



# RMB

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

V. 143 n. 10/12 outubro/dezembro 2023

Mala Direta

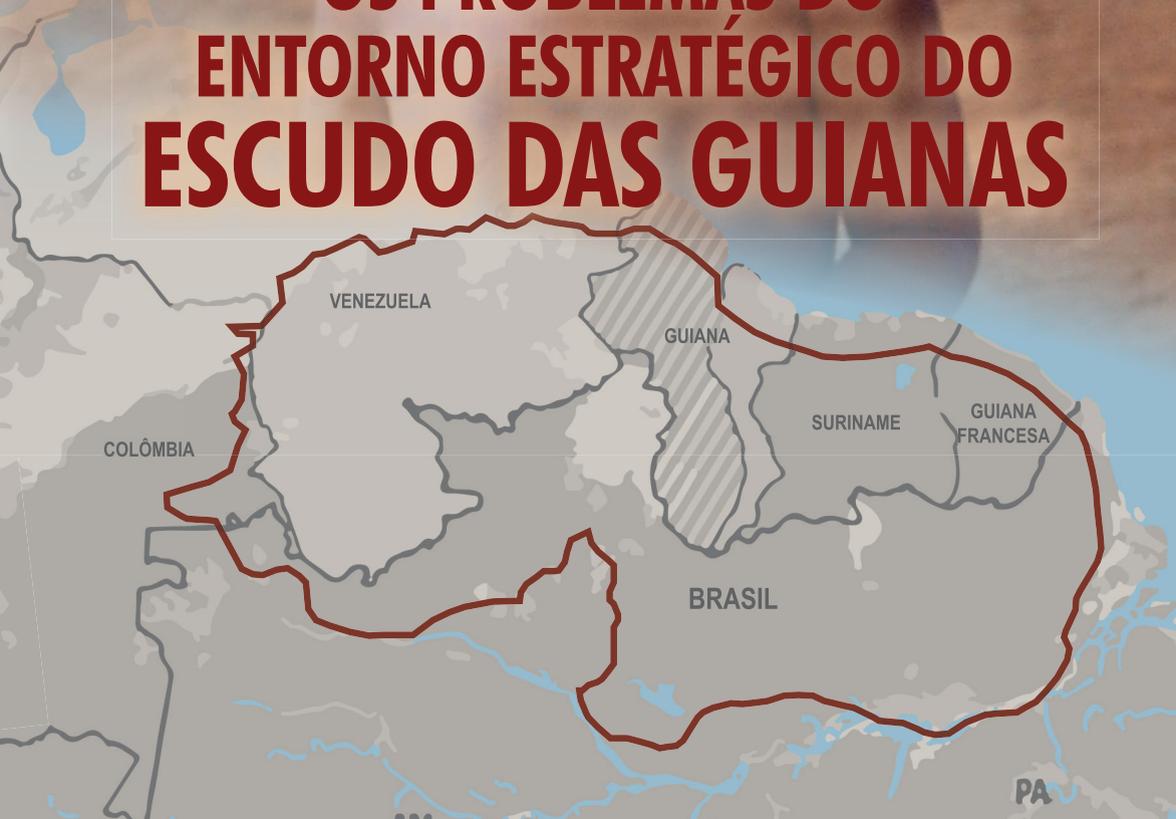
Básica

9912340143/2022-SE/RJ

DPHDM



## OS PROBLEMAS DO ENTORNO ESTRATÉGICO DO ESCUDO DAS GUIANAS





# INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

Bicentenário da Viagem da  
Fragata Imperial *Niterohy*

# **RMB**

## **REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

(Editada desde 1851)

v. 143 n. 10/12  
outubro/dezembro 2023

FUNDADOR

***Sabino Eloy Pessoa***  
Tenente da Marinha – Conselheiro do Império

COLABORADOR BENEMÉRITO

***Luiz Edmundo Brígido Bittencourt***  
Vice-Almirante

R. Marít. Bras.	Rio de Janeiro	v. 143	n. 10/12	p. 1-320	out./dez. 2023
-----------------	----------------	--------	----------	----------	----------------

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 *Marcos Sampaio Olsen*

## **SECRETARIA-GERAL DA MARINHA**

Almirante de Esquadra *Eduardo Machado Vazquez*

## **DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**

Vice-Almirante (RM1) *José Carlos Mathias*

## **REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

### **Corpo Editorial**

Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>º</sup>) *Carlos Marcello Ramos e Silva* (Editor)

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

Jornalista *Deolinda Oliveira Monteiro*

Jornalista *Kelly Cristiane Ibrahim*

### **Diagramação**

Designer Gráfica *Amanda Christina do Carmo Pacheco*

Designer Gráfica *Rebeca Pinheiro Gonçalves*

### **Assinatura/Distribuição**

Suboficial-RM1-CN *Maurício Oliveira de Rezende*

Marinheiro-RM2 *André Oliveira Vidal*

### **Departamento de Publicações e Divulgação**

Capitão de Mar e Guerra *Jefferson Oliveira de Almeida*

### **Apoio**

Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro

### **Tiragem**

7.300



laboratorio@laboratoriodeideias.com  
tel.: +55 (21) 99285-1212 | 99312-1976

## **REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

Rua Dom Manuel nº 15 — Praça XV de Novembro — Centro — 20010-090 — Rio de Janeiro — RJ  
☎ (21) 2104-5493 / 2104-5506 - R. 1606

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Na internet:**

<https://www.marinha.mil.br/rmb/>

### **Contato e remessa de matéria:**

E-mail: [rmbmateria@marinha.mil.br](mailto:rmbmateria@marinha.mil.br)  
8110-1496 (Retelma)

### **Assinatura e alteração de dados:**

E-mail: [rmbassinatura@marinha.mil.br](mailto:rmbassinatura@marinha.mil.br)  
8110-5493 (Retelma)

