senhores General de Exército José Elito Carvalho Siqueira, ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República; General de Exército Enzo Martins Peri, comandante do Exército; Tenente-Brigadeiro do Ar Juniti Saito, comandante da Aeronáutica; General de Exército José Carlos de Nardi, chefe do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas; e Doutor Ari Matos Cardoso, secretário-geral do Ministério da Defesa. Suas presenças reforçam a união entre as nossas Forças.

Destaco a presença do Excelentíssimo Senhor Almirante de Esquadra (Ref^o) Alfredo Karam, ex-ministro da Marinha e insigne chefe naval, em nome de quem cumprimento e agradeço a presença de antigos chefes, que, com seus exemplos, são o farol a guiar este marinheiro.

Aos chefes dos Estados-Maiores do Exército e da Aeronáutica, respectivamente, General de Exército Adhemar da Costa Machado Filho e Tenente-Brigadeiro do Ar Ricardo Machado Vieira, empenho a minha disposição em buscar o entendimento e o envolvimento sinérgico na busca pela indispensável interoperabilidade, respeitando as diferenças que norteiam a própria existência de nossas Forças Singulares.

Estendo meus agradecimentos aos ministros do Superior Tribunal Militar e aos secretários do Ministério da Defesa. Às demais autoridades civis e militares presentes ou representadas, aos companheiros da Turma John Taylor, aos soamarinos e amigos, por terem se deslocado até Brasília e me honrarem com suas presenças.

Volto-me agora à minha família – mãe, irmãos, cunhados, genros e sobrinhos aqui presentes. Obrigado pelo carinho e apoio constantes.

Às minhas filhas Flávia, Karla e Caroline e ao mais novo integrante do clã, meu neto Joaquim, a presença de vocês me comove e enche de orgulho.

À minha esposa Regina, não canso de declarar o meu amor e reafirmar que você é a luz que me guia.

Por fim, ao Almirante de Esquadra Carlos Augusto de Sousa, agradeço ao prezado amigo pela fidalguia com que me recebeu e pela forma séria e completa com que me transmitiu o cargo. Desejo, em meu nome e de toda a tripulação do Estado-Maior da Armada, felicidades na função de ministro do Superior Tribunal Militar que irá assumir em breve. Estendo estes votos à esposa Guida e família.

Ao encerrar minhas palavras, rogo ao Senhor dos Navegantes que volte o seu olhar compassivo sobre estes teus filhos que tripulam o Estado-Maior da Armada.

Viva a Marinha!"

TRANSMISSÃO DOS CARGOS DE COMANDANTE DE OPERAÇÕES NAVAIS E DIRETOR-GERAL DE NAVEGAÇÃO

Foi realizada, em 2 de dezembro último, a cerimônia de transmissão de cargos de comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação, presidida pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto. Assumiu o Almirante de Esquadra Elis Treidler Öberg, em substituição ao Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra.

AGRADECIMENTOSEDESPEDIDAS DO ALMIRANTE GUERRA

“No momento em que passo o Comando de Operações Navais e a Diretoria-Geral de Navegação, volto meus pensamentos às valorosas tripulações que guarnecem nossos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais para reafirmar meu respeito, meu reconhecimento e minha gratidão pela dedicação à nossa Força e ao Brasil. Somos uma só família. A fluidez do meu comando, nesses últimos sete meses, só foi possível pela lealdade e pelo companheirismo dos senhores. Comandar cerca de 57 mil homens e mulheres, espalhados em 284 Organizações Militares de norte a sul do País, foi a realização profissional plena deste marinheiro que ostentou, com o mesmo orgulho, o macacão operativo e o camuflado dos nossos fuzileiros navais.

Compartilho as vitórias conquistadas com os meus competentes comandantes diretamente subordinados; com o Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, comandante em chefe da Esquadra; com o Vice-Almirante (FN) Washington

Gomes da Luz Filho, comandante da Força de Fuzileiros da Esquadra; com o Vice-Almirante Cláudio Portugal de Viveiros, diretor de Portos e Costas; com o Vice-Almirante Antonio Reginaldo Pontes Lima Junior, diretor de Hidrografia e Navegação; com os Vice-Almirantes Paulo Cesar de Quadros Küster, Edlander Santos, Liseo Zampronio, Luiz Henrique Caroli, Domingos Savio Almeida Nogueira, Paulo Mauricio Farias Alves, Leonardo Puntel, Afrânio de Paiva Moreira Junior e o Contra-Almirante Edervaldo Teixeira de Abreu Filho, comandantes dos nossos Distritos Navais; e com os Capitães de Mar e Guerra Marco Lucio Malschitzky, comandante do Controle Naval do Tráfego Marítimo, e Ken Williams Schonfelder, diretor do Centro de Guerra Eletrônica da Marinha. Aos senhores e aos seus subordinados, os meus agradecimentos e o meu Bravo Zulu.

Ao meu chefe do Estado-Maior, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, e aos meus subchefes, agradeço pela lealdade e pelo convívio fraterno, decisivos para o bom andamento das atividades do Setor Operativo.

Ao meu Gabinete, na pessoa do seu chefe, o Capitão de Mar e Guerra Carlos André Coronha Macedo, meu reconhecimento pela dedicação e amizade.

Aos Generais de Exército Francisco Carlos Modesto, comandante Militar do Leste, e Eduardo Dias da Costa Villas Bôas, comandante de Operações Terrestres, e ao Tenente-Brigadeiro do Ar Nivaldo Luiz Rossato, comandante-geral de Operações Aéreas, agradeço o trato

gentil e o perfeito relacionamento entre nossas Forças.

Não posso deixar de registrar o apoio irrestrito dos demais Órgãos de Direção Setorial. No Almirantado, sob a coordenação do Almirante de Esquadra Carlos Augusto de Sousa, nosso chefe do Estado-Maior da Armada nesse período, tivemos a oportunidade de conduzir de forma profissional e amiga os assuntos nos diversos Conselhos que orientam as atividades da Força nas áreas Administrativa e Financeira, de Pessoal e de Ciência e Tecnologia. Não tenho dúvida de que toda a estrutura trabalha em prol de um Poder Naval equilibrado e na dimensão que a sociedade necessita, para a defesa dos interesses do Brasil em nosso entorno estratégico, na Amazônia Azul e nas águas interiores, bem como na busca constante do melhor para a nossa Marinha.

Destaco, uma vez mais, a presença do Excelentíssimo Senhor Almirante de Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira, ex-ministro da Marinha; do Almirante de Esquadra Arnaldo Leite Pereira, ex-ministro chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, e do Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, ex-comandante da Marinha, em nome dos quais cumprimento e agradeço a presença de antigos chefes.

Ao Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, meu comandante, agradeço a cordialidade no trato, as orientações seguras, a amizade e a dedicação aos assuntos do Setor Operativo.

Ao Embaixador Celso Amorim, ministro de Estado da Defesa, agradeço a forma cortês com que sempre me distinguiu.

Estendo os meus agradecimentos aos ministros do Superior Tribunal Militar e aos secretários do Ministério da Defesa. Às demais autoridades civis e militares, pre-

sentes ou representadas, aos companheiros da Turma John Taylor e demais amigos que me honram com suas presenças.

À minha família, em particular à minha esposa Regina, o apoio e a presença constantes ao meu lado são provas de carinho e amor e foram fundamentais em mais esta jornada.

Finalmente, faço uma oração em ação de graças ao Bom Jesus dos Navegantes, que, em sua infinita misericórdia, protegeu e guiou este teu filho.

Muito obrigado e viva a Marinha!”

AGRADECIMENTO E BOAS-VINDAS DO ALMIRANTE MOURA NETO

“Tendo assumido o cargo de chefe do Estado-Maior da Armada, o Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra despe-se do Comando de Operações Navais e da Diretoria-Geral de Navegação, após um período caracterizado pelo dedicado e proficiente trabalho desenvolvido durante pouco mais de sete meses como titular desses dois importantes Órgãos de Direção Setorial (ODS).

Valendo-se de suas reconhecidas qualidades, dentre as quais destaco lealdade, competência, inteligência, objetividade, perspicácia e liderança, o Almirante Guerra soube dar andamento, de forma apurada, a todas as tarefas que lhe foram confiadas, referentes aos setores Operativo e da DGN.

A superação dos desafios inerentes aos dois ODS, cujas dimensão e complexidade são indiscutíveis, apenas corrobora o seu apurado senso de responsabilidade e a sua capacidade para gerenciar não só preparo e a aplicação do Poder Naval como, também, as imprescindíveis atividades ligadas à DPC e à DHN.

Dessa forma, por uma questão de justiça, aprez-me apontar algumas das suas principais realizações:

– a formalização de convênios com as prefeituras de Bertioga, Guarujá, Ilha Solteira, Pirapora, Praia Grande, Santos, São Paulo e São Vicente, com a finalidade de incrementar a fiscalização do tráfego aquaviário nas áreas adjacentes às praias;

– a execução da Operação Verão 2013/2014 em todo o território nacional, na qual houve um aumento de embarcações abordadas e inspecionadas;

– a ativação do Serviço de Sinalização Náutica do Noroeste (SSN-9) em Manaus, dentro do contexto do Projeto Cartografia da Amazônia;

– o início do desenvolvimento de um Sistema de Cartas Eletrônicas classe A, que será padrão para a navegação dos navios da Marinha, a partir de uma versão já existente do Cisne;

– as providências para que a Força venha a sediar e operar um Centro Regional de Coordenação de Cartas Náuticas Eletrônicas na América Latina, contribuindo para a liderança regional brasileira nesse tópico;

– o incremento de procedimentos relativos à inteligência de imagem, aprimorando a capacitação do pessoal e o processamento das informações obtidas por sensores distintos;

– a organização das ações da Marinha do Brasil durante a Copa do Mundo de 2014, que contou com a participação de aproximadamente 13 mil militares e significativa quantidade de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais;

– o apoio aos órgãos de segurança pública do Estado do Rio de Janeiro na Operação São Francisco, no Complexo da Maré, com o emprego pioneiro de Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais dos 2º, 4º, 5º e 6º Distritos Navais, além da Força de Fuzileiros da Esquadra;

– o incentivo aos exercícios de Guerra Cibernética, com destaque para a Operação Baluarte 2014;

– a implantação do núcleo do Esquadrão de Veículos Aéreos Não Tripulados (Vant) no âmbito da Força Aeronaval; e

– o lançamento, em outubro, de foguetes Astros, durante a Operação Formosa.

Prezado Almirante Guerra! No momento em que o caro amigo encerra o seu ciclo à frente do Comando de Operações Navais e DGN, registro o meu reconhecimento pelo esforço empreendido e pelos resultados alcançados, cabendo salientar que o seu assessoramento preciso e oportuno e a sua condução correta dos assuntos setoriais em muito facilitaram o meu processo de tomada de decisão. Reafirmo minha satisfação em continuar a contar com sua indispensável colaboração, desejando-lhe as maiores felicidades, extensivas à Sra. Regina e digníssima família e muito sucesso no timão do Órgão de Direção Geral.

Bons ventos e que Deus o acompanhe!

Ao Almirante de Esquadra Elis Treidler Öberg, apresento as boas-vindas no seu regresso aos setores Operativo e da DGN, formulando votos de muitas alegrias e realizações nos cargos que ora assume, plenamente confiante que seus sólidos conhecimentos, aliados aos seus reconhecidos atributos, permitirão uma exitosa singradura.”

PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE ÖBERG

“É com honra, orgulho e emoção que assumo o Comando de Operações Navais e a Diretoria-Geral de Navegação. Esses sentimentos decorrem da imensa responsabilidade que recai sobre aqueles que são investidos nestes cargos.

Ao olhar o tope do mastro e mirar a minha bandeira-insígnia pela primeira vez içada, vislumbro muito além. Vejo os nossos fuzileiros no Haiti e na Maré;

a nossa fragata no Líbano; o nosso navio-escola, com o futuro da Marinha, navegando em uma viagem de instrução; e os nossos navios polares na Antártica. Vejo os meios navais e aeronavais da Esquadra preparando-se para iniciar as suas próximas operações, os navios-patrolha mantendo diuturnamente a soberania em nossas águas jurisdicionais e atendendo, junto com o restante da força, os inúmeros casos de Busca e Salvamento que ocorrem diariamente. Vejo os nossos navios brancos da DHN efetuando os levantamentos hidrográficos e pesquisas que vão se transformar em cartas náuticas mais precisas, facilitando a vida dos homens do mar. Enfim, ao mirar meu pavilhão, me sinto seguro, porque os ensinamentos que obtive de antigos chefes navais ao longo dos meus 45 anos de serviço à MB me proporcionaram os fundamentos necessários para desempenhar estes complexos cargos. Então, é justo que sejam dirigidos a eles, alguns aqui presentes, o meu primeiro agradecimento pelos ensinamentos de honra, profissionalismo e coragem moral que me proporcionaram.

É com orgulho, eivado de emoção, que me dirijo agora aos mais de 54 mil homens e mulheres que compõem o Setor Operativo de nossa Marinha. Saibam que é uma honra e um privilégio poder comandá-los. Tenham a certeza que, enquanto este pavilhão há pouco içado estiver tremulando, eu estarei preocupado com cada um dos senhores e senhoras, estejam onde estiverem e saibam também que, com honestidade, lealdade e coragem moral, conseguiremos, juntos, seguir em frente, honrando uma vez mais o legado de nossos antecessores.

É hora de emoção e gratidão.

Agradeço ao comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, que acaba de me empossar no cargo, pela prova inequívoca de

confiança ao me indicar para a chefia do Setor Operativo e Marítimo da Marinha. Esteja certo, Sr. Almirante, que sempre buscarei o máximo de dedicação para bem cumprir a missão.

Agradeço às autoridades dos poderes Legislativo, Executivo e Judiciário que me honraram com suas presenças. Aos companheiros militares, em especial do Exército e da Força Aérea, o meu agradecimento pela presença e pela certeza da parceria quando operarmos de forma conjunta.

Aos colegas da Turma Esperança, o meu muito obrigado, e acreditem que sempre estaremos unidos.

Deixo o meu registro de saudade à memória de meus pais, que me ensinaram honestidade, retidão de caráter e justiça. Estejam onde estiverem, sei que estão orgulhosos.

Faço meu agradecimento especial aos meus familiares e amigos aqui presentes.

Finalmente à Dona Lídia, que estará junto comigo em mais essa travessia, o meu amor. Aos meus filhos Claudio, André e Arthur e ao meu neto Alexandre, que em breve estará conosco, o carinho de um pai que sempre os verá como meninos.

Ao Almirante de Esquadra Wilson Barbosa Guerra, amigo desde os dias de Colégio Naval, agradeço a forma minuciosa, a gentileza e a fidalguia com que me recebeu e transmitiu o cargo. Almirante Guerra e Dona Regina, recebam os mais calorosos votos de felicidades meus e de Lídia nas suas atividades em Brasília, na Chefia do Estado-Maior da Armada, porque o sucesso, mercê de sua competência, já demonstrada ao longo de sua carreira, é certo!

Por fim, elevo meu pensamento a Deus para que me inspire na condução das operações de nossa Marinha.

Máquinas adiante toda força!

Viva a Marinha!"

ATLÂNTICO: A HISTÓRIA DE UM OCEANO RECEBEU PRÊMIO JABUTI

O livro *Atlântico: a História de um Oceano* recebeu, em outubro último, a premiação de 2º lugar na Categoria Ciências Humanas do Prêmio Jabuti 2014. A obra, publicada pela Editora Civilização Brasileira, reúne textos que abordam aspectos históricos, políticos e militares do Oceano Atlântico, sob organização do Capitão de Mar e Guerra (RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida, professor da Escola de Guerra Naval (EGN), e dos historiadores Karl Schurster Verissimo de Sousa Leão e Francisco Carlos Teixeira da Silva.

O livro é uma compilação de estudos que, da Antiguidade Clássica até o século XXI, abordam de forma pormenorizada aspectos históricos, políticos e militares do Oceano Atlântico. Composto de 16 capítulos, num total de 546 páginas, trata-se do primeiro livro escrito por autores luso-brasileiros sobre o Oceano Atlântico e torna-se leitura primordial para quem quer entender a importância desse oceano na história da humanidade.