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

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

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

## SUMÁRIO

- 8 **NOSSA CAPA**  
**OS PROBLEMAS DO ENTORNO ESTRATÉGICO DO ESCUDO DAS GUIANAS**  
*Ali Kamel Issmael Junior* – Capitão de Fragata (EN)  
A importância estratégica da região. Produtores agrícolas, garimpeiros e indígenas. Infraestrutura, soberania, desenvolvimento e integração
- ★ ★ ★
- 26 **O TERREMOTO NO HAITI: 17 horas – do pesadelo à alegria**  
*Alexandre Luiz Alves da Silva* – Capitão de Mar e Guerra (FN)  
A Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti, Minustah. Haiti, 2010 – o cenário e as ações pós-terremoto
- 50 **INDEPENDÊNCIA DO BRASIL – Bicentenário da Viagem da Fragata Imperial**  
*Nitherohy*  
*Vagner da Rosa Rigola* – Capitão-Tenente (AFN)  
Bicentenário da Esquadra e da perseguição e apresamento de navios portugueses pela *Fragata Nitherohy*, em 1823
- 64 **O USO DA FORÇA CONTRA A PIRATARIA E A APLICAÇÃO DO DIREITO INTERNACIONAL HUMANITÁRIO NO MARCO DA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL**  
*João Batista Barbosa* – Contra-Almirante  
Pirataria na História. Operações antipirataria. Cooperação no Golfo de Aden. Desafios no Direito Internacional Humanitário. Situação no Golfo na Guiné
- 89 **A IMPORTÂNCIA E OS DESAFIOS DA OPERAÇÃO DO SUBMARINO DE PROPULSÃO NUCLEAR PARA O BRASIL**  
*Fernando de Luca Marques de Oliveira* – Contra-Almirante  
*Alceu Oliveira Castro Jungstedt* – Capitão de Mar e Guerra (RM1)  
Poder Marítimo e importância do mar para o Brasil. Atlântico Sul. Atualização doutrinária. Disponibilidade operacional
- 110 **CHINA: O Perturbador Dragão Silencioso**  
*Adauto Bunheirão* – Capitão de Mar e Guerra (FN)  
A Geopolítica e a Oceanopolítica. A Diplomacia Marítima e a Diplomacia Naval. Política Externa chinesa. Ensinaamentos para o Poder Naval brasileiro
- 131 **SOU UM OFICIAL DE MARINHA – Mas o que significa isso?**  
*Miguel Augusto Brum Magaldi* – Capitão de Mar e Guerra (RM1)  
A qualificação do oficial de Marinha. Currículos da Escola Naval e das escolas de Marinha Mercante

- 138 **BICENTENÁRIO DA ESQUADRA: Os Primeiros 200 Anos – Parte II**  
*Francisco Eduardo Alves de Almeida* – Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>o</sup>)  
A Marinha após a Independência. Atuação de Cochrane. A Cisplatina e a Guerra do Paraguai
- 160 **APLICAÇÃO DE ALGUNS PRINCÍPIOS DA LOGÍSTICA DE CRISE NA AMAZÔNIA OCIDENTAL – Mitigação de riscos à segurança humana**  
*Mauro Gonçalves Camara* – Capitão de Mar e Guerra (RM1)  
Integração logística. O Sistema Nacional de Mobilização. Vertentes da Logística. Logística de Crise
- 170 **U-X 65A: A EVOLUÇÃO DA TECNOLOGIA DAS BATERIAS**  
*René Vogt* – Engenheiro  
Foco evolutivo das baterias em submarinos. Novas baterias de lítio. Marcas, modelos e vantagens das novas tecnologias
- 179 **COOPERAÇÃO BRASIL-ÁFRICA DIANTE DA PRESENÇA CHINESA: Uma articulação pela Missão Naval brasileira na Namíbia**  
*Miguel Henrique Alexandre Dias Alves* – Capitão de Fragata  
As relações do Brasil com a África. A China na África. O Acordo de Cooperação Naval Brasil-Namíbia
- 192 **CONSOLIDAÇÃO E PERSPECTIVAS DO SISTEMA DE PROTEÇÃO AO PROGRAMA NUCLEAR BRASILEIRO**  
*Juarez Cerqueira Ferreira* – Capitão de Fragata  
Emergência nuclear. Criação e legislação do Sistema de Proteção ao Programa Nuclear (Sipron). Estrutura atual e perspectivas
- 210 **LAWFARE, UMA ESTRATÉGIA A SER EMPREGADA EM CONFLITOS**  
*Eduardo Alexandre Sturtz* – Capitão de Fragata  
Conceito. *Lawfare* instrumental. Respeito ao Direito Internacional. *Lawfare* na Rússia
- 233 **GEOPOLÍTICA DA GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA**  
*Paulo Fernando Ribeiro de Souza* – Professor  
Ocupação portuguesa na América do Sul. Missões jesuíticas espanholas. Tratados de Limites Coloniais. Formação e governos do Paraguai
- 247 **DOAÇÕES À DPHDM**
- 249 **NECROLÓGIO**
- 253 **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

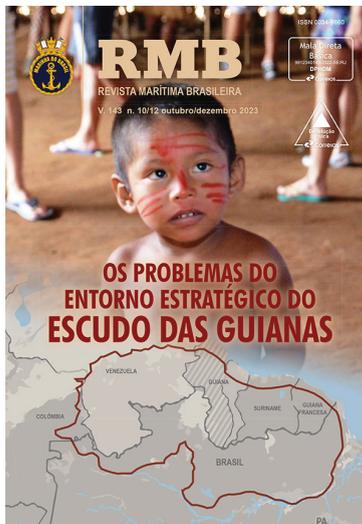
263 **REVISTA DE REVISTAS**

Sinopses de matérias selecionadas em mais de meia centena de publicações recebidas do Brasil e do exterior

270 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

Coletânea de notícias mais significativas da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, e assuntos de interesse da comunidade marítima

# NOSSA CAPA



## OS PROBLEMAS DO ENTORNO ESTRATÉGICO DO ESCUDO DAS GUIANAS

**ALI KAMEL ISSMAEL JUNIOR\***  
Capitão de Fragata (EN)

---

### SUMÁRIO

Introdução  
O Entorno Estratégico do Escudo das Guianas  
Entrevistas  
Discussão  
Conclusões

### INTRODUÇÃO

A fronteira do Brasil com a República Bolivariana da Venezuela, a República do Suriname, a República Cooperativa da Guiana e o Departamento

Ultramarino e a Região da Guiana (Guiana Francesa) engloba um dos mais complexos e importantes entornos estratégicos para o desenvolvimento e o futuro do nosso país. Em função das riquezas naturais existentes e do componente humano

---

\* Mestre em Engenharia Elétrica pelo Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca (Cefet-RJ). Especialista em Análise do Ambiente Eletromagnético pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA). Engenheiro Elétrico com ênfase em Sistemas Eletrônicos, pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Serve atualmente no Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), como chefe da Célula de Controle de Projetos, Engenharia e Atividades Militares.

regional local (agricultores, indígenas e garimpeiros, entre outros), percebe-se a existência de inúmeras narrativas sobre o papel dos diversos atores diretamente envolvidos e as possíveis ações de Estado e de Governo para o desenvolvimento da região. No entanto, o que, mormente, surge para a opinião pública, na maior parte das vezes, são análises com viés por parte, principalmente, dos seguimentos políticos e da mídia (que, em alguns casos, nunca estiveram ou viveram onde ocorrem os fatos).

O autor deste artigo, motivado por sua participação como estagiário do Curso de Estado-Maior Conjunto (CEMC) 2022 na Escola Superior de Guerra (ESG), a partir da metodologia (BRASIL, 2019) sobre as Expressões do Poder Nacional preconizada pela ESG, coletou informações sobre o tema, por meio de entrevistas realizadas com duas personalidades com conhecimentos relevantes sobre o entorno estratégico mencionado: o Professor Doutor Lúcio Keury Almeida Galdino (Figura 1a), integrante do Corpo Discente do Curso de Licenciatura em Geografia da Universidade Estadual de Roraima (UERR), autor das obras *Roraima: Da colonização ao Estado* (Tomo I), *Roraima: Socieda-*

*de, política e meio ambiente* (Tomo II) e *Roraima: Questão indígena* (Tomo III); e o Coronel (EB-Ref.) Gélío Augusto Barbosa Fregapani (Figura 1b), que foi 6º comandante do Centro de Instrução de Guerra na Selva (CIGS), ex-assessor de Inteligência da Agência Brasileira de Inteligência (Abin) e ex-secretário de Segurança de Roraima.

Desta forma, a partir dos pontos de vista dos dois entrevistados, o propósito deste artigo é apresentar os problemas envolvidos e as diferentes visões sobre as possíveis soluções para a tomada de ações estratégicas por parte das autoridades competentes, de forma a sensibilizar os leitores para a importância da defesa das riquezas da Amazônia e do uso delas para incrementar o desenvolvimento da região em prol do bem comum não somente da população local, mas de todos os brasileiros.

## O ENTORNO ESTRATÉGICO DO ESCUDO DAS GUIANAS

A região de interesse deste trabalho é conhecida como Planalto, ou Escudo, das Guianas, uma formação geológica localizada entre o Oceano Atlântico e as



Figura 1 – (a) Prof. Dr. Lúcio Keury Almeida Galdino; e (b) Cel. Gélío Augusto Barbosa Fregapani



Figura 2 – Área Geográfica do Escudo das Guianas (WIKIPEDIA, 2022)

planícies amazônica e do Rio Orinoco, prolongando-se através da área de fronteira entre Brasil, Venezuela e Guianas, apresentando, contudo, uma fração no território da Colômbia, conforme a Figura 2 (WIKIPEDIA, 2022).

Diante das riquezas naturais minerais e de biodiversidade existentes, além do componente humano regional local (agricultores, indígenas e garimpeiros, entre outros), ela traz um dos mais complexos e importantes entornos estratégicos para o desenvolvimento e o futuro do Brasil. No entanto, a ocorrência de diversos problemas associados, principalmente, à extração ilegal das riquezas existentes, com prejuízo da população local e do meio-ambiente, com participação, inclusive, de agentes estrangeiros ou transnacionais, representa uma grave adversidade para a soberania e o desenvolvimento não só da região, mas do nosso país, conforme as Figuras 3a, 3b e 3c.

Nos próximos tópicos, utilizando a metodologia sobre as Expressões do Poder Nacional (Política, Econômica, Militar, Psicossocial e Científica e Tecnológica), preconizada pela Escola Superior de Guerra (BRASIL, 2019), serão apresentadas as entrevistas com o Prof. Dr. Lúcio Keury Almeida Galdino e o Cel. (EB-Ref.) Gélío Augusto Barbosa Fregapani, já mencionados no início deste artigo.

## ENTREVISTAS

***Prof. Dr. Lúcio Keury Almeida Galdino***

Data da entrevista: 8 de abril de 2022, por videoconferência Webex, das 16 horas às 17h30. Foi feita a seguinte pergunta: Na opinião do senhor, quais os maiores problemas, considerando as cinco expressões do Poder Nacional (a Política, a Econômica, a Psicossocial, a Militar e a



Figura 3 – (a) Canteiro de garimpo no Uraricoera (G1, 2021); (b) A demarcação de terras indígenas é um direito assegurado por lei (SOUSA, 2021); e (c) Casal de missionários norte-americanos Steve e Robin Campbell com índios da etnia Jamamadi, no sul do Amazonas

Científica e Tecnológica) que o estado de Roraima possui hoje, levando-se em conta, especialmente, o fato de fazer fronteira com a Venezuela e a Guiana?

O Professor Lúcio Galdino iniciou sua explanação mencionando os aspectos geográficos do estado de Roraima (RR), que podem ser associados às expressões Econômica e Científica e Tecnológica do Poder Nacional. Roraima localiza-se na porção setentrional da região amazônica brasileira, fazendo fronteira com a Venezuela e a República Cooperativa da Guiana e divisa com os estados do Amazonas e o Pará. Roraima faz parte, ainda, do Planalto das Guianas, também conhecido como Escudo das Guianas. Essa região é uma das mais antigas do planeta, tendo idade geológica estimada entre 3 e 4 bilhões de anos, sendo, assim, formada na Era Pré-Cambriana, o que subsidiou nessa região, em seu subsolo, o surgimento de metais preciosos e semipreciosos. Além disso, estudos apontam que Roraima faz parte da bacia petrolífera da República Cooperativa da Guiana (antiga Guiana Inglesa), o que coloca o estado num cenário de estratégia econômica para o Brasil na exploração desta riqueza e que também poderá atrair a cobiça externa ao território brasileiro.

Segundo o Prof. Lúcio Galdino, podem-se encontrar no estado de RR riquezas como: ouro, diamantes, nióbio e cassiterita, entre outros tipos de metais de grande interesse econômico para indústrias de alto valor tecnológico agregado, como a Eletrônica, a Mecânica e a Aeroespacial. Para se ter a dimensão da

importância da região, aproximadamente entre 90% a 95% do nióbio existente no planeta encontra-se no Brasil, e, destes, acredita-se que cerca de 50% estão nos estados do Amazonas (em especial, no município de São Gabriel da Cachoeira, com uma das maiores reservas mundiais), Rondônia e Roraima. Além disso, estudos preliminares apontam que o estado roraimense faz parte da bacia petrolífera da Guiana, onde este petróleo pode ser extraído por terra, de forma muito similar ao que acontece no Rio Grande do Norte (RN) e no estado do Texas, nos Estados Unidos da América (EUA).