A obra contou com a participação de onze professores universitários e cinco oficiais de Marinha. Cada um desses pesquisadores, especialistas em seus respectivos campos de estudo, apresentou uma abordagem relativa à importância do

Oceano Atlântico nos tempos pretéritos e atuais, conforme suas visões:

– “O Brasil em face do Atlântico: os novos desafios”, pelos organizadores;

– “Paisagens, territórios e regiões: as bases de uma história dos grandes espaços”, Flávia de Sá Pedreira;

– “Para além das colunas de Hércules: o Atlântico na Antiguidade”, José Maria Gomes de Souza Neto;

– “O Oceano Atlântico: o outro *limes* de Roma”, Norma Musco Mendes;

– “O renascimento do Atlântico: os grandes impérios marítimos”, CMG (RM1) Luiz Carlos de Carvalho Roth;

– “*Mare clausum e mare liberum*: episódios luso-neerlandeses no Atlântico Sul”, Rômulo Nascimento;

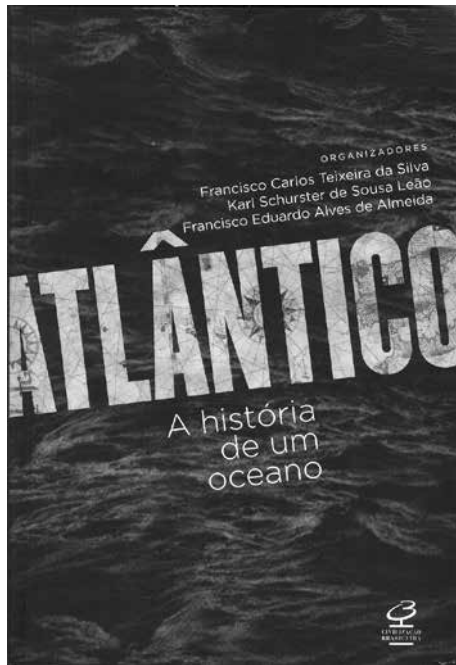
– “Naus e tecnologias náuticas no Atlântico nos séculos XVI-XVIII”, António Manuel da Silva Ribeiro;

– “O Atlântico e o comércio negreiro”, Suely Creusa Cordeiro de Almeida;

– “O Atlântico na época do vapor: o impacto da Revolução Industrial”, Gian Carlo de Melo Silva;

– “Um oceano de revoluções. História e historiografia do Atlântico e de suas revoluções nos séculos XVII e XVIII”, Francisco Carlos Teixeira da Silva;

– “O Atlântico: ciência e tecnologia naval nos séculos XIX e XX”, Vice-Al-



mirante (Ref²-EN) Armando de Senna Bittencourt;

– “A Grande Guerra e o Atlântico”, CMG (RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida;

– “O sistema de alianças coletivas e o Atlântico – 1919-1939”, Karl Schurster;

– “O Atlântico, a defesa hemisférica e a Segunda Guerra Mundial”, Ricardo Pereira Cabral;

– “Organização do Tratado do Atlântico Norte”, Sidnei José Munhoz;

– “Imagens e histórias nas perspectivas transatlânticas sobre o século XX”, Renato Petrocchi;

– “A defesa hemisférica em crise: uma geopolítica do Atlântico”, Contra-Almirante (Ref²) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis; e

– “O petróleo *offshore* no Atlântico Sul”, Jaqueline Lima Ximenes Melo.

O 1º lugar na referida categoria ficou com *O mapa que inventou o Brasil*, de Júnia

Ferreira Furtado. *Compêndio de Ciência de Religião*, de Frank Usarski e João Décio Passos, foi premiado pelo 3º lugar. Nesta sua 56ª edição, o Prêmio Jabuti contou com 2.240 inscrições, restando apenas dez finalistas por categoria.

Criado em 1958 pela Câmara Brasileira do Livro, este é o mais tradicional prêmio da área no Brasil, criado com o propósito de valorizar a leitura e a criação literária, além de reconhecer talentos que colaboram para promover a cultura em nosso país. Seu maior diferencial em relação a outros prêmios de literatura é a sua abrangência, pois não valoriza apenas os escritores, mas destaca a qualidade do trabalho de todas as áreas envolvidas em criação e produção de um livro. Atualmente, o prêmio engloba 27 categorias, como tradução, ilustração, capa e projeto gráfico, além de categorias tradicionais, como romance, biografia, ciências humanas, educação e ciências da saúde, entre outras.

(Fonte: <http://premiojabuti.com.br>)

ATLETA DA MARINHA INDICADA AO PRÊMIO BRASIL OLÍMPICO 2014

A judoca Mayra Aguiar da Silva, terceiro-sargento RM2-EP da Marinha do Brasil, está entre os seis atletas mais votados para receber o Prêmio Brasil Olímpico 2014. O anúncio foi feito pelo Comitê Olímpico do Brasil (COB) em 19 de novembro último.

Completando a lista dos indicados estão: no feminino, Ana Marcela Cunha (maratona aquática) e Martine Grae e Kahena Kunze (vela); no masculino, Arthur Zanetti (ginástica artística), Marcus Vinicius D’Almeida (tiro com arco) e Tiago Splitter (basquete).



A SG Mayra Aguiar está entre as seis atletas mais votadas para o prêmio

A Sargento Mayra Aguiar também concorre na nova categoria “Atleta da Torcida” do Prêmio Brasil Olímpico. Nessa modalidade, o COB selecionou atletas ou duplas que marcaram o esporte brasileiro em 2014, seja pela *performance*, pelo exemplo de superação, por conquista inédita ou por suas atitudes e condutas. A definição do vencedor dessa categoria será feita pelo público, que pode votar por meio do Facebook e do Twitter, utilizando *hashtags* que devem conter #EuVotoPBO e o nome do atleta.

O COB também elegeu os melhores atletas de 2014 em cada uma das 43 modalidades olímpicas. A lista conta com nomes de ponta do esporte brasileiro, como o jogador de futebol Neymar.

O Prêmio Brasil Olímpico 2014, considerado o Oscar do esporte brasileiro, está em sua 16ª edição. A escolha dos melhores em cada modalidade e a definição dos dois atletas que receberão o troféu “Melhor Atleta do Ano” foram realizadas por um júri composto por jornalistas, dirigentes, ex-atletas e personalidades do esporte nacional.

(Fonte: www.mar.mil.br)

DPC RECEBE PRÊMIO QUALIDADE BRASIL 2014

Foi realizada em 17 de novembro último, no Clube Sírio Libanês de São Paulo, a cerimônia de entrega do Prêmio Qualidade Brasil (PQB) 2014. A Diretoria de Portos e Costas (DPC) recebeu o Certificado de Excelência da Qualidade por ter apresen-

tado um alto índice de satisfação em todos os quesitos exigidos pelo *Total Quality Control Service* (TQCS), da Associação Prêmio da Qualidade Brasil.

Considerado o Oscar da Qualidade, o prêmio é conferido a organizações, empresários e personalidades que estão atentos aos novos desafios da sociedade, tendo como reconhecimento ao excelente nível de produtos e serviços prestados aos seus clientes.

A entrega desse prêmio à DPC expressa o reconhecimento dos esforços da Superintendência do Ensino Profissional Marítimo, que contribui na tarefa de buscar e aprimorar as boas práticas de gestão, voltadas à elaboração do Programa do Ensino Profissional Marítimo (Prepom) como produto final oferecido às comunidades aquaviária e portuária.

(Fonte: Bono nº 843, de 28/11/2014)



MILITAR DA MB RECEBE PRÊMIO INTERNACIONAL

O Capitão de Corveta Ricardo Sampaio Bastos foi agraciado com o prêmio Outstanding Thesis Recognition,

oferecido ao aluno que desenvolve e apresenta pesquisa e dissertação de relevante valor acadêmico. A premiação

foi em decorrência da excelência acadêmica alcançada durante o curso de mestrado em Pesquisa Operacional (área de pesquisa em simuladores), no Naval Postgraduate School, da Marinha dos Estados Unidos da América.

O militar desenvolveu, como pesquisa e dissertação, o simulador de periscópio em plataforma *web*, que contribuirá tanto para o aperfeiçoamento da formação dos futuros oficiais submarinistas quanto para o incremento dessa importante capacidade no Centro de Análises de Sistemas Navais.

(Fonte: www.mar.mil.br)



CC Sampaio é agraciado com o prêmio Outstanding Thesis Recognition

PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

O Prêmio Revista Marítima Brasileira relativo ao triênio 2011-2013 foi concedido ao Capitão de Corveta (FN) Alexandre Arthur Cavalcanti Simioni, autor do artigo “Terrorismo marítimo”, publicado na edição do 1º trimestre de 2012 da revista.

A medalha correspondente foi concedida pela portaria nº 328 do Estado-Maior da Armada, de 24 de novembro de 2014.



PROMOÇÃO DE ALMIRANTES

Foram promovidos por Decreto Presidencial, contando antiguidade a partir de 25 de novembro de 2014, os seguintes oficiais do Corpo da Armada: ao posto de Almirante de Esquadra, o Vice-Almirante

Ilques Barbosa Junior; e ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante Victor Cardoso Gomes.

(Fonte: Bono Especial nº 826, de 25/11/2014)

MARINHA DO BRASIL NA EURONAVAL 2014

O comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, visitou em 28 de outubro último a Euronaval 2014 (24ª Exposição e Conferência Internacional de Defesa Naval e Marítima), realizada de 27 a 31 de outubro em Paris, França. Ele percorreu os *stands* brasileiros, destacando-se as visitas aos da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), Omnisys e Associação Brasileira das Indústrias de Materiais de Defesa e Segurança (Abimde), e depois os da Lockheed-Martin, MBDA e Thales.

Acompanharam o Almirante Moura Neto na visita o diretor-geral de Material da Marinha, Almirante de Esquadra Luiz Guilherme de Sá Gusmão; o diretor de Sistema de Armas da Marinha, Vice-Almirante Alipio Jorge Rodrigues da Silva; o diretor do Departamento de Ciência e Tecnologia Industrial do Ministério da Defesa, Vice-Almirante Wagner Lopes de Moraes Zamith; e o diretor de Aeronáutica da Marinha, Contra-Almirante

Carlos Frederico Carneiro Primo. No *stand* da Emgepron, a comitiva observou o Corced (Controle Remoto de Conteira, Elevação e Disparo), uma estação de arma para o emprego de pedestal remotamente controlado para metralhadoras calibre 12,5mm (.50) e 7,62mm, projetado pela Emgepron em parceria com a Ares Sistemas Navais.

Na sequência, o comandante da Marinha viu as maquetes da Corveta 03 (*Barroso* Modificada) e do Navio-Patrolha Oceânico Brasileiro (NPac-BR), desenvolvido pelo Centro de Projetos Navais (CPN), com base no casco da CV 03, para realizar tarefas de fiscalização na Amazônia Azul (incluindo a proteção das plataformas localizadas na área marítima do pré-sal), combater atividades ilegais no mar, fornecer segurança para o tráfego marítimo e apoiar as operações de SAR (Busca e Resgate).

(Fonte: www.defesaereaenaval.com.br)



Almirantes Moura Neto e Gusmão sendo recebidos pelo vice-presidente de vendas para a América Latina da MBDA, Patrick La Revelière

SOAMAR-RIO VISITA IEAPM

Integrantes da Sociedade Amigos da Marinha do Estado do Rio de Janeiro (Soamar-Rio) visitaram, em 28 de outubro último, o Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM), em Arraial do Cabo (RJ). O evento fez parte de um programa de visitas de estudo que tem levado soamarinos do Rio a

diversos navios e organizações da Marinha.

No IEAPM, os visitantes foram recebidos pelo diretor do órgão, Contra-Almirante Oscar Moreira da Silva Filho, e por um grupo de oficiais. No auditório, o Almirante Oscar discorreu sobre a missão do centro de pesquisa, nascido dos esforços do Almirante Paulo Moreira, cujo nome sempre



Soamarinos-Rio no IEAPM

esteve associado aos trabalhos realizados em Arraial do Cabo.

Ao percorrerem as instalações do IEAPM, os soamarinos tiveram uma visão panorâmica da variedade de técnicas desenvolvidas no local: da acústica submarina à oceanografia química e geoquímica e da biotecnologia marinha ao sensoriamento remoto.

ITAGUAÍ CONSTRUÇÕES NAVAIS RECEBE SEÇÃO DE QUALIFICAÇÃO ESSENCIAL PARA O PROSUB

Uma seção de qualificação construída pela Nuclebrás Equipamentos Pesados (Nuclep) foi entregue, em 3 de setembro último, ao estaleiro Itaguaí Construções Navais (ICN), no Estado do Rio de Janeiro. O ICN, no escopo do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), é o responsável pela construção dos novos submarinos convencionais e do submarino com propulsão nuclear brasileiros.



Seção de qualificação chegando à ICN

Esse tipo de seção tem o propósito de permitir a qualificação do pessoal envolvido na construção do casco resistente dos submarinos. Ele foi fabricado com a utilização de materiais, requisitos técnicos, métodos construtivos e dimensões idênticos aos que serão empregados na construção das seções dos novos submarinos.

Na ocasião, a seção foi transferida para a Unidade de Fabricação de Estruturas

Metálicas da ICN, onde será realizada a qualificação do processo de instalação das peças de penetração no casco resistente, utilizadas para a instalação de válvulas e sensores, finalizando o ciclo de homologação das empresas Nuclep e ICN para a realização das atividades construtivas atinentes ao casco resistente dos submarinos.

(Fonte: www.mar.mil.br)

MB REVELA PROJETO DE NPaoC NA EURONAVAL 2014

A Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) revelou, na feira Euronaval 2014, o projeto do primeiro navio-patrolha oceânico (NPaoC). A Euronaval aconteceu em outubro último, em Paris, França. O projeto está sendo desenvolvido pelo Centro de Projetos de Navios da Marinha do Brasil.

O navio, que recebeu a designação de Navio-Patrolha Oceânico *Brasil*, foi projetado para realizar missões de vigilância na zona econômica exclusiva (ZEE), incluindo a proteção da infraestrutura das plataformas de petróleo; combater atividades ilegais no mar; prover segurança ao tráfego marítimo e apoiar missões de busca e salvamento (SAR).

O NPaoC *Brasil* desloca cerca de 2 mil toneladas e pode embarcar uma tripulação de 125 homens. O casco tem comprimento de 103,4m; 11,4m de largura e calado de 3,95m. Com velocidade máxima de 25 nós e alcance de 4 mil milhas a 12 nós, o navio é projetado para uma autonomia de 30 dias no mar.

A propulsão combinada diesel e diesel (Codad) inclui dois motores diesel associados a propulsores de passo variável por meio de uma única caixa de transmissão. Refletindo o *design stealth* do projeto, a chaminé do navio foi posicionada no centro da superestrutura, logo atrás do mastro. O projeto também traz dois estabilizadores laterais a ré, abaixo da linha-dágua.

O navio tem a capacidade de embarcar lanchas RHIB (*rigid hull inflatable boats*) e uma plataforma de pouso e um hangar para acomodar um helicóptero leve ou de médio porte. Os sistemas e sensores incluem uma alça eletro-óptica giroestabilizada para ob-



Visão artística do NPaoC

servação e capacidade de direção de tiro; sistemas de comunicações, guerra eletrônica e comando e controle; canhões de água e radares de busca aérea e de superfície.

O armamento inclui uma torreta com canhão de médio calibre e dois canhões de 20mm nos bordos. A embarcação pode ser equipada com canhões de 40, 57 ou 76mm como armamento principal.

A Emgepron informou que os estudos de definição das armas e dos sistemas está em curso, mas enfatiza que o projeto poderá permitir a integração de um leque de equipamentos.

O Brasil opera atualmente três NPaOc da classe *Amazonas*, comprados por meio de contrato com a BAE Systems, em dezembro de 2011. O *Amazonas*, o *Apa* e o *Araguari* (P122) foram comissionados em junho e novembro de 2012 e em junho de 2013, respectivamente. O acordo inclui também

a licença para construção de mais navios da classe a serem construídos no Brasil.