Considerando, ao lado das expressões Econômica e Científica e Tecnológica, a Militar e a Psicossocial do Poder Nacional, o Prof. Lúcio Galdino fez a conexão de que a porção norte de Roraima, onde se localizam as riquezas minerais mencionadas anteriormente, possui a maior concentração de reservas indígenas do estado. Para fins de co-

**Cerca de 90% a 95% do nióbio existente no planeta encontra-se no Brasil, e, destes, acredita-se que cerca de 50% estão no Amazonas, Rondônia e Roraima**

nhecimento, Roraima tem 32 Terras Indígenas (TI), ocupando cerca de 46% do território roraimense, com cerca de 12% de sua população absoluta de origem indígena (concentradas em 28 etnias), e a maior parte dessa população vive nestas TI. Para se ter uma ideia, segundo o Prof. Lúcio Galdino, o estado de Roraima controla sob sua jurisdição, aproximadamente, 28% do seu território, estando o restante sob controle do Governo Federal (União), sob a forma de Reservas Indígenas, áreas para bases militares para controle de fronteiras (com a Venezuela e a Guiana), áreas do Instituto Nacional de

Colonização e Reforma Agrária (Incra) e Áreas de Proteção Ambiental (APP). Por conta de as reservas estarem localizadas onde se encontram as riquezas minerais supracitadas, isto acaba por acarretar na exploração das populações indígenas por parte do extrativismo ilegal hoje existente no estado. Por isso, o Prof. Lúcio Galdino mencionou que os indígenas hoje são, de fato, uma reserva de pessoal para o Brasil e, consecutivamente, para as Forças Armadas, por estes estarem mais qualificados para combater, por meio do saber tradicional e *in loco*, o extravio das riquezas deste estado, o que faz deles sabedores do território *in natura* e da biodiversidade da região, representando, assim, um componente humano altamente qualificado para ser incluído na Defesa do país, tanto a militar como a do meio ambiente.

O Prof. Lúcio Galdino também mencionou a necessidade de maior infraestrutura viária no Estado, mas realizada de forma a preservar as populações indígenas e o meio ambiente. Hoje a principal rodovia é a BR-174, que liga o Sul ao Norte do Estado, também conhecida por Manaus-Boa Vista. É uma rodovia longitudinal que interliga os estados brasileiros de Mato Grosso, Rondônia, Amazonas e Roraima à Venezuela. Planejada originalmente para facilitar a ligação da Fronteira Brasil-Venezuela com o restante do Brasil, estava previsto, no antigo Plano Nacional de Rodovias, que a BR-174 se estenderia por cerca de 3.320 quilômetros. Contudo, até hoje, vários trechos da rodovia sequer existem,

e os que chegaram a ser abertos estão sem pavimentação ou correm concomitante a outras estradas federais e estaduais. Considerando apenas os trechos existentes oficialmente, a rodovia possui 1.902 quilômetros. É a única ligação de Roraima com o resto do país, sendo sua maior e principal rodovia. Embora iniciada no governo militar, a conclusão de seu asfaltamento e sinalização no trecho norte deu-se somente em 1998, no governo de Fernando Henrique Cardoso. A construção desta rodovia acabou por afetar enormemente a vida das populações indígenas, principalmente na questão do aumento da exploração dessas populações nas atividades de garimpo ilegal e prostituição, o que foi melhor explicado pelo Prof. Lúcio Galdino adiante.

Um outro ponto importante a ser considerado na problemática de Roraima, segundo o Prof. Lúcio Galdino, é o fato de a economia do estado estar fortemente conectada

**Sem a resolução da questão energética, dificilmente empresas de grande conteúdo industrial e tecnológico se motivarão a investir e se instalar em Roraima**

ao setor terciário (comércio e serviços), o que explica, em termos percentuais, os quase 65% da população do Estado estar empregada no funcionalismo público (concursados e/ou cargos comissionados). Cabe ressaltar que a contribuição da indústria no Produto Interno Bruto (PIB) do estado é incipiente. Já o setor primário vem crescendo com a expansão das fronteiras agrícolas, e o agronegócio está ganhando destaque e força (com observação das preocupações ambientais). Conforme o Prof. Lúcio Galdino, a questão da energia limitada dificulta, significativamente, o desenvolvimento

do setor secundário (indústrias). Isso se detalha pelo crônico problema da matriz energética do estado. A rede elétrica de Roraima não é interligada ao Sistema Nacional de Energia, o que faz com que haja constantes quedas de energia. No passado recente, o estado tinha dependência extrema da energia comprada da Venezuela, substituída, nos dias atuais, pela dependência de termelétricas, o que encarece o serviço, mesmo com a má qualidade do que é fornecido. Segundo o professor, Roraima tem dois municípios que fazem parte da Zona Franca de Manaus (a capital Boa Vista e Bonfim), e, em tese, já existem condições para que o aumento da contribuição industrial para a economia do Estado ocorra. Porém, sem a resolução desta questão energética, dificilmente empresas de grande conteúdo industrial e tecnológico se motivarão a investir e se instalar no estado, o que faz a população depender do serviço público comissionado ou concursado, da “grande máquina” da empregabilidade.

Abordando com maior ênfase as expressões Militar, Psicossocial e Política do Poder Nacional, o Prof. Lúcio Galdino fez uma explanação sobre a problemática da exploração das Terras Indígenas no que se refere ao extrativismo (vegetal e mineral) ilegal e o que vem sendo noticiado pela mídia nacional. Ao contrário do que se pensa, predominantemente, os indígenas gostam de viver nas suas terras em harmonia com o meio ambiente. Porém sabe-se que existem pequenos grupos de indígenas, influenciados pela

política, que, ao absorverem a cultura do não indígena, “encarnam” o espírito capitalista do tal “desenvolvimento”, pois o isolamento econômico nas Reservas Indígenas, em vez de garantir a preservação ambiental, atçou mais ainda a ganância dessa minoria interessada no extrativismo ilegal. Nesse contexto, são conhecidos os diversos casos de desmate da floresta para se criarem pistas de pouso clandestinas e garimpos ilegais para o roubo das riquezas minerais. E, por conta da falta de opções de integração da população indígena, muitos dos nossos irmãos indígenas têm sido cooptados para este tipo de atividade criminosa, incluindo a prostituição e o estupro de menores e mulheres indígenas.

Embora existam o Sistema de Proteção da Amazônia (Sipam) e diversos trabalhos de monitoramento por parte das Forças Armadas e da Polícia Federal, esta realidade está longe de ser considerada sob controle. Já é noticiado pela

**É possível que haja estrangeiros, além dos brasileiros envolvidos no garimpo ilegal, representando interesses transnacionais para o tráfico de minérios**

grande imprensa o envolvimento de grupos criminosos oriundos do Sudeste, como o Primeiro Comando da Capital (PCC), em Roraima. Segundo o Prof. Lúcio Galdino, é possível que haja estrangeiros, além dos brasileiros envolvidos no garimpo ilegal, representando os interesses transnacionais para o tráfico de minérios para países estrangeiros.

Em relação à questão do garimpo ilegal, o professor mencionou um fator que, mesmo sabendo-se de toda destruição que a atividade do garimpo faz, ainda precisa ser estudado de forma científica e merece a atenção das autoridades e do

poder público: a dimensão dos impactos negativos dessa atividade na realidade da região. Por exemplo, sabe-se que existem as mais diversas contaminações causadas pelo mercúrio para a extração dos minérios de forma ilegal e fora dos padrões exigidos para a conservação do meio ambiente. Já é possível detectar esta contaminação em alguns dos principais rios do estado (Branco, Uraricoera e Mucajaí, entre outros) que fazem parte da rede de água para consumo da população roraimense, também conhecida como Macuxi, em referência à maior etnia indígena do estado e que mais compôs a miscigenação do povo de Roraima. Ainda segundo o Prof. Lúcio Galdino, existe uma grande desconfiança de que o aumento de casos de autismo e câncer no estado esteja relacionado a esta contaminação dos rios por mercúrio.

Um outro fator importante a ser considerado, segundo o professor, é a entrada de imigrantes venezuelanos, por conta da crise política na Venezuela, em busca de oportunidades de viver no Brasil, especialmente nas áreas urbanas do estado, o que, inclusive, motivou a criação da Operação Acolhida, deflagrada pelo Exército Brasileiro desde fevereiro de 2018. O Prof. Lúcio Galdino mencionou que, pelo Censo de 2010, a população de Roraima era de cerca de 450 mil habitantes. Atualmente, estima-se uma população de 653 mil habitantes, sendo que cerca de 15 a 20% são venezuelanos vivendo hoje no estado. A consequência sentida atualmente em Roraima é o aumento da violência e da criminalidade, associadas, principalmente, ao tráfico de drogas e à prostituição nos centros urbanos. O entrevistado, entretanto, mencionou que não é possível afirmar que os venezuelanos estejam diretamente envolvidos na questão do garimpo ilegal.

A falta de outras opções econômicas para a população indígena, mencionada anteriormente, e o quadro adverso promovido pela entrada dos venezuelanos e do garimpo ilegal acabaram por dividir a população indígena em duas vertentes políticas, segundo o professor: os índios classificados como “progressistas”, ou seja, a favor do agronegócio, muitos empregados antes da implantação das reservas indígenas em detrimento das grandes fazendas de plantação de arroz (rizicultura); e os índios classificados como “ambientalistas”, que defendem a preservação das florestas e da cultura indígena de forma isolacionista em relação à cultura do homem branco. Na prática, segundo o Prof. Lúcio Galdino, não há conflitos ou violência entre os grupos, mas essa divisão acaba por contribuir com a não resolução dos problemas, uma vez que diversos grupos externos (política brasileira) contribuem para acirrar ainda mais para que não haja um consenso advindo da população mais afetada pelos problemas aqui citados.

Ao ser questionado pelo entrevistador sobre se poderíamos estender os problemas de Roraima para o estado do Amapá, o professor mencionou que a questão energética (principalmente por depender de usinas termelétricas locais) trava o desenvolvimento industrial desses estados.

Concluindo a entrevista, ele afirmou que a solução para os problemas de Roraima passa pela integração responsável e planejada da população indígena à economia do país (em um modelo de desenvolvimento sustentável) e pela resolução do problema energético, com maior priorização da industrialização, e que os poderes públicos devem encarar o problema não só de Roraima, mas de toda a região amazônica, como prioridade, pois, hoje, especialmente o estado de

Roraima se sente abandonado e, com a imensa quantidade de riquezas minerais, água potável e a biodiversidade existente, com certeza já está incitando a cobiça de grupos econômicos brasileiros, ou até mesmo estrangeiros, agindo de forma ilegal, bem como os países fronteiriços do entorno.

**Coronel (EB-Ref.) Gélío Augusto Barbosa Fregapani**

Data da entrevista: 29 de abril de 2022, por videoconferência Webex, das 18 horas às 19h30. Foi feita a seguinte pergunta: na opinião do senhor, quais são os maiores problemas, considerando as cinco expressões do Poder Nacional (a Política, a Econômica, a Psicossocial, a Militar e a Científica e Tecnológica), para a região fronteira do entorno estratégico das Guianas e do Suriname?

O Cel. Fregapani iniciou sua explanação mencionando os aspectos geográficos da região das Guianas e do Suriname, que podem ser associados às expressões Econômica e Científica e Tecnológica do Poder Nacional. A formação geológica da área fronteira entre o Brasil e a Venezuela, o Suriname, a Guiana e a Guiana Francesa, também conhecida como Escudo das Guianas, teve sua origem quando do encontro do Maciço (ou Planalto) das Guianas com o Planalto Brasileiro, em épocas geológicas remotas, e a cisão entre estes maciços teria dado surgimento à bacia amazônica, por conta do rompimento da barragem natural que mantinha um

antigo lago que existia na região anterior (uma baixada de aluvião que ia do Rio Negro até o Rio Orinoco, na Venezuela). Este lago, ao transbordar, gerou os rios, como o Amazonas e o Negro. O coronel também mencionou que, com o surgimento dos Andes nesta mesma época de transbordamento do antigo lago, todo o ar úmido gerado pelos ventos alísios, ao Norte e ao Sul da Linha do Equador, se concentra no topo do Escudo das Guianas, sendo esta área a verdadeira região de floresta tropical, também chamada pelos indígenas de “kaeté”, que significa “mata verdadeira, mata virgem, que nunca foi roçada”. Dos pontos mais altos até a descida para a bacia amazônica, a região vai migrando para regiões de florestas menos

densas, com terreno arenoso e pantanoso, e os indígenas a chamam de “campina-arama”, ou “falsa floresta”, não correspondendo, dessa forma, a uma verdadeira floresta tropical. Como exemplo dessa área, tem-se o *gap* do Rio Tacutu, na fronteira