Como parte do Programa de Obtenção de Meios de Superfície (Prosuper), a Diretoria de Gestão de Programas Estratégicos da Marinha (DGePEM) pretende comprar e construir localmente cinco NPaOc de 1.800 toneladas. Propostas que atendem aos requisitos foram submetidas por BAE Systems, Daewoo Shipbuilding & Marine, Damen Schelde Naval Shipbuilding, DCNS, Fincantieri, Navantia, e ThyssenKrupp Marine Systems. Embora o Brasil tenha a licença para construir mais navios da classe *Amazonas*, isso não significa necessariamente que este projeto atende aos requisitos das futuras embarcações. Além disso, entende-se que mais sete serão necessários.

(Fonte: IHS Jane's Navy International, com tradução e adaptação do *site* Poder Naval – www.naval.com.br)

LOAD IN¹ DO SUBMARINO TAMOIO

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) realizou, em 27 de outubro último, o *Load In* do Submarino *Tamoio*. A manobra consiste no transporte do navio para o interior da Oficina de Construção Naval, o que permite significativa redução no Período de Manutenção Geral (PMG) e consequente antecipação na entrega do meio naval ao Setor Operativo.

O *Load In* incluiu a docagem de uma balsa diretamente no piso do Dique Almirante Régis, o alagamento do dique com a



balsa em seu fundo, a docagem do submarino sobre berços e picadeiros posicionados no convés da balsa e a flutuação do conjunto balsa-submarino. Em seguida, com o submarino completamente fora d'água,

¹ Ver artigo completo sobre o assunto na RMB do 3º trim./2005.

docado sobre a balsa, o conjunto foi rebocado e atracado defronte à Oficina de Construção Naval.

A partir dessa posição, com o auxílio de duas carretas, com suspensão hidráulica independente em cada eixo, o peso do submarino foi transferido para essas carretas, que o transportaram para o interior da oficina. Merece destaque o fato de que, no hemisfério sul, esse tipo de manobra com submarinos é realizado apenas pelo AMRJ.

Durante o PMG, o casco do submarino será seccionado e o navio terá os motores, sensores e sistemas reparados.

(Fonte: Bono nº 762, de 31/10/2014)



Load In do Submarino Tamoio

OPERAÇÃO ANTÁRTICA XXXIII

As aeronaves Águia 65 e 69 decolaram, em 11 de outubro último, do Esquadrão HU-1 para embarque no Navio Polar *Almirante Maximiano*, a fim de participar da Operantar XXXIII. Na ocasião, foi organizada, no hangar do Esquadrão, despedida para a tripulação das aeronaves, com a presença das famílias dos tripulantes.

O Destacamento Aéreo Embarcado permanecerá no continente gelado pelos próximos seis meses, retornando aos mares brasileiros em abril de 2015. Nesse período, a condução da Operação Antártica será cercada de novos desafios, incluindo o apoio às pesquisas e a reconstrução da Estação Antártica Comandante Ferraz.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Militares e familiares durante despedida no hangar do Esquadrão HU-1

MB SELA ACORDO COM MORADORES DA ILHA DA MARAMBAIA

A Marinha do Brasil (MB), representada pelo Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais, realizou, em 27 de novembro último, a cerimônia de assinatura do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) para a Ilha da Marambaia. O evento, que aconteceu no Comando do 1º Distrito Naval, no Rio de Janeiro (RJ), concretiza o resultado de um processo de negociação entre o Comando da Marinha, o Ministério Público Federal, a Advocacia-Geral da União, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) e a Associação da Comunidade dos Remanescentes de Quilombo da Ilha da Marambaia.

Com o documento, fica definido que a comunidade receberá o título coletivo dos 53 hectares ocupados por 101 famílias. O acordo estabelece também um prazo máximo de 270 dias para concluir processo de reconhecimento e titulação da comunidade de moradores da Ilha e

contempla três aspectos importantes: a garantia de moradia e reconhecimento da comunidade aos moradores do local, a preservação da biodiversidade e a Defesa Nacional. A titulação não afetará a Área de Preservação Ambiental. De forma inédita, a negociação foi mediada por todas as partes envolvidas, que, ao longo de todo o período de entendimentos, primaram por garantir uma convivência harmônica entre a comunidade e a Marinha.

O comandante-geral do Corpo de Fuzileiros Navais, Almirante de Esquadra (FN) Fernando Antonio de Siqueira Ribeiro, frisou a importância da assinatura do TAC: “A concretização deste acordo permitiu conciliar três importantes aspectos, todos tutelados pela Constituição Federal: o direito e as condições de habitabilidade dos atuais moradores da Ilha da Marambaia, a preservação ambiental e a Defesa Nacional”.

(Fonte: www.mar.mil.br)



AE Fernando Antonio durante a assinatura do termo

5ª EDIÇÃO DO JOGO DE GUERRA PARA FORÇAS AMIGAS

Foi realizada na Escola de Guerra Naval (EGN), na cidade do Rio de Janeiro, de 13 a 24 de outubro último, a 5ª edição do Jogo de Guerra para Forças Amigas (Famigas 2014). O evento tem o propósito de fomentar o intercâmbio acadêmico e profissional por meio do conhecimento e da integração entre os oficiais-alunos, além de promover a cooperação internacional.



Instrutores e oficiais-alunos de diversos países participantes do evento

O Jogo, realizado nas dependências do Centro de Jogos de Guerra, contou com a participação de oficiais-alunos de nações amigas que estão no Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores (C-Emos) daquela Escola e no Curso de Comando e Estado-Maior (CEEM) da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (Ecemar).

Durante os dias do encontro, foram analisados casos de interesse comum no nível operacional, por meio da aplicação de técnicas de jogo seminário, abordando as temáticas de pirataria e segurança marítima, seleção e aplicação de regras de engajamento, e considerações geopolíticas sobre o Atlântico Sul e seu entorno estratégico.

(Fonte: www.mar.mil.br)

AgARACATI RESGATA NÁUFRAGOS

A Agência da Capitania dos Portos do Ceará em Aracati (AgAracati) resgatou, em 24 de agosto último, quatro náufragos da embarcação *Carta Branca*. Naquele mesmo dia, a Agência havia recebido a informação do desaparecimento da embarcação, com quatro tripulantes a bordo, a aproximadamente 24,5 milhas náuticas da praia do Pontal do Maceió, no município do Fortim (CE).

A AgAracati acionou o Salvamar Nordeste e iniciou as buscas com sua embarcação ECSR-M e com outras de apoio da comunidade pesqueira. Ao chegar à posição informada, foram embarcados os náufragos



Militares da Marinha em resgate aos náufragos

que já haviam sido resgatados pelos barcos pesqueiros *Green* e *Isaias*. Um dos naufragos informou que o seu barco havia saído para pescar no dia 19 de agosto e que, no dia 22, por volta das 20 horas, uma grande onda a emborcou.

Após quatro horas e 30 minutos de operação de resgate, a equipe da AgAra-cati fundeou na Praia da Barra, no Fortim, e conduziu os pescadores resgatados ao Hospital Municipal da cidade.

(Fonte: www.mar.mil.br)

CAPITANIA FLUVIAL DE SANTARÉM RESGATA NÁUFRAGOS NO RIO AMAZONAS

A Capitania Fluvial de Santarém (CFS) resgatou, em 6 de setembro último, três naufragos no Rio Amazonas (nas proximidades da comunidade de Santana do Tapará, no Pará), após o emborcamento da embarcação. Naquela mesma semana, a CFS já havia realizado um outro resgate de naufragos.

Nesta última ocasião, os três ocupantes, entre eles um portador de necessidades especiais, foram encontrados presos em vegetações e vestiam coletes salva-vidas. As vítimas foram transportadas para Santarém (PA) e atendidas por uma equipe do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu).

A CFS tem intensificado suas ações de Inspeção Naval, principalmente em pequenas embarcações, visando



Resgate dos naufragos

orientar os aquaviários e passageiros quanto à obrigatoriedade do uso efetivo do colete salva-vidas. Foi instaurado Inquérito sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), para apurar a causa determinante do naufrágio.

(Fonte: www.mar.mil.br)

CPCE LOCALIZA PESCADORES DESAPARECIDOS

A Capitania dos Portos do Ceará (CPCE) localizou, em 15 de setembro último, dois tripulantes da jangada *Anjo do Mar* que estavam desaparecidos. A CPCE recebeu a informação do desaparecimento neste mesmo dia, dando conta de que a embarcação estaria em atividade de pesca a cerca de 18 milhas náuticas (aproximadamente 33 km) da Praia de Canabrava, do Município de Trairi.

A Capitania iniciou, então, os procedimentos de Busca e Salvamento da Marinha do Brasil, passando a informa-



Militares da MB inspecionam a jangada dos pescadores

ção ao Salvamar Nordeste, às colônias de pescadores da área e às demais embarcações que estavam navegando nas proximidades. Uma equipe de Inspeção Naval foi deslocada para o local informado. Ao

chegar à área, a equipe da CPCE encontrou os desaparecidos, os quais relataram que a jangada havia sido emborcada por ventos fortes.

(Fonte: www.mar.mil.br)

FRAGATA *CONSTITUIÇÃO* PARTICIPA DE SAR NO MEDITERRÂNEO

A Fragata *Constituição* participou, em 22 de outubro último, de um evento SAR (*Search and Rescue*), na busca de uma aeronave de treinamento que caiu no mar quando demandava Beirute, no Líbano, a partir de Limassol (Chipre). O navio foi designado Comandante da Cena de Ação pelo comandante da Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano, Contra-Almirante Walter Eduardo Bombarda.

A *Constituição* partiu turbinas e demandou o ponto inicial de buscas a 26 nós,

utilizando todos os recursos de vigilância noturna disponíveis, além de empregar, durante a madrugada e parte da manhã, sua aeronave Lynx e duas embarcações orgânicas.

Durante o SAR, a fragata brasileira teve sob sua coordenação uma corveta alemã, uma fragata turca e um navio-patrolha grego, em estreita ligação com o JRCC (Joint Rescue Coordination Center), com sede em Limassol, que empregou, ainda, três aeronaves de asa fixa.

Tais ações resultaram no recolhimento, tanto noturno quanto diurno, de significativa quantidade de destroços da aeronave, que foram entregues às autoridades locais no Chipre, a fim de contribuir para a investigação do acidente aeronáutico.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Fragata *Constituição*

MB ENCONTRA CORPO DE DESAPARECIDO NO RIO PARAGUAI

O Navio-Patrolha (NPa) *Penedo*, subordinado ao Comando da Flotilha de Mato Grosso, encontrou em 29 de outubro último, com o auxílio de dois mergulhadores e duas embarcações da Capitania Fluvial do Pantanal (CFPN), o corpo de Marcos

Martins Navarros, de 52 anos, que se encontrava desaparecido desde o dia anterior, após ter pulado nas águas do Rio Paraguai depois de um ataque por abelhas. O corpo estava boiando, preso a camalotes, a 20 metros do local de onde havia acontecido

o acidente, no km 1.845 do Rio Paraguai, em Corumbá (MS).

No dia 28, a Marinha do Brasil (MB) havia recebido o comunicado de que três pessoas estavam pescando na referida localidade quando pularam na água após o ataque. Duas delas, Alex Sandro Palmero e Adriana Campos Navarros, foram socorridas pela embarcação *Nova Laurinha*. Uma embarcação da Capitania Fluvial do Pantanal auxiliou nas buscas e conduziu as vítimas à ambulância do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência



Embarcação da Capitania Fluvial do Pantanal empregada na busca

(SAMU), enquanto o pai da Adriana permanecia desaparecido.

Além do NPa *Penedo* e das embarcações da CFPN, o Comando do 6º Distrito Naval (Ladário-MS) empregou, para realizar a varredura na margem do rio, uma aeronave do 4º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, que sobrevoou o local do acidente.

O corpo foi levado por lancha da Capitania até o Porto Geral de Corumbá. Para evitar afogamentos em casos de queda no rio, a MB alerta pescadores e

turistas para o uso do colete salva-vidas.

(Fonte: www.mar.mil.br)

NH0 CRUZEIRO DO SUL RESGATA PESQUEIRO AKIRA VII

O Navio Hidroceanográfico (NH0) *Cruzeiro do Sul* resgatou, em 26 de outubro último, o Barco Pesqueiro *Akira VII*, que se encontrava à deriva aproximadamente a 80 milhas da costa do Estado do Rio Grande do Sul. De acordo com o relato dos seus sete tripulantes, a embarcação apresentava uma avaria na propulsão havia dez dias, o que impedia o seu deslocamento.

Após o chamado de socorro do *Akira VII*, o *Cruzeiro do Sul* foi autorizado a iniciar a operação de Socorro e Salvamento da embarcação. O navio da Marinha do Brasil rebocou, então, o pesqueiro até as proximidades de Tramandaí (RS), onde fundeou em segurança e contou com o apoio da Agência da Capitania dos Portos da região.

Após ter contribuído para a salvaguarda da vida humana no mar na área de responsabilidade do Salvamar Sul, o

navio oceanográfico deu continuidade à Comissão MCTI IX/Oceano, iniciada em 23 de junho.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Aproximação para o embarque da equipe do navio no *Akira VII*

NPaOc *APA* SOCORRE EMBARCAÇÃO

Após participar do XIII Simpósio da Segurança do Navegador Amador, em 20 de outubro último, o Navio-Patrolha Oceânico (NPaOc) *Apa* foi acionado para socorrer a embarcação de esporte e

recreio *Cannibal I*, que se encontrava à deriva com cinco tripulantes, a cerca de 20 milhas de Ilhabela (SP). A ação foi coordenada pela Delegacia da Capitania dos Portos de São Sebastião.



Cannibal I sendo rebocada pelo *Apa*

O *Apa* prestou assistência aos tripulantes e rebocou a embarcação em segurança até a sua respectiva marina, localizada em Ilhabela. A ação contou com o apoio do Navio-Tanque *Nara*, da Transpetro, que recebeu inicialmente o aviso de avaria da embarcação, via rádio, e permaneceu nas proximidades até a chegada do NPaOc.

(Fonte: www.mar.mil.br)

NPaOc *APA* APOIA PESQUISA CIENTÍFICA NA ILHA DA TRINDADE

O Navio-Patrolha Oceânico (NPaOc) *Apa* realizou, de 13 a 25 de agosto último, a Comissão Poit-IV/2014, a fim de apoiar pesquisa científica na Ilha da Trindade. Planejada pelo Comando do 1º Distrito Naval (Rio de Janeiro-RJ), essa comissão também teve a finalidade de trocar parte da tripulação do Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (Poit) e realizar abastecimento de material.

A pesquisa científica na Ilha da Trindade é coordenada pela Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (Secirm), por meio do Programa de Pesquisas

Científicas da Ilha da Trindade (Protrinidade), que engloba diversas universidades parceiras para o levantamento de dados sobre a flora e a fauna marinhas, bem como a coleta de dados oceanográficos da cadeia Vitória-Trindade.

Participaram da expedição 19 pesquisadores, das universidades Federal Fluminense, do Estado do Rio de Janeiro, Federal de Minas Gerais, do Estado do Paraná, Federal do Rio Grande do Sul, Federal de Santa Catarina, Federal do Rio Grande, Federal do Pará e Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho e, ainda, do Projeto

Tamar (Tartarugas Marinhas), acompanhados de um oficial da Secirm.

O NPaOc *Apa*, estando em águas jurisdicionais do Espírito Santo, também realizou Patrulha Naval e Ação de Presença na região marítima do Arquipélago Trindade e Martim Vaz.

O Poit é um destacamento subordinado ao Comando do 1º Distrito Naval, mantido pela Marinha do Brasil desde 1957. Sua ocupação garante a soberania nacional sobre aquela fração de território



Participantes da Comissão

brasileiro, bem como o direito ao Brasil de explorar os recursos existentes na Amazônia Azul”.

(Fonte: www.mar.mil.br)

ESCOLA NAVAL VENCE REGATA SANTOS-RIO

O Veleiro Oceânico *Marlim*, da Escola Naval (EN), conquistou o 1º lugar geral e o 1º lugar na Categoria ORC B, na 64ª Regata Santos-Rio, cuja largada ocorreu em 24 de outubro último.

Com um percurso aproximado de 200 milhas náuticas, entre a Baía de Santos (SP) e a Ilha da Laje (RJ), a Regata contou com a participação de 28 embarcações. Representando a EN, estiveram, além do *Marlim*, os veleiros *Dourado* e *Bijupirá*. A conquista, inédita para a Marinha do Brasil (MB), tornou-se ainda mais significativa pelo fato de os aspirantes terem superado velejadores de renome, como os medalhistas olímpicos Torben Grael e Eduardo Penido, que competiram com barcos mais modernos e bem preparados para regatas.