**O Planalto das Guianas, por conta de sua formação geológica, possui as maiores riquezas minerais e petrolíferas do mundo, o que atiza a cobiça de grupos econômicos internacionais**

entre Roraima e a Guiana. Nessa região, inclusive, foram encontradas reservas de lençol petrolífero no subsolo, que se localizam tanto no território da Guiana (que já está explorando-a) como no brasileiro. A região serrana é constituída – de oeste para leste – pelas serras do Imeri, Parima, Pacaraima, Acaraí e Tumucumaque. É na Serra do Imeri que se encontra o ponto mais alto do Brasil, o Pico da Neblina, nas imediações do extremo norte do estado do Amazonas, com 2.995 metros de altitude, sendo igualmente o ponto mais elevado de todo

o planalto. Toda a formação geológica do planalto é uma das mais antigas da Terra, datada da Era Pré-Câmbrica. Segundo o Cel. Fregapani, por conta desta formação geológica antiga, a região é possuidora das maiores riquezas minerais e petrolíferas, ainda fracamente exploradas, do mundo, o que atíça a cobiça por parte de grupos econômicos do Canadá, dos EUA, da Europa e também de russos e chineses. Considerando toda a região do Escudo das Guianas, o Brasil possui em seu território cerca de 55% a 60% da área total, onde justamente se localizam as maiores concentrações de minérios de alto valor econômico e utilizados em

indústrias de alto valor tecnológico agregado, como ouro, diamante, cassiterita, bauxita, criolita, estanho, nióbio, terras raras etc. Para se ter uma dimensão disso, o militar mencionou que cerca de 96% do nióbio existente no planeta se encontra na região, especialmente no Morro de Seis Lagos, próximo à cidade de São Gabriel da Cachoeira, no estado do Amazonas, e que hoje é área de reserva ambiental. O entrevistado também citou como exemplo a alta concentração de cassiterita e estanho na região amazônica, onde a produção de cerca de 3 a 6 kg/m<sup>3</sup> não se compara com a produção do resto do mundo, de cerca de 80 g/m<sup>3</sup>.

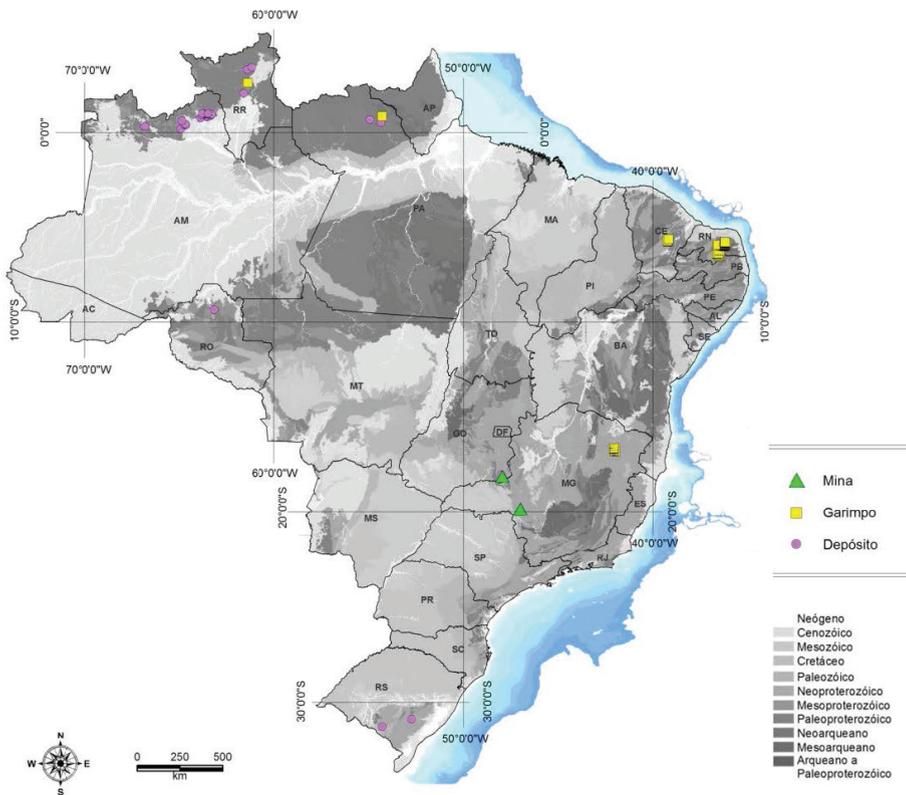


Figura 4 – Nióbio no Brasil

Considerando ainda as expressões Econômica e Científica e Tecnológica, aliadas às expressões Militar e Psicossocial do Poder Nacional, o Cel. Fregapani mencionou que a situação atual, especialmente em Roraima, é extremamente preocupante em tocante à soberania nacional. Conforme explicado pelo coronel, em função das imensas e ainda pouco exploradas jazidas minerais da região, existe, desde a década de 60, uma forte pressão política de grupos econômicos estrangeiros e transnacionais para explorar a região de forma desfavorável ao Brasil, às vezes apelando até para a ilegalidade e o crime, sendo esta situação, conforme suas palavras, um “jogo duro”. Esses grupos econômicos se aproveitam das dificuldades para o desenvolvimento da região e da questão ambiental e das reservas indígenas (como os Ianomâmis) para fazer valer seus interesses em detrimento da vida da população local (garimpeiros, produtores agrícolas e os próprios indígenas) e dos interesses do Brasil.

O Cel. Fregapani, explicando esse “jogo duro” do cartel de mineradoras, levantou suspeitas sobre a morte de Octávio Cavalcanti Lacombe, antigo presidente da Paranapanema S. A. Mineração, Indústria e Construção, que, com a exploração de minas na Amazônia, chegou a ser considerado o “rei do estanho”, mas pediu concordata para a empresa diante de antagonismos ao seu negócio. Ele morreu em 21 de junho de 1992, aos 65 anos, em um acidente de carro em Avaré, São Paulo. Outra morte citada como suspeita foi a do Coronel Engenheiro do Exército Brasileiro (Reserva) Nelson Dorneles da Silva, que trabalhava na empresa Paranapanema. O entrevistado também falou sobre o incentivo velado, ou a omissão de governos estrangeiros, na década de 80, durante a construção da rodovia BR-174, que interliga o Brasil, a

Venezuela e a Guiana, e sobre a expulsão e o massacre de garimpeiros, fazendeiros e indígenas brasileiros por parte de habitantes de origem afrodescendente sudanesa da Guiana. Na época, por conta de compromissos diplomáticos, o Brasil apoiou a Guiana em relação ao conflito, e os veículos de mídia acabaram acusando os militares brasileiros do 6º Batalhão de Engenharia de Construção (BEC) de terem supostamente assassinado indígenas da tribo Waimiri-Atroari para a construção da rodovia.

Segundo o Cel. Fregapani, no passado, a mineradora brasileira Paranapanema e a mineradora Taboca eram responsáveis pela produção de estanho na região, especialmente na Mina de Pitanga, localizada na cidade de Presidente Figueiredo (AM). Por conta das pressões políticas e econômicas deste “verdadeiro cartel de mineradoras transnacionais, conhecido como Team Brothers”, conforme dito pelo coronel, ele acabou saindo do controle acionário nacional. Cita-se a seguir, para ilustrar, o histórico dessas empresas, mencionado no *site* da mineradora Taboca (2022):

- 1) Em 1961, a Paranapanema, empresa de origem familiar na época, inicia sua história como empresa de construção civil pesada; 2) em 1969, a Paranapanema descobre ocorrências de cassiterita – minério de estanho – na região amazônica e obtém os direitos minerários em diversas áreas na província estanífera de Rondônia, fundando a Mineração Taboca S.A.; 3) em 1973, a Paranapanema incorpora a empresa Mamoré Mineração e Metalurgia, verticalizando a produção, passando a produzir estanho refinado; 4) em 1974, a Paranapanema, após anos de investimentos, consolida tec-

nologia de concentração de cassiterita, proveniente de depósitos aluvionários; 5) em 1979, a Mineração Taboca, por meio de pesquisas geológicas, descobre os primeiros indícios promissores de existência de cassiterita, em afluentes do Rio Pitinga, no estado do Amazonas; 6) em 1982, a Mineração Taboca inicia implantação e lavra na mina a 300 km de Manaus (AM), que passa a denominar-se Pitinga, gerando recursos que a transformam em um projeto autossustentado; 7) em 1987, investimentos em pesquisa e desenvolvimento permitem a Mineração Taboca avançar em tecnologias para processamento de minérios ricos em nióbio e tântalo, também presentes na mina de Pitinga; 8) em 1996, um *pool* de fundos de pensão adquire o controle acionário da Mineração Taboca e da Mamoré Mineração e Metalurgia, adotando o nome Paranapanema para denominar o novo conglomerado de empresas voltadas para a produção de metais não ferrosos; 9) em 2005, a Mineração Taboca S. A. arrenda as instalações da Mamoré Mineração e Metalurgia, no interior de São Paulo, consolidando as atividades de mineração e metalurgia de estanho sob uma única empresa; 10) em 2006, após anos de pesquisas e investimentos, a Mineração Taboca inicia o processo de substituição do aluvião pela extração da rocha primária, projeto denominado Rocha-Sã; e 11) em 2008, o tradicional grupo

minerador peruano Minsur adquire o controle acionário da Mineração Taboca e da Mamoré Mineração e Metalurgia (TABOCA, 2022).

Segundo o Cel. Fregapani, uma das estratégias utilizadas pelo cartel das mineradoras para conseguir desvalorizar e comprar as mineradoras brasileiras por meio de pressão política, especialmente pelo uso das questões ambientais e econômica, foi forçar a redução da produção de estanho e criolita, importante minério para a transformação de bauxita em alumínio, a partir da falsa alegação de que as jazidas no Brasil já estariam em

fase de esgotamento, mas que, de fato, estavam fazendo estoques desses minérios a fim de forçar, ao mesmo tempo, o aumento do preço de mercado. Outro ponto destacado pelo Cel. Fregapani foram os ataques sistemáticos pela mídia à Mina de

### **A preservação da Amazônia foi justificativa para a quebra da produção de arroz e para isolar populações indígenas em reservas onde existem as maiores jazidas minerais**

Pitinga (AM), com a intensificação e o exagero das notícias sobre a contaminação por leishmaniose de garimpeiros daquela mina, na década de 90, que teve ressonância inclusive na Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Amazonas, na pessoa do Sr. José Belfort.

Um outro ponto importante é que, para o Cel. Fregapani, toda a questão ambiental de preservação da Amazônia foi utilizada, juntamente à questão do baixo desenvolvimento em infraestrutura, como uma “cortina de fumaça” para justificar a quebra da produção agrícola de arroz na região e, dessa forma, isolar as populações indígenas do “homem

branco” e do Brasil, em reservas muito convenientemente demarcadas nas áreas onde existem as maiores jazidas mineiras. Essas reservas são, inclusive, controladas por Organizações Não Governamentais (ONG) e organizações religiosas (como a Congregação dos Missionários da Consolata, de origem italiana, cuja expedição do padre Giovanni Calleri, em 1968, redundou no massacre do padre e de alguns integrantes da expedição pelos indígenas da tribo dos Waimiris-Atroaris, em missão de pacificação daquela tribo para a viabilização da construção da rodovia BR-174; a Pastoral da Igreja de Deus Unida, que criou a Maloca de Moscou, em Roraima; e o Conselho Indígena de Roraima-CIR, organização indígena criada na década de 1970 e ligada a entidades cristãs protestantes oriundas da Inglaterra), mantidas por capital estrangeiro, uma forma de usar as questões humanitária e ambiental como pano de fundo para esconder e preservar as reais intenções de seus mantenedores, tendo apoio, até mesmo, de partidos políticos do país e de funcionários de alguns órgãos dos Três Poderes. Para piorar, estes grupos antagonísticos promovem a migração de indígenas de outras áreas para as de interesse econômico, de forma a caracterizar a necessidade de se criarem reservas para populações que nunca viveram ali.

O coronel acredita que não há condições de se viabilizar uma industrialização na região que não seja focada apenas no trabalho artesanal de pedras preciosas e minérios, em função de a área de campina que dá acesso às regiões onde se encontram as riquezas do Escudo das Guianas se caracterizar como área alagadiça e pantanosa, também conhecida por chavascal, similar a areia movediça, não favorecendo a construção

e a preservação de estradas para se criar a infraestrutura necessária para escoamento e beneficiamento da produção. Outro ponto é que, mesmo com a possibilidade de se resolver a questão energética por meio de hidrelétricas (a despeito das imensas dificuldades criadas por partidos políticos e órgãos ambientais), a região é muito distante dos centros consumidores e o desbaste da floresta não compensaria os investimentos.

Além disso, o investimento na industrialização deveria vir acompanhado da migração de uma grande massa crítica de mão de obra qualificada para a região, pois a população local não possui a formação necessária para uma rápida e compensadora implementação de indústrias, mesmo com a Zona Franca de Manaus. A vocação natural para a subsistência da região é a produção agrícola, especialmente a de arroz, que, em seu auge em Roraima, antes de sua remoção pelas Reservas Indígenas, era responsável pelo fornecimento de alimento para este estado e também para Amazonas, Roraima, Acre, parte do Pará, Guiana e Venezuela, ocupando apenas 1% do território da Reserva Raposa Serra do Sol, além de contar com a integração das populações indígenas nas lavouras. Sobre isso, o Cel. Fregapani garante que a grande maioria dos indígenas não aprovou a criação das Reservas e apoia o retorno das lavouras.