A tripulação do Veleiro Oceânico *Marlim* foi formada por um

oficial ex-tripulante do barco e oito aspirantes da EN, tendo contado, ainda, com a participação do atleta de alto rendimento da Equipe de Vela da MB, o Terceiro-Sargento – RM2-EP Rafael Hooper Pariz.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Veleiro Oceânico *Marlim* durante a Regata

6º DN REALIZA EVACUAÇÃO AEROMÉDICA DE CRIANÇA

Uma aeronave da Marinha do Brasil (MB) resgatou, em 22 de setembro último, um menino de 11 anos que estava em crise de convulsão continuada na Fazenda Ilha Verde, localizada a 63 km de Corumbá (MS), na região do Paraguai Mirim.

Durante a evacuação aeromédica (Evam), a criança foi acompanhada por um médico da MB, que prestou os primeiros socorros. Ao chegar ao heliponto do 4º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-4), uma ambulância do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) já aguardava o paciente para levá-lo ao hospital da cidade.



Menino resgatado por aeronave da MB recebe cuidados

O comandante do 6º Distrito Naval (Ladário-MS), Contra-Almirante Edervaldo Teixeira de Abreu Filho, demonstrou grande satisfação com o apoio prestado pela Marinha: “Nada é mais importante que a vida. Poder ajudar nesses momentos não tem preço”, ressaltou.

O HU-4 possui atualmente três aeronaves UH-12 Esquilo, que são de suma importância para região pantaneira, em função da facilidade de se deslocarem rapidamente para locais afastados e de difícil acesso.

(Fonte: www.mar.mil.br)

6º DN RESGATA GRÁVIDA EM BARRA DO SÃO LOURENÇO

O Comando do 6º Distrito Naval (Ladário-MS) encaminhou, em 24 de setembro último, uma aeronave à região da Barra do São Lourenço (MS), no Colégio Porto Esperança, localizado a 120 km de Corumbá, para resgatar uma gestante de 25 anos. A mulher estava perdendo líquido amniótico (líquido que protege o embrião), com riscos iminentes à gestação.

Durante o voo, a paciente foi acompanhada por um médico da Marinha que prestou os primeiros socorros. Ao chegar ao heliponto do 4º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, ela foi encaminhada por uma ambulância do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) ao hospital

da cidade. A Evacuação Aeromédica durou aproximadamente duas horas.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Mulher resgatada por helicóptero da MB

6º DN REALIZA 14ª EVACUAÇÃO AEROMÉDICA

O Comando do 6º Distrito Naval (Ladário-MS) realizou, em 6 de novembro último, a sua 14ª Evacuação Aeromédica (Evam) em 2014. Na ocasião, foi encaminhada uma aeronave à Fazenda Jatobazinho, localizada a 48 km de Corumbá (MS),



Mulher é resgatada por helicóptero da Marinha do Brasil

para resgatar Karoline Aparecida Victorio Garcia Ferreira, de 31 anos, que apresentava quadro de crise convulsiva.

Durante o voo de resgate, a paciente foi acompanhada por um médico da Marinha do Brasil que prestou os primeiros socorros. Ao chegar ao heliponto do 4º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-4), Karoline foi encaminhada por ambulância do Serviço de Atendimento Médico de Urgência (Samu) para um hospital da cidade. O resgate durou aproximadamente 30 minutos.

Atualmente, o HU-4 possui três aeronaves UH-12, que são importantes para a região pantaneira, pois se deslocam com facilidade a regiões afastadas e de difícil acesso.

(Fonte: www.mar.mil.br)

9º DN REALIZA EVAM DURANTE OPERAÇÃO AMAZÔNIA 2014

Um helicóptero modelo Esquilo, do 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-3), subordinado ao Comando do 9º Distrito Naval (Manaus-AM), realizou, em 13 de outubro último, a Evacuação Aeromédica (Evam) de uma criança que se encontrava com dificuldades respiratórias devido a uma pneumonia, no município amazonense de Maraã. A aeronave estava embarcada no Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas*, empregado na Operação Amazônia 2014, que teve início no dia 12 de outubro.

Durante a Evam, a criança foi acompanhada pela

mãe e por um médico da Marinha, que prestou os primeiros socorros. A criança foi encaminhada para o Hospital Municipal de Tefé para receber atendimento médico.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Criança resgatada durante a Operação Amazônia 2014

MARINHA APOIA COMBATE A INCÊNDIO EM PESQUEIRO

O Comando do 3º Distrito Naval (Natal-RN) prestou apoio logístico ao Corpo de Bombeiros Militar do Rio Grande do Norte, em 26 de setembro último, por ocasião da operação de combate a incêndio do barco de pesca *Miomar*, que se encontrava atracado no cais do porto de Natal.

O barco de pesca havia passado 80 dias no mar com uma tripulação de 14 pessoas, tendo atracado na manhã do dia 26 de

setembro no porto de Natal. O incêndio começou por volta das 23 horas, quando os tripulantes ainda estavam trabalhando no processo de desembarque da carga do navio – 90 toneladas de atum e meca.

Equipes da Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte (CPRN), do Grupamento de Fuzileiros Navais de Natal, da Base Naval de Natal e do Centro de Intendência da Marinha em Natal prestaram apoio técnico

e de material, com o uso de caminhões cisterna e líquido gerador de espuma, além de pessoal para sua operação.

A Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte abriu inquérito, com prazo de 90 dias, para apurar as circunstâncias do incêndio.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Lancha da CPRN faz a contenção durante a operação de combate ao incêndio

MB RESGATA VÍTIMA DE PICADA DE COBRA

O Comando do 6º Distrito Naval (Ladário-MS) encaminhou, em 13 de novembro último, uma aeronave do 4º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-4) à Fazenda Santa Mônica, localizada a 200 km de Corumbá (MS), para resgatar Mario Lino Velasquez Rodrigues, de 28 anos, vítima de picada de cobra.

Durante todo o voo, a vítima foi acompanhada por um médico da Marinha do Brasil (MB), que prestou os primeiros socorros. Assim que a aeronave pousou, o resgatado



Resgate realizado por aeronave do HU-4

foi levado por ambulância do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) a hospital da cidade. A Evacuação Aero-médica (Evam) durou aproximadamente duas horas.

Somente neste ano, a MB realizou 15 Evams na área do 6º Distrito Naval, dentre as quais resgatando quatro vítimas de picada de cobra.

(Fonte: www.mar.mil.br)

AvHoFlu *CARAVELAS* SINALIZA NAUFRÁGIO DE NAVIO BOLIVIANO E LOCALIZA Balsa DESAPARECIDA

O Aviso Hidroceanográfico Fluvial (AvHoFlu) *Caravelas* sinalizou com um farolete provisório, em 28 de setembro último, o naufrágio do Rebocador TNR 12, da Armada boliviana, que estava encalhado e emborcado no km 1.347 do Rio Paraguai, nas proximidades da Ilha dos Bugres. Com o uso de *Side Scan Sonar*, instalado na Lancha de Sondagem *Joaninha*, foi localizada, ainda, a balsa que estava sendo rebocada pelo TNR 12 e que se encontrava desaparecida.

A balsa estava a aproximadamente 100 metros a montante da posição de encalhe do rebocador e a 18 metros de profundidade, não oferecendo risco à navegação.

Dessa forma, o *Caravelas* contribuiu para a segurança da navegação e, por



Instalação do farolete sobre o casco do Rebocador TNR 12

consequente, para a salvaguarda da vida humana e preservação ambiental nas águas de jurisdição do Comando do 6º Distrito Naval (Ladário-MS).

(Fonte: www.mar.mil.br)

HELIBRAS INICIA CONSTRUÇÃO DE CENTRO DE TREINAMENTO E SIMULADORES NO RJ



Maquete virtual do Centro de Treinamento e Simuladores

Como parte do contrato do projeto H-XBR, firmado com o Ministério da Defesa para fornecimento dos helicópteros EC725 às Forças Armadas com treinamento e suporte, a Helibras iniciou a construção, no Rio de Janeiro, de seu novo Centro de Treinamento e Simuladores (CTS).

Localizada no Bairro Recreio dos Bandeirantes, a obra tem previsão de conclusão para o primeiro semestre de 2015. Após a finalização da estrutura física e eletrome-

cânica do prédio, a Helibras vai instalar um *Full Flight Simulator* (FFS) capaz de realizar treinamento tanto para o modelo militar EC725 quanto para sua versão civil, o EC225. O FFS estará disponível a partir do quarto trimestre de 2015.

O CTS contará com o que há de mais moderno em termos de simuladores de voo para helicópteros. O FFS permitirá ao piloto realizar a sua qualificação de tipo, treinamentos recorrentes, treinamentos de situações de emergência, entre outros. O simulador virá com uma base de dados visual

de todo o território nacional, desenvolvida especialmente para os operadores brasileiros. A tecnologia tornará os treinamentos o mais próximo possível de cada realidade operacional, seja para os pilotos do segmento *Oil&Gas* – com o EC225 –, ou para os pilotos militares que operam o EC725.

A Helibras, única fabricante brasileira de helicópteros, já entregou desde a sua fundação, em 1978, mais de 750 helicópteros no País, sendo 70% do modelo Esquilo, fabricado em Itajubá (MG).

(Fonte: www.helibras.com.br/)

III CONGRESSO NACIONAL DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO E AQUAVIÁRIO

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) participou, entre os dias 13 e 16 de outubro último, do III Congresso Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário e Aquaviário, realizado na Universidade do Vale do Itajaí (Univali), em Itajaí, Santa Catarina.

O evento foi coordenado pela Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho e contou com o apoio institucional da DPC. O Congresso promoveu a divulgação de conhecimentos e experiências sobre segurança e saúde no trabalho portuário e aquaviário, além do debate de ações que visam melhorar o desenvolvimento de trabalho nesses setores.

Em todos os dias houve palestras, debates e apresentações de trabalhos sobre vigilância em saúde, trabalho da mulher, riscos ambientais, ergonomia, prática do trabalho em altura,

aposentadoria especial, entre outros temas de interesse dos trabalhadores. O público participou intensamente dos debates, tirou dúvidas e compartilhou suas ideias e anseios.

O Capitão de Mar e Guerra Mauro

Guimarães Carvalho Leme Filho, da Superintendência do Ensino Profissional Marítimo da DPC, discorreu sobre a “Responsabilidade na Gestão de Saúde e Segurança no Trabalho Aquaviário”. Também estiveram presentes ao encontro representantes do Ministério do Trabalho e Emprego, da Organização Internacional do Trabalho, da Univer-

sidade do Vale do Itajaí, da Transpetro, da Comissão Permanente Nacional Aquaviária, da Secretaria de Desenvolvimento Regional de Itajaí e de diversas federações e sindicatos de trabalhadores do setor.

(Fonte: www.mar.mil.br)



SOBENA 2014

Foi realizado de 10 a 12 de novembro último, no Centro de Convenções Bolsa do Rio, o 25º Congresso Nacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e *Offshore* (Sobena 2014). O evento, promovido a cada dois anos pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), teve como tema, nesta 25ª edição, “Tecnologia para a exploração das novas fronteiras marítimas e para o desenvolvimento sustentável da indústria naval”.

O Congresso é o principal e mais tradicional evento da indústria marítima brasileira. No Sobena 2014, foram realizadas 18 sessões técnicas, com a apresentação de 74 trabalhos. Nos painéis e nas conferências, foram apresentados temas estratégicos para o desenvolvimento da indústria marítima nacional, tais como: transporte e logística; indústria naval brasileira e conteúdo local; eficiência energética e redução dos impactos ao meio ambiente; situação do sistema portuário brasileiro; e desenvolvimento da engenharia naval militar no Brasil.

Em paralelo ao evento, foi realizado o Fórum Estudantil, voltado para os alunos dos cursos de engenharia e tecnologia afins à engenharia naval e oceânica e à área de exploração e produção de petróleo e gás em alto-mar. O propósito foi aproximar os alunos da indústria, e para tal foram apresentadas várias tecnologias requeridas nas áreas de projeto, construção e operação e indicadas as diversas atividades de trabalho oferecidas na área. Como reconhecimento e estímulo aos novos talentos, o Sobena 2014 premiou os melhores trabalhos de jovens engenheiros e estudantes.

Foi conferido, ainda, o Prêmio Sobena International Award aos professores Hisaaki Maeda (da Universidade de Tóquio) e Odd Magnus Faltinsen (da Universidade

Norueguesa de Ciência e Tecnologia), por suas fundamentais contribuições para a engenharia naval e oceânica em nível internacional.

O Sobena 2014 teve os seguintes patrocinadores: Transpetro, Sistema Firjan, Grupo Wilson Sons, ABS Classificadora, Estaleiro Vard Niterói, Estaleiro Amazônia, Wartsila do Brasil, Forship Engenharia, Estaleiro Enseada, Lloy’s Register e Grupo CBO. Apoiaram o evento: Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e *Offshore* (Sinaval); Diretoria de Portos e Costas; Instituto Alberto Luz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppe/UFRJ); Universidade de São Paulo; Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro; Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma); revistas TN Petróleo, Portos e Navios e Intermarket; e portal Fator (internet).



11º ENCONTRO DE TECNOLOGIA EM ACÚSTICA SUBMARINA

A Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha (SecCTM), por meio do Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), promoveu, entre os dias 3 e 5 de novembro último, o 11º Encontro de Tecnologia em Acústica Submarina (XI Etas). O evento, realizado na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), propiciou o intercâmbio entre integrantes da comunidade científica, da Marinha do Brasil (MB) e de empresas na área de Acústica Submarina e seus segmentos, dando ênfase aos aspectos de especial interesse à MB.

Organizado pela MB em parceria com o Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (Coppe/UFRJ), o encontro alcançou o maior número de artigos submetidos em sua história, gerando a realização de uma concorrida sessão de pôster, até então inexistente. Foram abordados os seguintes temas: Engenharia de Equipamentos Acústicos Submarinos, Geoacústica, Oceanografia Acústica, Posicionamento Acústico, Propagação Acústica Submarina, Processamento de Sinais Acústicos Submarinos e Sistemas Sonar.

Nessa edição, a tradicional reunião científica foi marcada pela participação de representantes de organizações do meio acadêmico e do setor produtivo, que pesquisam ou atuam em atividades de Acústica Submarina, tais como: IPqM, Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira, Escola de Guerra Naval, Coordenadoria-Geral do Programa de Desenvolvimento de Submarino com Propulsão

Nuclear, UFRJ, Universidade Federal Fluminense, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Universidade Federal de Santa Catarina, Universidade de São Paulo, Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca (Cefet-RJ), Universidade Federal da Bahia, Universidade Federal de Santa Maria, Instituto de Pesquisas Tecnológicas, Institut d'Electronique de Microelectronique et de Nanotechnologie (França), Universidade de Algarve (Portugal), Universidad de Las Islas Baleares (Espanha) e as empresas Thales e Wave Tech. Essa variedade de participantes fomentou as discussões técnicas de qualidade e o intercâmbio de informações.

O XI Etas integrou o calendário de atividades 2014 da SecCTM e faz parte de um projeto que busca o aprimoramento tecnológico, oriundo da aplicação do conhecimento científico em áreas estratégicas da MB, entre elas a de Acústica Submarina. Nesse contexto, a SecCTM criou uma Gerência de Acústica Submarina e tem estimulado a interação entre pesquisadores de diferentes instituições nacionais e estrangeiras nessa área de conhecimento.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Foto oficial do XI Etas

XVI REUNIÃO ANUAL DA REDE DE BIBLIOTECAS INTEGRADAS DA MARINHA

Foi realizada em 23 de outubro último, no auditório do Museu Naval (Rio de Janeiro -RJ), a XVI Reunião Anual da Rede de Bibliotecas Integradas da Marinha (Rede BIM). O encontro, aberto pelo diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Vice-Almirante (Rfº-EN) Armando de Senna Bittencourt, teve o propósito de promover a troca de experiências entre os profissionais das 46 bibliotecas das OM (Organizações Militares) que compõem a Rede BIM, a fim de disseminar os conhecimentos imprescindíveis à manutenção e ao desenvolvimento da Rede.

Um dos destaques do evento foi a palestra sobre a Hemeroteca Digital da



Ângela Bettencourt apresentando a Hemeroteca Digital

Biblioteca Nacional, ministrada pela coordenadora da Biblioteca Nacional Digital, Ângela Bettencourt. Também foram apresentadas as práticas das bibliotecas do Tribunal Marítimo, do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira e da Escola de Guerra Naval. Além disso, houve explanação sobre o *site* da *Revista*



CC (T) Leniza, coordenadora da Reunião



Assinatura do Acordo de Cooperação Técnica

Marítima Brasileira (RMB). Encerrando a reunião, foi realizado *workshop* com as novas funcionalidades da Rede.

Na ocasião, foi assinado, ainda, termo de Acordo de Cooperação Técnica da DPHDM com a Fundação Biblioteca Nacional (FBN), que beneficiou a Marinha do Brasil (MB) com a digitalização da coleção da *RMB*, desde sua primeira edição, em 1851, até o ano de 2012. Com a iniciati-

va, foram digitalizadas mais de 150 mil páginas pela FBN, sem custos para a MB, representando uma economia de cerca de 600 mil reais. Como contrapartida, a FBN continuará disponibilizando a coleção da *RMB* em sua Hemeroteca Digital. O conteúdo digital e impresso da *RMB* será mantido pelas duas instituições, promovendo mais acessos às informações e visibilidade para o acervo raro e precioso da MB.

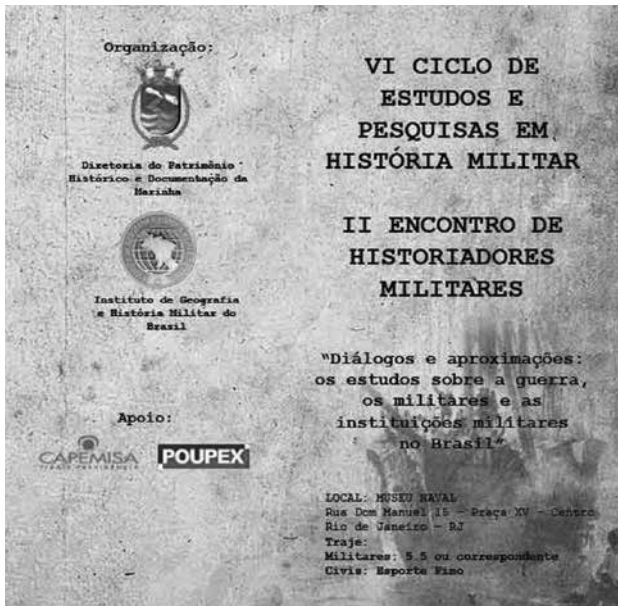
DEBATES SOBRE HISTÓRIA MILITAR NO MUSEU NAVAL

O Museu Naval, na cidade do Rio de Janeiro, foi sede, nos dias 24 e 30 de setembro último, do VI Ciclo de Estudos e Pesquisas em História Militar e do II Encontro de Historiadores Militares, realizados simultaneamente. Sob o tema “Diálogos e aproximações: os estudos sobre a guerra, os militares e as instituições militares no Brasil”, os historiadores Francisco Doratioto, da Universidade de Brasília e especialista na Guerra do Paraguai, e Francisco Carlos Teixeira da

Silva, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e estudioso em História Militar, atraíram pesquisadores e universitários à sede da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

No dia 24, o evento foi aberto com a conferência “Reflexões e perguntas sobre a Guerra do Paraguai”, pelo Professor Doutor Francisco Doratioto. À tarde, foram realizadas as seguintes mesas redondas: “Instituições militares de produção de conhecimento histórico: espaços de pesquisa e produção em História Militar”, com o Capitão de Corveta Carlos André Lopes da Silva (DPHDM e Laboratório de Estudos sobre os Militares na Política-Lemp) e o Capitão Alcemar Ferreira Junior (Arquivo Histórico do Exército); e “Guerras, estudos estratégicos e relações internacionais”, com Eurico de Lima Figueiredo (Universidade Federal Fluminense-UFF) e o Capitão de Mar e Guerra Francisco Eduardo Alves de Almeida (Escola de Guerra Naval).

No dia 30, as mesas redondas versaram sobre os temas “A guerra nos estudos da Antiguidade e do Medievo”, por Paulo André Leira Parente (Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro-Unirio) e Manuel Rolph Cabeceiras (UFF); e “Militares e instituições



militares: abordagens da histórica política e social”, por Adriana Barreto de Souza (Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro), Celso Castro (Fundação Getúlio Vargas) e Wagner Bueno (DPHDM e Lemp). “Guerra, militares e instituições militares: diálogos e aproximações” foi o tema da Conferência de Encerramento, proferida por Francisco Car-

los Teixeira (UFRJ e Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro).

A organização do evento ficou a cargo da DPHDM (Capitão de Fragata Pierre Paulo de Cunha Castro) e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil-IGHBM (Professor Renato Jorge Paranhos Restier Junior). O apoio foi da Capemisa e da Poupex.

WORKSHOP “DISSEMINANDO O DIREITO MARÍTIMO” E LANÇAMENTO DO LIVRO *80 ANOS DO TRIBUNAL MARÍTIMO 1934-2014*

Foi realizada, em 15 de outubro último, a IV Edição do *workshop* “Disseminando o Direito Marítimo”. Na ocasião, foi também lançado o livro *80 anos do Tribunal Marítimo 1934-2014*, encerrando as comemorações do octogésimo aniversário do órgão. O evento, uma realização do Tribunal Marítimo (TM), aconteceu no Plenário do Tribunal, na cidade do Rio de Janeiro, e contou com a presença de renomados especialistas da área do Direito Marítimo. O *workshop* foi aberto pelo presidente do TM, Vice-Almirante (RM1) Marcos Nunes de Miranda, e contou com a presença de representantes dos principais escritórios de advocacia do Brasil, de renomados especialistas, acadêmicos e profissionais que atuam direta e indiretamente na área do Direito Marítimo, além de autoridades navais, como o Vice-Almirante Cláudio Portugal Viveiros, diretor de Portos e Costas, representando o comandante

da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

Além de debates, foram proferidas as seguintes palestras: “A estrutura organizacional da Autoridade Marítima”, pelo Juiz Sergio Bezerra de Matos, do TM; “A importância do novo Código de Processo Civil para o Tribunal Marítimo”, pela Advogada Mônica Júdice; “O Tribunal Marítimo como órgão auxiliar do Poder Judiciário e a importância de suas decisões”, pelo Advogado Osvaldo Sammarco; “Relação entre Processo no Tribunal Marítimo e Reparação Civil”, pelo Professor Luiz Roberto Leven Siano, presidente do Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo; “O prédio do Tribunal Marítimo no contexto histórico da Praça XV de Novembro”, pelo Historiador Milton Teixeira; e “A responsabilidade do transportador marítimo nas convenções internacionais e no ordenamento jurídico brasileiro”, pelo



Advogado Arthur Carbone, presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo.

Em sua 4ª edição, o evento já é considerado uma referência na área do Direito Marítimo do País. Na ocasião, os primeiros exemplares da obra comemorativa dos 80 anos do Tribunal foram entregues ao Vice-Almirante (Ref^o) Luiz Augusto Correia, ex-presidente do TM, e ao diretor da

Procuradoria Especial da Marinha (PEM), Vice-Almirante (Ref^o) Rui da Fonseca Elia.

O evento teve os seguintes patrocinadores: Amaggi, Transpetro, Wilson Sons, Aliança, Companhia de Navegação Norsul, Emgepron, Fundação de Estudos do Mar e Login.

(Fontes: Bono nº 713, de 13/10/2014, e www.mar.mil.br/tm)

SÃO PAULO BOAT SHOW 2014

O Transamérica Expo Center, na cidade de São Paulo, transformou-se, entre 25 e 30 de setembro último, em uma “marina seca” ao abrigar a 17ª edição do São Paulo Boat Show, maior salão náutico *indoor* da América Latina. Mais de cem expositores nacionais e internacionais mostraram mais de 200 barcos de diversos tamanhos e preços, além de equipamentos, motores e acessórios.

Pelo espaço de 40 mil m², circularam cerca de 40 mil pessoas, entre executivos, empresários, profissionais liberais e esportistas. Para exibir seus produtos e realizar negócios, os expositores dividiram-se nos seguintes setores: shopping náutico; lojas, motores, acessórios e moto aquática; estaleiro nacional; e estaleiros e importadores. Também destacou-se mais uma vez o Espaço dos Desejos. A área de 3 mil m², que já se tornou um ponto de encontro dos amantes da sofisticação, contou com a presença de marcas que representam luxo e *glamour*.

Entre as novidades, estava a Vintage Boats, especializada em marcenaria naval, e voltada para o restauro e execução de projetos especiais de embarcações de estética *vintage*. A marca pretende atender ao mercado brasileiro dentro da proposta de recuperar não só a estética das embarcações, mas também a navegabilidade e a segurança. O primeiro lançamento da

empresa, o *Sea Bright*, possui projeto original de 1930, todo construído em madeira, com 38 pés e motorização única a diesel, valorizando a tendência de *fuel efficiency*.

Já a Garmin Brasil, líder global em navegação por satélite, apresentou seus últimos lançamentos tecnológicos para facilitar a vida dos esportistas marítimos. Durante o evento, a marca debutou com as linhas de sondas echo e a nova série echodv, a tecnologia Downvü, além das linhas de GPS e GPS Portátil, o *tablet* Monterra e a câmera de ação Virb.

No setor de estaleiros, o Azimut Yachts lançou um modelo fabricado exclusivamente no País, a *Azimut 42*, e anunciou o início da produção no Brasil da premiada *Azimut 80*, embarcação de 80 pés, a partir de 2015. Em relação à temporada anterior, houve um acréscimo de mais de 70% nas vendas de embarcações novas e seminovas – o que corresponde a mais de 50 iates vendidos durante o ano e um aumento na produção de mais de 80% no que se refere à dimensão dos iates.

O São Paulo Boat Show 2014 teve o patrocínio da revista *Náutica* e da Petrobras BR e apoio da Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e seus Implementos (Acobar).

(Fontes: www.boatshow.com.br e Inteligenza Comunicação)

VIII SEMINÁRIO BRASILEIRO SOBRE ÁGUA DE LASTRO

O Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira realizou de 10 a 12 de novembro último, no Hotel de Trânsito A Ressurgência, em Arraial do Cabo (RJ), o VIII Seminário Brasileiro Sobre Água de Lastro (Sbal). O propósito do evento foi discutir e divulgar a implementação de procedimentos para o controle da introdu-



O Seminário reuniu 190 participantes de 27 países, além do Brasil, e mais de 84 instituições públicas, privadas e de ensino

ção de espécies invasoras, via água de lastro, e os sistemas de tratamento aprovados pela Organização Marítima Internacional (IMO) – órgão da Organização das Nações Unidas (ONU).

Participaram do seminário pesquisadores nacionais e internacionais representantes do Programa GloBallast Partnership da IMO; de empresas de sistemas de tratamento de água de lastro e de instituições marítimas, portuárias, ambientais e sanitárias do Brasil, além de representantes da Autoridade Marítima Brasileira e das autoridades marítimas de países das Américas, da Europa, da Ásia e da África.

Simultaneamente, foi realizada a reunião da Rede de Estudos Avançados de *Limnoperna Fortunei* (Realf), grupo de pesquisadores brasileiros envolvidos nos estudos de controle e manejo do molusco invasor conhecido como mexilhão dourado.

O VIII Sbal e o Programa GloBallast Partnership reuniram 190 participantes de 27 países, além do Brasil, e mais de 84 instituições públicas e privadas, além de instituições de ensino. A ideia do encontro foi a promoção de um fórum de consulta e comunicação entre

as várias partes internacionais envolvidas ou com interesses no projeto.

O uso da água de lastro é fundamental para a segurança do transporte aquaviário e faz parte de seu procedimento operacional, servindo para controlar o calado e a estabilidade do navio, de forma a manter as tensões estruturais do casco dentro de limites seguros. A água de lastro é então utilizada pelos navios para compensar a perda de peso decorrente do desembarque de cargas.

Juntamente com a água de lastro, são capturados pequenos organismos que podem acabar sendo transportados e introduzidos em outro porto na rota de navegação. As principais consequências negativas da introdução de espécies exóticas e nocivas incluem: o desequilíbrio ecológico das áreas invadidas, com a possível perda de biodiversidade; prejuízos em atividades econômicas utilizadoras de recursos naturais e consequente destabilização social de comunidades tradicionais; e a disseminação de enfermidades em populações costeiras, causadas pela introdução de organismos patogênicos.

Já existem registros de bioinvasão por meio da água de lastro espalhados pelo mundo inteiro. No Brasil, um exemplo é justamente o mexilhão dourado, espécie nativa de rios e arroios chineses e do sudeste asiático que entrou em águas sul-americanas por meio da água de lastro. Pode-se citar também a introdução, supostamente ocasionada por incrustação em plataformas de petróleo, de duas espécies exóticas de corais, a

Tubastraea coccinea e a *Tubastraea tagusensis*, conhecidas popularmente por coral-sol.



Diretor do IEAPM, Contra-Almirante Oscar Moreira da Silva Filho, e demais autoridades participantes

(Fontes: Bono nº 713, de 13/10/2014, www.mar.mil.br e www.ieapm.mar.mil.br)

SEMINÁRIO DE OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO DA PAZ E AÇÕES HUMANITÁRIAS

A Marinha do Brasil, por meio do Comando do Desenvolvimento Doutrinário do Corpo de Fuzileiros Navais (CDDCFN), realizou de 17 a 19 de novembro último, na cidade do Rio de Janeiro, o Seminário de Operações de Manutenção da Paz e Ações Humanitárias: Lições Aprendidas e Perspectivas. O evento foi aberto pelo comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto.

A finalidade do seminário foi compartilhar informações e experiências de cada país-membro da União de Nações Sul-Americanas (Unasul) sobre os referidos temas, a fim de contribuir para o preparo das Forças para essas missões e para o fomento de medidas de confiança mútua.

Na abertura do evento, o comandante da Marinha exaltou a importância da iniciativa da Unasul: “Tenho certeza de que a presença dos senhores e senhoras permitirá um valoroso intercâmbio das experiências acumuladas por nossos países em operações de paz e humanitárias, contribuindo para um seminário com excepcional relevância e qualidade, compatível com as aspirações da União de Nações Sul-Americanas”.

A Unasul é uma organização intergovernamental composta pelos 12 países da América do Sul, que, por meio do seu Conselho de Defesa, participou do seminário enviando dois representantes de cada nação. O Brasil, na qualidade de anfitrião, foi representado por

dois representantes de cada Força e dois do Ministério da Defesa, além de observadores da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, convidados pelo CDDCFN. A programação do seminário incluiu palestras de civis

e militares atuantes no segmento em tela, debates, demonstrações de ações realizadas em operações de paz e mostruário de meios utilizados em tais atividades.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Comandante da Marinha e demais autoridades participantes do seminário

INFORMAR 2014

Foi realizado de 14 a 16 de outubro último, na Escola de Guerra Naval (Rio de Janeiro-RJ), o VIII Simpósio de Tecnologia da Informação e Comunicações da Marinha – Informar 2014. O evento foi promovido pelo Estado-Maior da Armada, sob a supervisão da Diretoria-Geral do Material da Marinha, organizado pela Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha (DCTIM) e teve como tema principal “Integração e Sinergia – todos no mesmo barco melhorando os resultados da Tecnologia da Informação na Marinha do Brasil”.

Participaram do Informar 2014 palestrantes do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, do Ministério da Defesa, do Exército Brasileiro, da Força Aérea Brasileira, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, do Comando de Operações Navais, do Centro de Análise de Sistemas Navais, do

Centro de Instrução Almirante Alexandrino, do Centro de Tecnologia da Informação da Marinha e da própria DCTIM.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Diretor-Geral do Material da Marinha, Almirante de Esquadra Luiz Guilherme Sá de Gusmão, durante a abertura do Informar 2014

SIMPÓSIO “A GRANDE GUERRA (1914-1918): UMA (RE)VISÃO DESDE O BRASIL”

As diferentes perspectivas acerca da Primeira Guerra Mundial, que completou cem anos de sua deflagração, foram abordadas no simpósio “A Grande Guerra (1914-1918): uma (re)visão desde o Brasil”. O evento foi realizado em 5 e 6 de

novembro último, no Museu Naval (Rio de Janeiro-RJ), organizado por Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Escola de Guerra Naval, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Universidade Cândido Mendes e pelo Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro.

No primeiro dia, foram realizadas duas mesas-redondas: “A Grande Guerra e as novas tecnologias”, tendo como expositores o Vice-Almirante (Ref^o-EN) Armando de Senna Bittencourt (diretor da DPHDM) e o Capitão de Mar e Guerra José Augusto de Moura; e “O Brasil e a América Latina na Grande Guerra”, com a participação do Capitão de Mar e Guerra (RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida e dos professores doutores Fernando Luiz Vale Castro e Fernando Rodrigues.

No dia de encerramento, houve mais duas mesas-redondas: “Revisões e reinterpretções da Grande Guerra”, com as explanações dos professores doutores Francisco Carlos Teixeira e Guilherme Moerbeck; e “O legado persistente da Grande Guerra: Europa e Oriente Médio”, com exposição pelo Professor Márcio Scalécio e pelo Professor Doutor Flávio Limonic.

**SIMPÓSIO:
A GRANDE GUERRA (1914-1918):
UMA (RE)VISÃO DESDE O BRASIL**

05 e 06 DE NOVEMBRO
MUSEU NAVAL - RJ



Lançamento do livro
- Gigantes da Estratégia Naval. Alfred Mahan e Herbert Richmond - Francisco Eduardo Alves de Almeida

**MAIS INFORMAÇÕES E INSCRIÇÃO
ANTICIPADA EM:**
simpósio-agrandeguerra.blogspot.com.br

ORGANIZAÇÃO:







LOCAL: RUA DOM MANUEL, 15 - CENTRO - RIO DE JANEIRO - RJ

SIMPÓSIO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL MILITAR

Foi realizado de 24 a 28 de novembro último, pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), o I Simpósio do Patrimônio Histórico e Cultural Militar do Ministério da Defesa. O evento aconteceu no auditório da Escola

de Guerra Naval, no Rio de Janeiro (RJ).

Paralelamente, foram realizados o IV Encontro de Gestão de Arquivos Militares Brasileiros e o III Encontro de Profissionais de Bibliotecas Militares Brasileiras, que tiveram como tema central “Acesso e uso da



I Simpósio do Patrimônio Histórico e Cultural Militar

2014

IV Encontro de Gestão de Arquivos Militares Brasileiros e
III Encontro de Profissionais de Bibliotecas Militares Brasileiras

24 a 28 de novembro

Auditório da Escola de Guerra Naval | Av. Pasteur nº 480 – Urca – Rio de Janeiro

informação – parceria governo-sociedade”. Organizados em caráter de revezamento pelas Forças Armadas, os encontros desta edição ficaram a cargo da Marinha do Brasil (MB).

Nos eventos, foram apresentadas palestras de representantes das Forças Armadas, de várias universidades, do Ministério da Defesa (MD), da Fundação Biblioteca Nacional (FBN), da Empresa de Gestão de Documentos, do Conselho Regional de Biblioteconomia da 7ª Região, da Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro, do Arquivo Nacional, do Comando da Aeronáutica, da Empresa Extra Libris e de outras instituições.

O Simpósio foi aberto pelo secretário-geral do Ministério da Defesa, Ari Matos Cardoso, que compôs a mesa juntamente com o diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante (EN) Armando de Senna Bittencourt, e com os representantes do Comando do Exército, do Comando da Aeronáutica, do Arquivo Nacional e da Fundação Biblioteca Nacional. As palestras foram divididas em quatro temáticas (uma a cada dia).

Na primeira temática, “Gestão da Informação Governamental”, foram proferidas as seguintes palestras: “Um panorama sobre a preservação de coleções da Biblioteca Nacional”, por Jayme Spinelli, da FBN; “Preservação de documentos digitais”, pelo Professor Doutor Humberto Celeste Innarel-

li, da Universidade Estadual de Campinas; “Acesso à informação: premissas e requisitos”, pela Capitão de Mar e Guerra (RM1) Maria Rosângela da Cunha, da Empresa de Gestão de Documentos ISSX; “Biblioteca Nacional Digital”, por Angela Monteiro Bettencourt, da FBN; “A importância da informação para as organizações”, por Miraildes Alves Regino, do MD; e “Gestão e acesso à informação – o patrimônio documental brasileiro às margens do Rio Lethe”, por Ricardo M. Pimenta.

“Direito à informação: política de uso e acesso” foi o assunto da segunda temática, abordado nas seguintes palestras: “Parceria para o Governo Aberto: compromisso do Arquivo da Marinha com a sociedade brasileira”, pela Capitão de Fragata (T) Cláudia Drumond do Nascimento, da DPHDM; “Perspectivas e cenários político-jurídicos para os arquivos federais”, pelo Professor Doutor José Maria Jardim, da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (Unirio); “O livro como patrimônio histórico-cultural e a biblioteca como espaço de memória, acesso e uso da informação”, pelo Professor Doutor Marcos Miranda, do Conselho Regional de Biblioteconomia da 7ª Região; “Bibliotecas de Memória – uma abordagem sobre o caso PGE-RJ”, por Thiago Cirne, da Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro; “Projeto Acervo Santo Dumont – a importância do tratamento documental para a garantia do acesso”,

pela Segundo-Tenente (Aqv) Barbara Cristina Barbosa Pinto da Silva; e “Rumo a uma cultura de acesso à informação: a Lei nº 12.527/2011”, por Marília Andrade Fidalgo, do MD.

No terceiro dia do encontro, o foco foi a temática “Compartilhamento e disseminação da informação”, com as palestras: “O papel dos arquivos na implementação da Lei de Acesso à Informação”, por Jaime Antunes, do Arquivo Nacional; “Implantação do Sistema Eletrônico de Informação no Ministério da Defesa”, por Nilsa Paulo Azevedo, do MD; “Acesso aberto e o papel das instituições e ensino superior e de pesquisa”, pela Professora Doutora Simone Weitzel, da Unirio; “Indicadores de produção intelectual em Defesa”, pela Tenente-Coronel (RM1) Jaqueline Barradas, do Comando da Aeronáutica; “Preservar

para compartilhar”, por Ana Maria Pavani, da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro; e “Que me dizem da verdade? Sociedade e Mediação”, pelo Professor Laffayette Alvarez Junior, da Unirio.

A temática do último dia do evento foi “Tecnologia como ferramenta de acesso à informação”, com a apresentação das seguintes palestras: “Os repositórios arquivísticos digitais confiáveis como política para o acesso à informação”, por Daniel Flôres, da Universidade Federal de Santa Maria; “As dimensões da ciência aberta”, por Fabiano Caruso, da empresa ExtraLibris; e “O Brasil Global e a Sociedade em Rede”, por Gil Giardelli.

O Simpósio foi encerrado com a leitura das moções e a entrega de certificados.

(Fontes: Bono nº 790, de 10/11/2014 e www.defesa.gov.br)

AgARACATI FORMA PESCADORES PROFISSIONAIS

A Agência da Capitania dos Portos em Aracati – AgAracati – (CE) formou, em 9 de setembro e em 23 de outubro últimos, duas turmas do Curso de Formação de Aquaviários-Pescador Profissional Nível 1 (CFAQ-III C/M N1).

Em setembro, formaram-se 60 alunos da comunidade da Praia do Canto Verde, do município cearense de Beberibe. Já em outubro, concluíram o curso 150 alunos de Icapuí, também no Ceará. Nesta última ocasião, a cerimônia e entrega dos certificados foi presidida pelo agente da Capitania dos Portos em Aracati, Capitão-Tenente (AA) Marcos Roberto

Martins da Costa, e contou com a presença de autoridades civis da localidade.

Após a entrega dos certificados e das Carteiras de Inscrição e Registro aos novos pescadores, estes agradeceram pela oportunidade do curso proporcionado pela Marinha do Brasil, que contribui não só para a capacitação profissional do brasileiro, mas para reforçar os



Novos pescadores profissionais



Turma com os certificados de conclusão do curso

laços de amizade e respeito profissional entre a Força e a comunidade marítima.

O curso tem o propósito de habilitar o aluno para as competências exigidas para inscrição de aquaviário na categoria de pescador profissional, no nível de Habi-

litação 1, para o exercício da capacidade exclusiva na função de pescador, a ser desempenhada em embarcação de pesca de qualquer tipo e porte, empregada em qualquer tipo de navegação.

(Fonte: www.mar.mil.br)

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS MARÍTIMOS DA EGN

A Escola de Guerra Naval (EGN), por meio de seu Centro de Estudos Político-Estratégicos (Cepe), abriu processo seletivo para ingresso no Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), *Stricto Sensu* – Mestrado Profissional, com início em 2015 (Turma 2015). Poderão se inscrever candidatos que possuam graduação completa, em qualquer curso reconhecido pelo Ministério da Educação.

O curso tem como proposta preparar quadros civis e militares, com ênfase no campo marítimo, a fim de contribuir para o aperfeiçoamento da capacitação de pessoal especializado e fomentar pesquisas para

a ampliação do conhecimento acadêmico marítimo em áreas de interesse do poder marítimo e da defesa nacional. O curso é homologado pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior do Ministério da Educação (Capes), tem carga horária de 360 horas presenciais e duração prevista de dois anos letivos.

Mais informações sobre o edital, vagas, processo seletivo e corpo docente poderão ser visualizadas na página <http://www.ppgem.egn.mar.mil.br>. Informações adicionais poderão ser obtidas pelos telefones 8121-9177 (Retelma) ou 2546-9177.

(Fonte: www.mar.mil.br)

ATLETAS DE ALTO RENDIMENTO SÃO INCORPORADOS À MB

Foram incorporados à Marinha do Brasil (MB), em 14 de novembro último, 51 atletas de alto rendimento pertencentes à Reserva de 2ª Classe da Marinha (RM2). A cerimônia de conclusão do Estágio de Habilitação para Praças e Estágio de Aplicação para Praças foi realizada no Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan), no Rio de Janeiro (RJ), com os atletas militares fazendo o Juramento à Bandeira Nacional.

A cerimônia encerrou um ciclo de atividades intensas, com duração de 45 dias, destinado à adaptação dos novos atletas à vida militar e à formação militar naval.

A incorporação desses atletas integra o Programa Olímpico da Marinha (Pro-

lim), que visa à preparação de equipes militares brasileiras para compor a delegação dos 6^{os} Jogos Mundiais Militares, em 2015, na Coreia do Sul, e também contribuir para o desenvolvimento do desporto nacional no atual ciclo olímpico, com a participação dos atletas nos Jogos Olímpicos Rio 2016.

Dentre os militares incorporados, estão alguns nomes que se destacam no cenário do esporte nacional, como a atleta Terceiro-Sargento RM2-EP Kahena Kunze, que faz parceria com Martine Grael na vela, e a Terceiro-Sargento RM2-EP Fabiana Beltrame, destaque no remo olímpico.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Cerimônia de incorporação

RESULTADOS ESPORTIVOS

22º CAMPEONATO MUNDIAL MILITAR DO CISM DE TAEKWONDO

Atletas da Marinha do Brasil (MB) conquistaram oito das 12 medalhas obtidas pela Seleção Brasileira Militar de Taekwondo na competição, realizada de 14 a 21 de agosto em Teerã, no Irã. Na colocação geral, o Brasil conquistou o 3º lugar. O Terceiro-Sargento (RM2-EP) Henrique Precioso de Moura foi eleito o melhor atleta masculino do Mundial Militar.

Os resultados foram os seguintes: Ouro – 3º SG Henrique Precioso de Moura (Categoria 74 kg); Prata – 3º SG Debora Nunes

(Categoria 67 kg), 3º SG Fernanda Mattos (Categoria 49 kg), 3º SG Douglas Marcelino (Categoria 87 kg) e 3º SG Felipe Kenji (Categoria 63 kg); Bronze – 3º SG Talisca Reis (Categoria 53 kg), 3º SG Rafaela Araújo (Categoria 57 kg). O 3º SG Luiz Ricardo, da Categoria Principal (Faixa Preta), conquistou a inédita Medalha de Bronze no “Ponsae” (equivalente ao “Kata” do karatê).

CAMPEONATO MUNDIAL SÊNIOR DE LUTA OLÍMPICA

Realizado de 6 a 14 de setembro em Tashkent, no Uzbequistão. A 3º SG (RM-

2-EP) Aline da Silva Ferreira conquistou o 2º lugar na Categoria 75 kg. Esta foi a primeira medalha conquistada pelo País em campeonato mundial nesta modalidade.

CAMPEONATO MUNDIAL DE VELA

A 3º SG (RM2-EP) Martine Soffiatti Grael conquistou a Medalha de Ouro na Classe 49erFX. A competição aconteceu de 8 a 21 de setembro em Santander, na Espanha. Com esse resultado, a 3º SG Martine Grael, que fez dupla com a atleta civil Kahena Kunze, garantiu a única medalha do Brasil no campeonato.

PRÊMIO INTERNATIONAL SAILING FEDERATION (ISAF) ROLEX WORLD SAILOR OF THE YEAR 2014

A 3º SG Martine Grael e a Grumete Kahena Kunze foram premiadas como velejadoras do ano em cerimônia realizada em Palma de Mallorca, Espanha, em 4 de novembro, por terem conquistado o Campeonato Mundial de Vela da Classe 49erFX. O prêmio, criado em 1994, é o reconhecimento da Isaf aos atletas que se

destacaram nas competições de vela ao longo do ano.

XII REGATA DE REMO EM ESCALER DO CFN

O Batalhão de Engenharia de Fuzileiros Navais (BtlEngFuzNav) venceu a XII Regata de Remo em Escaler do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), realizada em 9 de novembro, na Lagoa Rodrigo de Freitas (foto abaixo). A 1ª colocação foi obtida pelo segundo ano consecutivo, na modalidade Remo de Combate.



MB E UNIVERSIDADE DE LISBOA FIRMAM ACORDO DE COOPERAÇÃO

A Escola de Guerra Naval (EGN) e o Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP), da Universidade de Lisboa, celebraram, em 2 de outubro último, em Lisboa, Portugal, Acordo de Cooperação Acadêmica e Intercâmbio Técnico. O documento prevê o intercâmbio acadêmico e técnico na área de Estudos Marítimos, compreendendo investigação



Participantes da celebração do Acordo de Cooperação

científica, formação e docência; cooperação técnica; intercâmbio de pessoal docente e estudantes de graduação e pós-graduação e realização de pesquisas e projetos conjuntos.

Assinaram o convênio o Professor Doutor Manuel Augusto Meirinho Martins, presidente do ISCSP, e o Capitão de Mar e

Guerra (RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida, representante da EGN. Estiveram presentes ao ato docentes da Universidade de Lisboa, dentre os quais o Vice-Almirante Antonio Manuel da Silva Ribeiro, da Armada portuguesa, professor do ISCSP.

(Fonte: www.mar.mil.br)

VF-1 REALIZA EXERCÍCIO DE LANÇAMENTO DE BOMBAS EM NATAL

O Esquadrão VF-1 lançou, em 24 e 25 de novembro último, 120 bombas de exercício, durante treinamento de emprego ar-solo – quando o objetivo é atingir alvos em terra. O lançamento foi feito a partir da Base Aérea de Natal (RN).

Durante as manobras, que contribuíram para a qualificação e o adestramento de dez aviadores navais, foram realizados 21 lançamentos de voo no Estande de Tiro de Maxaranguape, em curto espaço de tempo, demonstrando



Aeronave do VF-1

a prontidão das três aeronaves e o empenho do Destacamento Aéreo Terrestre em municiamento e prontificação dos meios aéreos.

Dando continuidade à missão, no dia 27 do mesmo mês, pela primeira vez desde sua criação, o VF-1 lançou, a partir das aeronaves N-1004 e N-1021, duas bombas aéreas, com 230 kg de carga explosiva, aumentando consideravelmente sua capacidade de combate e demonstrando o preparo da Força Aeronaval.

(Fonte: www.mar.mil.br)

CAPITANIA FLUVIAL DE TABATINGA APOIA ENEM NO ALTO SOLIMÕES

A Capitania Fluvial de Tabatinga (CFT), subordinada ao Comando do 9º Distrito Naval (Manaus-AM), apoiou, nos dias 7 e 10 de novembro último, a entrega de malotes das provas do Exame Nacional do Ensino Médio (Enem), no município amazonense de Benjamin Constant, a 1.120 quilômetros da capital.

O transporte foi realizado na Lancha de Apoio ao Ensino e Patrulha Regional *Rio*



Embarque das provas do Enem em Tabatinga

Tonantins. Além de possibilitar a entrega dos malotes, a participação da CFT garantiu a segurança do material no trecho entre

os portos dos municípios de Tabatinga e Benjamin Constant.

(Fonte: www.mar.mil.br)

AMAZUL E FDTE ASSINAM PARCERIA PARA O PROGRAMA DO SUBMARINO NUCLEAR

A Amazônia Azul Tecnologias de Defesa S.A. (Amazul) e a Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE) assinaram, em 5 de setembro último, acordo de parceria para a realização de pesquisa, desenvolvimento e implantação do Projeto Conceitual do Complexo Radiológico do Estaleiro e Base Naval (EBN) da Marinha do Brasil, que está sendo projetado pelo Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP).

Nesse complexo, que a Marinha constrói em parceria com a empresa Odebrecht, em Itaguaí, no Rio de Janeiro, serão realizadas as etapas de construção, montagem, integração, lançamento, operação e manutenção dos novos submarinos. O complexo integra o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), que está sendo conduzido pela Coordenadoria-Geral do Programa de Desenvolvimento de Submarino com Propulsão Nuclear, com apoio do CTMSP e da Amazul.

O Complexo Radiológico engloba áreas em que serão aplicadas normas nacionais e internacionais de segurança nuclear, daí a necessidade de um rigoroso projeto conceitual, anterior às fases seguintes do projeto e de construção do complexo. Essas áreas compreendem a manutenção de reatores

nucleares, instalações marítimas, suporte e instalações do SN-BR (submarino de propulsão nuclear), instalação de proteção física e gestão de emergência, entre outras.

A missão primordial da Amazul, estatal constituída em agosto de 2013, é viabilizar o desenvolvimento do submarino de propulsão nuclear, tecnologia imprescindível

para que o País exerça a soberania plena sobre as Águas Jurisdicionais Brasileiras. Para executar seus projetos e oferecer serviços tecnológicos, a Amazul retém, atrai e capacita recursos humanos de alto nível e busca se associar com organizações públicas e privadas de

alto nível tecnológico.

A FDTE é uma organização de notória especialização na área de pesquisa e desenvolvimento, com mais de 40 anos de experiência nas mais diversas áreas da engenharia. Foi criada por um grupo de professores da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli/USP), com o propósito de promover o desenvolvimento tecnológico do Brasil. A instituição é reconhecida pela importante contribuição que tem dado ao País nas questões ligadas ao desenvolvimento. Grandes feitos contribuíram para esse reconhecimento. Nasceu do Laboratório de Sistemas Digitais o histórico “Patinho Feio”, como foi chamado o



Assinatura do acordo de parceria

primeiro computador brasileiro, construído em 1972. Com o patrocínio da Marinha, foi desenvolvido o G10, que se tornou o segundo computador genuinamente brasileiro, também criado pela FDTE. Entre

os resultados do projeto, surgiram profissionais capacitados, diversas ramificações na difusão do conhecimento e empresas nacionais para atuarem no setor.

(Fonte: www.mar.mil.br)

BASE DE DADOS “MILITARY & GOVERNMENT COLLECTION”

Com a finalidade de promover a difusão continuada do conhecimento, encontra-se disponível na página da Escola de Guerra Naval (EGN) na intranet a base de dados “Military & Government Collection”, organizada pela EBSCO Information System, uma das maiores empresas privadas dos Estados Unidos da América (EUA).

Essa base de dados reúne mais de 400 títulos de periódicos especializados e acadêmicos com recursos importantes para localizar, com rapidez e precisão, resultados de pesquisas nas áreas de Defesa, Governo e Forças Armadas. Sua cobertura internacional apresenta aos pesquisadores uma visão ampla de assuntos relacionados aos altos estudos militares.

A ferramenta pode ser acessada na página da EGN/Biblioteca, no *link*: <http://www.egn.mb/biblioteca.php>, clicando no ícone “EBSCO Host”.

Outra novidade na EGN foi o início da publicação, em setembro último, do *Boletim Geocorrente*, trabalho que contém análises sucintas de fatos relevantes ocorridos no cenário internacional sob a ótica da Geopolítica, procurando-se identificar os elementos agravantes, motivadores e

contribuintes para a escalada de conflitos e crises. Ao final do Boletim, é apresentada, ainda, uma seção com *links* para artigos sugeridos para leitura.

De periodicidade mensal, o *Boletim Geocorrente* é elaborado pelo Grupo de Pesquisa em Geopolítica Corrente, do Laboratório de Simulações e Cenários, subordinado

ao Centro de Estudos Político-Estratégicos daquela Escola. O grupo surgiu com o propósito de discutir o sistema internacional por meio da lente teórica da Geopolítica, dividindo o planeta, para efeito de análise, em dez regiões geográficas: América do Sul; América do Norte e Central; África Subsaariana; Oriente Médio e Norte da África; Europa; Rússia e ex-URSS; Sul da Ásia; Leste Asiático; Sudeste Asiático e Oceania; e

Ártico e Antártica.

O Boletim pode ser acessado pela página da EGN na intranet, no *link* “Boletim Geocorrente”. Ali também é possível o interesse se cadastrar para receber as edições futuras do Boletim via *e-mail* e encaminhar comentários, críticas e/ou sugestões para aperfeiçoamento desse produto. Após fase de testes, o Boletim estará disponível também na página da EGN na internet.

(Fonte: Bono nº 795, de 12/11/2014)



SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE LEGISLAÇÃO DA MB

Foi desenvolvido pela Diretoria de Administração da Marinha (DAdM) o Sistema de Gerenciamento de Legislação da Marinha (LegisMar). O sistema possui acesso livre e tem como propósitos facilitar consulta às legislações e documentos administrativos de interesse de todos os setores da Marinha do Brasil (MB) e manter um arquivo histórico das informações nele inseridas.

Para que o LegisMar opere de forma plena, é necessário que todas as Organizações Militares (OM) da Força mantenham nele

seus documentos administrativos institucionais atualizados.

Os procedimentos para consulta, cadastramento e manutenção do sistema estão estabelecidos no Boletim Técnico DAdMBotec 10-002/2012, disponível no *site* da DAdM na intranet, no caminho “principal/publicações/boletinstécnicos”. Informações adicionais podem ser obtidas na Divisão de Cadastro e Legislação (DAdM-11), pelo telefone/Retelma: (21) 2104-6234/8110-6234.

(Fonte: Bono nº 795, de 12/11/2014)

SISTEMA DE INFORMAÇÕES GERENCIAIS DE LOGÍSTICA E MOBILIZAÇÃO DE DEFESA

O Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav) entregou, de 17 a 21 de novembro último, o Sistema de Informações Gerenciais de Logística e Mobilização de Defesa (SIGLMD) à Chefia de Logística do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas do Ministério da Defesa.



O sistema entregue tem como propósito ser a ferramenta computacional do Sistema de Logística e Mobilização de Defesa e do Sistema Nacional de Mobilização. Ele será aplicado no Centro de Coordenação de Logística e Mobilização do Ministério da Defesa, integrado às Forças Armadas e a outros órgãos e instituições de interesse, em âmbito nacional, a fim de prover informações confiáveis, adequadas e em tempo real para a tomada de decisão estratégica, interoperando com os sistemas de informações de apoio às funções logísticas das Forças Armadas.

(Fonte: www.mar.mil.br)

ETAPA 2 DO PROJETO DE MODERNIZAÇÃO DO SISPAG

O diretor de Finanças da Marinha, Contra-Almirante (IM) Samy Moustapha, assinou, em 30 de outubro último, contrato para o início da Etapa 2 do Projeto de Moderni-

zação do Sispag 2 (Sistema de Pagamento do Pessoal da Marinha). Esta etapa visa à modernização dos demais módulos do Sispag, dentre os quais destacam-se o Sistema

de Pagamento no Exterior, o Sistema de Repasses de Benefícios, os módulos Dirf (Declaração do Imposto sobre a Renda Retido na Fonte), Pasesp/Rais (Programa de Formação do Patrimônio do Servidor/Relação Anual de Informações Sociais), com conclusão prevista para o ano de 2016, ocasião em que será finalizada a modernização do Sistema de Pagamento de Pessoal da Marinha.

No mês de outubro, também foi iniciada a implantação gradual do Sispag 2, contemplando o pagamento de inativos e pensionistas. A entrada em produção do sistema contou com a participação do Serviço de Inativos e Pensionistas da Marinha (SIPM), além de Organizações Centralizadoras e Organizações de Apoio e Contato, distribuídas por todo o território nacional.

Foi possível constatar o correto funcionamento das evoluções tecnológicas do projeto, destacando-se a transmissão automatizada de dados cadastrais e financeiros

entre o Sistema de Inativos e Pensionistas da Marinha (Sipem), gerido pelo SIPM, e o Sispag 2, que passou a reunir as informações necessárias à atribuição automática de rubricas de remuneração, sem esquecer das inúmeras e específicas situações de direito e regras de cálculo encontradas na base

de dados do Sipem, tais como: anistiados políticos, pensionistas de ex-combatentes e decisões judiciais, entre outras.

Conforme o cronograma de implantação do Sispag 2, novas funcionalidades do sistema serão gradualmente disponibilizadas nos próximos meses, em benefício dos usuários. Está

prevista também, para início de 2015, a entrada em produção, no Sispag 2, do pagamento dos militares ativos, concluindo, conforme planejamento da Etapa 1 do Projeto de Modernização do Sispag 2, o processamento integral da folha de pagamento da Marinha do Brasil.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Autoridades durante a assinatura do contrato

NPa *BOCAINA* APREENDE BARCOS PESQUEIROS

O Navio-Patrolha (NPa) *Bocaina*, subordinado ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Norte, apreendeu, em 28 de outubro último, os barcos pesqueiros *RP Pesca* e *Serrano II*. As embarcações colocavam em risco a segurança da navegação e descumpriam a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lesta) e a do Defeso da Piramutaba e Camarão Rosa que vigora nas águas jurisdicionais brasileiras.

A ação ocorreu durante a ação de Patrulha e Inspeção Naval, em coordenação com agentes do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), na área marítima adjacente ao litoral do Estado do Pará.

As embarcações não possuíam as documentações regulamentares e nem tripulantes habilitados. Os apetrechos de pesca e cargas (cerca de 1,0 tonelada de pescado) dos pesqueiros foram

apreendidos pelos agentes do Ibama, por estarem com as licenças para a atividade vencidas.

O NPa *Bocaina* escoltou os dois barcos até à Patromoria da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, em Belém (PA), para conclusão do processo de apreensão e as medidas decorrentes.

(Fonte: www.mar.mil.br)



NPa *Bocaina* rebocando as embarcações

NPa *PIRAJÁ* APRESA EMBARCAÇÃO PESQUEIRA IRREGULAR

O Navio-Patrolha (NPa) *Pirajá*, subordinado ao Comando da Flotilha de Mato Grosso, realizou, de 23 a 25 de outubro



Navio-Patrolha *Pirajá* realiza apresamento de embarcação irregular

último, Operação de Patrulha Naval e Inspeção Naval no trecho compreendido entre os quilômetros 1.515 e 1.647 do Rio Paraguai, área de jurisdição do 6º Distrito Naval (Ladário-MS).

Nos dias de operação, o navio realizou 23 inspeções navais, entre embarcações miúdas e de grande porte, e efetuou o apresamento de uma embarcação pesqueira cujo condutor estava sem habilitação. A embarcação apresada foi conduzida até o Porto Geral de Corumbá e entregue à Capitania Fluvial do Pantanal.

(Fonte: www.mar.mil.br)

NHo *GARNIER SAMPAIO* APOIA REMPLAC

O Navio Hidroceanográfico (NHo) *Garnier Sampaio*, subordinado ao Comando do 4º Distrito Naval (Belém-PA), realizou de 30 de julho a 10 de setembro a Comissão Oceanográfica I, em apoio ao Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira (Remplac). Os trabalhos foram desenvolvidos na área marítima compreendida entre as cidades de Viseu (PA) e Carutaperá (MA).

Durante a comissão, foram realizados levantamentos de dados em conjunto com pesquisadores do Grupo de Estudos Marinhos e Costeiros da Universidade Federal do Pará (UFPA). As informações serão utilizadas como material de análise para o Laboratório de Geologia e Recursos Minerais Marinhos daquela Universidade, em conformidade com as diretrizes do Remplac.

O Remplac tem o propósito de contribuir para o conhecimento do substrato marinho da plataforma continental jurídica brasileira, por meio da

avaliação dos seus recursos minerais, abordando as questões ambientais, de manejo e de gestão.

(Fonte: www.mar.mil.br)

NOVO PORTO-SECO EM SUAPE

Após realizar adequações solicitadas pela Receita Federal para instalar o novo porto-seco em Suape, Pernambuco, a Wilson Sons Logística obteve, em 11 de setembro último, aprovação do órgão federal para iniciar as operações da Estação Aduaneira de Interior (Eadi) Suape. Com um investimento total de R\$ 11 milhões, o empreendimento compõe, junto com o Centro Logístico (CL) Suape, um complexo que integrará operações de comércio exterior e logística doméstica em uma das regiões que mais crescem no Brasil. O modelo já foi empregado com sucesso no Estado de São Paulo, onde a companhia opera a Eadi Santo André e o Centro Logístico São Paulo, em Itapevi.

As obras do complexo, concluídas no último mês de julho, tiveram início em janeiro de 2012. O Centro Logístico iniciou suas operações no começo de 2013. Agora, com o aval da Receita Federal, o terminal alfandegado (Eadi) passa a operar de imediato.

O novo porto-seco tem capacidade de movimentar 29 mil TEUs ao ano e conta com 12 mil posições de *pallet* em seu armazém e 1.255 TEUs em posições para contêiner e toda a infraestrutura necessária para operações relacionadas a importação e exportação. O terminal está preparado para receber carga de diversos segmentos, em especial químicos, farmacêuticos, bebidas, cosméticos e cargas de projeto.

(Fonte: Textual Comunicação)

PORTONAVE BATE RECORDE SUL-AMERICANO DE PRODUTIVIDADE

A Portonave, terminal portuário localizado no município de Navegantes (SC), bateu o recorde sul-americano de produtividade ao atingir a marca de 270,4 movimentos por hora (mph) na movimentação de contêineres no navio MSC *Agrigento*. A operação do navio ocorreu na madrugada de 18 de outubro último, e foram usados seis guindastes do tipo portêiner na atividade.

Ao todo, foram realizados 2.064 movimentos em 7h38min de trabalho, com média de 45 movimentos por guindaste. O feito aconteceu na semana que o Terminal completou sete anos de operação.

A produtividade, medida em mph, é um dos principais indicadores de eficiência operacional em terminais portuários. Nesta ação, cada embarque e desembarque de contêiner é contado como um movimento, assim como a colocação e a retirada das tampas dos porões dos navios.

A Portonave, terminal portuário privado da Triunfo Participações e Investimentos, responde por 44% de toda carga containerizada operada pelos portos de Santa Catarina – os 56% restantes são divididos entre outros quatro terminais. Entre janeiro e setembro de 2014, a Portonave movimentou 524.629 TEUs¹.

(Fonte: Assessoria de Comunicação da Triunfo Participações e Investimentos)

WILSON SONS REBOCADORES PASSA A OPERAR NO PORTO DO AÇU

A Wilson Sons Rebocadores realizou, em outubro último, as manobras de atracação e desatracação do primeiro navio a embarcar minério de ferro no Porto do Açú, no Rio de Janeiro. A operação ocorreu no Terminal de Minério (T1). A empresa já atua nos principais portos por onde o minério é escoado, como Ponta da Madeira (MA), Tubarão (ES) e Itaguaí (RJ).

O primeiro atendimento no Porto do Açú foi feito ao navio *M/V Keylight*, do tipo Panamax, com transporte de minério para a China. Por se tratar de uma fase experimental, toda a operação foi acompanhada por três práticos e supervisionada pela Autoridade Marítima. Cinco rebocadores

participaram da atracação. Na desatracação, também estiveram envolvidas na manobra cinco embarcações.

Recentemente, a Wilson Sons Rebocadores iniciou outras três operações, todas no Estado do Pará. Em agosto último, a companhia passou a atender o Porto de Belém, nos terminais de Miramar e Sotave, além de Vila do Conde, em Barcarena, e Trombetas, em Oriximiná.

O Grupo Wilson Sons é um dos maiores operadores integrados de logística portuária e marítima e soluções de cadeia de suprimento no mercado brasileiro. As principais atividades do grupo são divididas em dois sistemas – Portuário/Logístico e Marítimo.

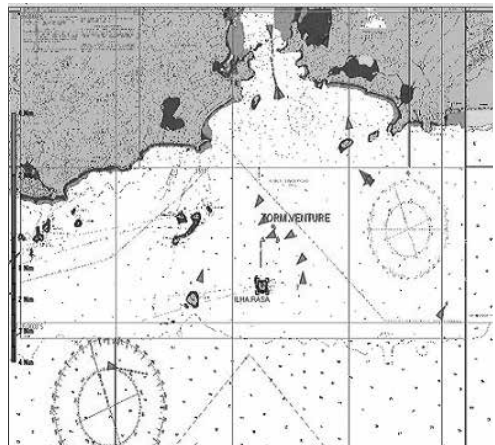
(Fonte: Textual Comunicação)

CAMR INSTALA SEU PRIMEIRO AIS DE AUXÍLIO À NAVEGAÇÃO

O Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego (CAMR), buscando incorporar novas tecnologias que auxiliem o navegante, iniciou, em 21 de agosto último, uma prova de conceito com a ativação de um AIS AtoN (Sistema de Identificação Automática de Auxílio à Navegação) no radiofarol da Ilha Rasa (RJ).

O AIS (Automatic Identification System) permite a difusão automática de características e localização de alvos próximos (até 40 milhas náuticas, cerca de 74 km). No caso do AIS AtoN (Aid to Navigation), os dados difundidos são do sinal náutico, proporcionando ao navegante mais uma informação de referência. Além disso, serão realizadas experiências de transmissão de mensagens de seguran-

ça, primariamente avisos meteorológicos da área do Rio de Janeiro.



AIS AtoN em carta raster

1 N.R.: Unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés.

Essa iniciativa faz parte de um planejamento que visa dotar o CAMR de uma rede AIS de capacidade ampliada, utilizando funções diversas como: monitoramento do tráfego marítimo, identificação dos sinais náuticos, captação e difusão de dados de sensores meteorológicos, auxílio em

operações de Busca e Salvamento, difusão de mensagens de segurança, entre outras. O posicionamento de equipamentos será feito em locais estratégicos e de alcance aumentado, como os faróis da costa do Rio de Janeiro.

(Fonte: www.mar.mil.br)

MB REALIZA ACISO EM SÃO ROQUE DO PARAGUAÇU

O Comando do 2º Distrito Naval (Salvador-BA) realizou, de 14 a 18 de novembro último, Ação Cívico-Social (Aciso) em São Roque do Paraguaçu, localizada a 169 km da capital baiana, às margens da Baía de Todos os Santos. A ação foi executada em parceria com a Enseada Indústria Naval.

Durante a Aciso, a Marinha do Brasil (MB) prestou diversos serviços de saúde à população. Foram realizadas 744 consultas médicas; 389 atendimentos nas áreas de fisioterapia, farmácia e nutrição e 1.620 procedimentos

odontológicos. Além disso, foram entregues 27 próteses dentárias.



Criança da comunidade sendo atendida por militar da MB

Na ocasião, também foram prestados serviços diversos, como corte de cabelo, inscrição de embarcações, curso de formação de aquaviários, exposição de equipamentos náuticos e de Fuzileiros Navais e orientações sobre como ingressar na Marinha.

A Aciso contou com a colaboração do Tribunal de Justiça da Bahia, da Secretaria de Segurança Pública do Estado da Bahia e da Prefeitura Municipal de Maragogipe.

(Fonte: www.mar.mil.br)

NAsH TENENTE MAXIMIANO REALIZA ACISO NO RIO PARAGUAI

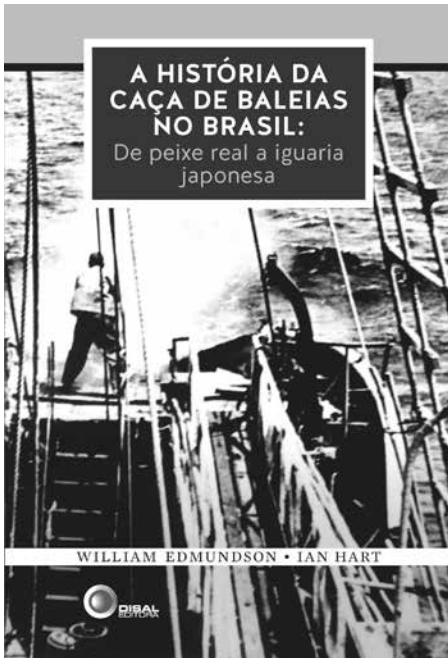
O Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Tenente Maximiano* suspendeu, em 9 de outubro último, com uma equipe formada por cinco enfermeiros, dois médicos e dois dentistas, além de militares de diversas organizações militares subordinadas ao Comando do 6º Distrito Naval (Ladário-MS), para realizar Assistência Cívico-Social (Aciso) no tramo norte do Rio Paraguai.

Durante o período da Comissão, foram realizados 201 atendimentos médicos e 158 atendimentos odontológicos, além

da distribuição de medicamentos, toalhas, mantas e brinquedos. Os pacientes também receberam orientações sobre higiene bucal e prevenção de doenças sexualmente transmissíveis. Foram beneficiadas as comunidades de Porto Tamarineiro, Fazenda Jatobazinho, Paraguai Mirim, Barra de São Lourenço, Fazenda Amolar, Porto Chané e Porto Santa Catarina, além de áreas próximas ao Porto Geral de Corumbá e da Codrasa.

(Fonte: www.mar.mil.br)

A HISTÓRIA DA CAÇA DE BALEIAS NO BRASIL



Foi lançado recentemente, pela Disal Editora, o livro *A história da caça de baleias no Brasil*, dos historiadores William Edmundson e Ian Hart. A obra é a primeira a descrever de forma abrangente a história da caça de baleias no Brasil, começando com a atividade baleeira tradicional sob o monopólio da Coroa Portuguesa – o “peixe real” – até a introdução de navios modernos equipados com canhões-arpão no século XX.

Entre outros assuntos, são abordados a primeira caça de baleias por pescadores de Biscaia no Brasil colonial, as contribuições de baleeiros noruegueses, o polêmico estabelecimento de estações baleeiras administradas por japoneses no Rio de Janeiro e na Paraíba e os movimentos a favor da conservação, que conduziram à proibição da caça de baleias após 1985.

(Fonte: Ecco Press Assessoria de Imprensa)

LANÇAMENTO DO LIVRO *A BUSCA DE GRANDEZA*



Foi lançado em 4 de novembro último, no Departamento Esportivo do Clube Naval – Piraquê (Rio de Janeiro-RJ), o livro *A Busca de Grandeza – Marinha, Tecnologia, Desenvolvimento e Defesa*, de autoria do Vice-Almirante (EN) Elcio de Sá Freitas. A obra reúne artigos do autor publicados desde 2006 na *Revista Marítima Brasileira (RMB)* e tem o propósito de servir como subsídio para estudos que visem ao desenvolvimento continuado de uma tecnologia de engenharia naval militar no Brasil.

“Em seus artigos, o Almirante Elcio analisa a construção naval militar brasileira em uma de suas fases de apogeu, no último terço do século XX, comenta publicações estrangeiras que mostram erros e acertos de

seus programas de obtenção de submarinos e transmite suas opiniões baseadas em experiências e conhecimentos de quem já realizou. Sem dúvida, elas são úteis como subsídios para construção de um futuro, com grandeza”, avalia o diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante (EN) Armando de Senna Bittencourt, na apresentação à obra.

O Almirante Elcio é engenheiro naval com os títulos de Master of Science in Civil Engineering e de Naval Engineer no Massachusetts Institute of Technology (MIT), nos Estados Unidos da América. Além de serviços em navios, sua carreira abrangeu engenharia de campo no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, ensino e

pesquisa na Universidade de São Paulo, missões técnicas no exterior e projetos de engenharia na Diretoria de Engenharia Naval, onde culminou sua carreira como diretor e oficial mais antigo do Corpo de Engenheiros. Nos últimos oito anos, tem se dedicado ao estudo e à análise de questões de tecnologia, desenvolvimento e defesa, como colaborador assíduo da *Revista Marítima Brasileira*.

A Busca de Grandeza tem 479 páginas e foi editado pela Editora Serviço de Documentação da Marinha, da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). Ele pode ser adquirido na própria DPHDM ou na Loja do Museu Naval.

LANÇAMENTO DO LIVRO *BRASIL – LUTAS CONTRA INVASÕES, AMEAÇAS E PRESSÕES EXTERNAS*

Foi lançado em 25 de novembro último, no Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército, na cidade do Rio de Janeiro, o livro *Brasil – Lutas contra invasões, ameaças e pressões externas*. A obra, de autoria dos coronéis Cláudio Moreira Bento (organizador) e Luiz Ernani Caminha Giorgis, foi patrocinada pela Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB), pelo Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul (IHGRGS) e pela Fundação Habitacional do Exército/ Consórcio Nacional Poupex (FHE-Poupex).

Vários acadêmicos integrantes e colaboradores da FAHIMTB participaram da elaboração do livro: General de Divisão Arnaldo Serafim (abas), Professor de História Adilson Cezar (prefácio), Engenheiro Israel Blajberg (posfácio), Coronel Carlos Roberto Peres (comentário) e Capitão de Mar e Guerra Carlos Norberto Stumpf Bento (capas).

As ilustrações da obra, que tem 590 páginas, reverenciam, em especial, todos os líderes das lutas vitoriosas contra invasões,

ameaças e pressões militares externas em defesa dos objetivos permanentes do Brasil, como sua soberania, integridade, independência, democracia e liberdade.

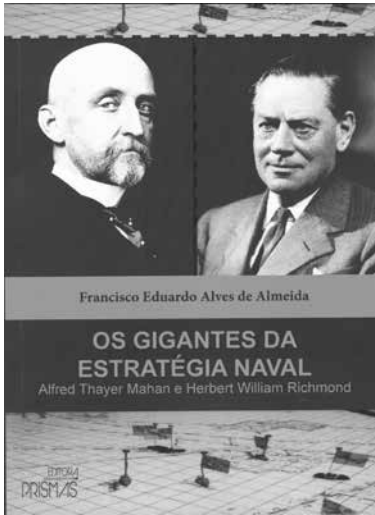
A edição é especialmente dirigida às escolas militares das Forças Armadas, às faculdades de História e de Relações Internacionais brasileiras e aos estudiosos e apreciadores do assunto.

(Fonte: Assessoria Cultural da FAHIMTB)



LANÇAMENTO DO LIVRO *OS GIGANTES DA ESTRATÉGIA NAVAL*

Foi lançado em 6 de novembro último, no Museu Naval, Rio de Janeiro (RJ), o livro *Os Gigantes da Estratégia Naval – Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond*, do Capitão de Mar e Guerra



(RM1) Francisco Eduardo Alves de Almeida, pela Editora Prismas. A obra faz parte da Coleção História Militar e Estratégia e é fruto da dissertação de mestrado do autor em História das Ideias e de sua tese de doutorado em História Comparada na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

Em 306 páginas, Alves de Almeida discorre sobre as vidas e os pensamentos de Mahan e Richmond, historiadores navais e “personagens fundamentais para se compreender de que maneira o poder marítimo permitiu que os Estados Unidos da América e o Império britânico se firmassem no concerto mundial”.

O autor foi diretor do Serviço de Documentação da Marinha (2005-2007) e, atualmente, é professor de Estratégia e História Naval, vice-coordenador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (mestrado profissional) e membro do Centro de Estudos de Política e Estratégia da Escola de Guerra Naval.

HNMD REALIZA PRIMEIRA CIRURGIA ROBÓTICA

O Hospital Naval Marcílio Dias (HNMD) realizou, em 21 de agosto último, sua primeira cirurgia robótica, pela Clínica de Urologia, utilizando o Sistema Da Vinci. O Da Vinci é um sistema de tratamento cirúrgico em que o cirurgião realiza procedimentos minimamente invasivos por meio de um console em que os braços robóticos fazem as manobras com grande precisão, o que, por serem estes mais maleáveis do que a mão humana, permite o acesso às regiões em que há restrições sem o equipamento.

A incorporação da sistemática da cirurgia robótica, inicialmente com a Clínica de Urologia, já pode oferecer um novo padrão de tratamento do câncer de próstata,

alinhada com o que há de melhor nos mais modernos hospitais do mundo.

(Fonte: www.mar.mil.br)



Sistema de tratamento cirúrgico Da Vinci

PATRONOS INSTITUÍDOS NA MARINHA DO BRASIL

Semana da Marinha – Em cumprimento à alínea c do item 3 das normas aprovadas pela Portaria nº 131, de 29MAI2009 do EMA, a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, divulga durante a “Semana da Marinha”, os nomes dos Patronos Instituídos na Marinha do Brasil:

1) Patrono da Marinha do Brasil:

Almirante Joaquim Marques de Lisboa (Marquês de Tamandaré), Aviso do Ministro da Marinha Nº 3.322, de 04 de setembro de 1925.

2) Demais patronos:

Patrono das Bandas de Música e Marcial da Marinha: Maestro Antônio Francisco Braga, Decreto Nº 62.683, de 10 de maio de 1968.

Patrono do Corpo de Saúde da Marinha: Cirurgião-Mor Joaquim Cândido Soares de Meirelles, Decreto Nº 63.684, de 25 de novembro de 1968.

Patrono da Hidrografia da Marinha: Capitão-de-Fragata Manoel Antônio Vital de Oliveira, Decreto Nº 77.070, de 21 de janeiro de 1976.

Patrono do Servidor Civil da Marinha: Mestre Antônio da Silva, Portaria do Ministro da Marinha Nº 131, de 18 de janeiro de 1980.

Patrono dos Artilheiros da Marinha: Capitão-de-Mar-e-Guerra Henrique Antônio Baptista, Portaria do Ministro da Marinha Nº 1.139, de 31 de dezembro de 1985.

Patrono dos Quadros de Oficiais Auxiliares da Marinha: Vice Almirante João do Prado Maia, Portaria do Ministro da Marinha Nº 1.037, de 19 de novembro de 1986.

Patrono dos Maquinistas da Marinha: Vice Almirante Ary Parreiras, Portaria do Ministro da Marinha Nº 1.037, de 19 de novembro de 1986.

Patrono do Quadro de Capelães da Marinha Capitão de Corveta (CN) Rodomark Fernandes de Souza – Dom Carlos O.S.B., Portaria Nº 0653, de 27 de julho de 1988.

Patrono das Mulheres Militares da Marinha: Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca. Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 0284, de 06 de julho de 1999.

Patrono do Corpo de Intendentes da Marinha: Vice-Almirante (IM) Gastão Motta, Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 43, de 13 de março de 2003.

Patrono do Corpo de Engenheiros Navais: Contra-Almirante (EN) João Cândido Brazil, Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 134, de 08 de julho de 2003.

Patrono das Comunicações Navais: Vice-Almirante Tácito Reis de Moraes Rego, Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 178, de 1º de setembro de 2008.

Patrono do Corpo de Fuzileiros Navais: Almirante (FN) Sylvio de Camargo, Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 38, de 26 de fevereiro de 2009.

Patrono da Ciência, Tecnologia e Inovação (CT&I) na Marinha do Brasil: Vice-Almirante Álvaro Alberto da Mota e Silva, Portaria do Estado-Maior da Armada nº 28, de 31 de janeiro de 2011.

Patrono da Inteligência da Marinha do Brasil: Vice-Almirante Humberto Giudice Fittipaldi, Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 179, de 18 de setembro de 2013.

Patrono da Aviação Naval: Vice-Almirante Protógenes Pereira Guimarães, Portaria do Estado-Maior da Armada Nº 341, de 11 de dezembro de 2014.

(Fonte: Bono nº 882 de 12/12/14)