Sobre as expressões Política, Econômica, Militar e Psicossocial do Poder Nacional em relação ao Suriname e à República Cooperativa das Guianas, o entrevistado mencionou que, por conta da composição étnica da população desses países, se torna inviável o seu desenvolvimento, a não ser pela exploração das antigas metrópoles europeias (Holanda e Inglaterra). Basicamente, especialmente na Guiana, a população se divide aproxi-

madamente em 50% de afrodescendentes sudaneses e 50% de hindus, que, por questões de cunho cultural e religioso, não dialogam, não se misturam nem se apoiam, inviabilizando qualquer esforço coordenado de desenvolvimento de seus países. Para acirrar a divisão, o acesso às Forças Armadas é preponderantemente dado aos afrodescendentes sudaneses. No tocante à Guiana Francesa, a preocupação são a França e a Otan, que possuem tropas naquele Departamento Ultramarino francês.

Especificamente sobre a expressão Militar do Poder Nacional, o coronel explicou que, por conta da situação de falta de infraestrutura de estradas e energia na região, a defesa da Amazônia deve englobar dois aspectos fundamentais: o Poder Aéreo e a existência de tropas defensivas de guerrilha autossuficientes e que empreguem os garimpeiros e os indígenas da região. Isso porque a única forma de os eventuais inimigos acessarem a região é por via aérea e porque, em terra, as tropas defensivas de guerrilha autossuficientes suprem eventuais investidas, ao mesmo tempo que devem possuir equipamentos para o combate antiaéreo.

Associada a isso, é necessária a defesa de Belém e da Ilha de Marajó, para evitar o bloqueio da foz do Rio Amazonas, que representa a retaguarda de uma eventual Zona de Defesa (ZD) ou Teatro de Operações (TO). Além disso, é importante defender as áreas de Manaus, Boa Vista e Caracarái, por serem pontos de exportação de materiais. Segundo ele, é importante ser levado em consideração que, no passado, existiram (e hoje ainda existem) questões de limite entre Suriname, Venezuela, Guiana e Guiana Francesa que podem servir de escaramuça ou justificativa para

eventual invasão do território brasileiro, em função, principalmente, de as áreas em litígio possuírem grandes jazidas de ouro e diamante (como a Serra do Tepequém, em Roraima) e, recentemente, ter sido descoberta uma grande área de exploração petrolífera que engloba todos os países citados, além da França (por conta da Guiana Francesa) e do Brasil. Há inúmeros exemplos de conflitos no passado entre indígenas, garimpeiros e tropas dos países desse entorno estratégico, por conta das riquezas a serem ainda exploradas.

Ao final da entrevista, o Cel. Fregapani indicou, para maior detalhamento e entendimento dos problemas e temas aqui elencados, o livro de sua autoria *A Amazônia no Grande Jogo Geopolítico – Um desafio mundial*, da Editora Thesaurus, de 2011.

## DISCUSSÃO

Conforme pôde ser visto, apesar de alguns pontos de divergência entre os entrevistados, ambos pontuaram a importância estratégica da região brasileira do Escudo das Guianas para o Brasil e a necessidade de os poderes públicos priorizarem as possíveis soluções para os conflitos de interesse existentes.

De forma a melhor descrever o que foi citado nas entrevistas, apresenta-se na Tabela 1, inspirada em metodologia do Manual de Doutrina de Operações Conjuntas do Ministério da Defesa (BRASIL, 2020), uma Matriz de Três Colunas adaptada para mostrar alguns pontos mencionados pelos entrevistados, associados às expressões do Poder Nacional (PN), de forma a dar maior clareza acerca das possibilidades de raciocínio e soluções para o Entorno Estratégico do Escudo das Guianas.

Expressões do PN	Prof. Lúcio Galdino	Cel. Gelio Fregapani
Expressões Econômica e Científica e Tecnológica	<p>A região é uma das mais antigas do planeta, formada na Era Pré-Cambriana, o que subsidiou, em seu subsolo, o surgimento de metais preciosos e semipreciosos. Estudos apontam que Roraima faz parte da bacia petrolífera da República Cooperativa da Guiana (antiga Guiana Inglesa), o que coloca o estado num cenário de estratégia econômica para o Brasil na exploração desta riqueza e que também poderá atrair a cobiça interna e externa ao território brasileiro.</p>	<p>Considerando toda a região do Escudo das Guianas, o Brasil possui em seu território cerca de 55% a 60% da área total e onde justamente se localizam as maiores concentrações de minérios de alto valor econômico e utilizados em indústrias de alto valor tecnológico agregado, como ouro, diamante, cassiterita, bauxita, criolita, estanho, nióbio, terras raras etc. Para se ter uma dimensão disso, cerca de 96% do nióbio existente no planeta se encontra na região.</p>
Expressões Econômica e Psicossocial	<p>Por conta da falta de opções de integração da população indígena, muitos dos nossos irmãos indígenas têm sido cooptados para este tipo de atividade criminosa, incluindo a prostituição e o estupro de menores e mulheres indígenas.</p> <p>A falta de outras opções econômicas para a população indígena mencionada anteriormente e o quadro adverso promovido pela entrada dos venezuelanos e do garimpo ilegal acabaram por dividir a população indígena em duas vertentes políticas: os índios classificados como “progressistas”, ou seja, a favor do agronegócio, muitos empregados antes da implantação das reservas indígenas em detrimento das grandes fazendas de plantação de arroz (rizicultura); e os índios classificados como “ambientalistas”, que defendem a preservação das florestas e da cultura indígena de forma isolacionista em relação à cultura do homem branco. Na prática, não há conflitos ou violência entre os grupos, mas essa divisão acaba por contribuir com a não resolução dos problemas, uma vez que diversos grupos externos (política brasileira) contribuem para acirrar ainda mais para que não haja um consenso advindo da população mais afetada pelos problemas aqui citados.</p>	<p>Toda a questão ambiental de preservação da Amazônia foi utilizada, juntamente à questão do baixo desenvolvimento em infraestrutura da região, como uma “cortina de fumaça” para justificar a quebra da produção agrícola de arroz na região e, dessa forma, isolar as populações indígenas do “homem branco” e do Brasil, em reservas muito convenientemente demarcadas nas áreas onde existem as maiores jazidas minerais. Essas reservas são, inclusive, controladas por Organizações Não Governamentais (ONG) e organizações religiosas, mantidas por capital estrangeiro, uma forma de usar as questões humanitária e ambiental como pano de fundo, para esconder e preservar as reais intenções de seus mantenedores, tendo apoio, até mesmo, de partidos políticos do país e de funcionários de alguns órgãos dos Três Poderes. Para piorar, estes grupos antagônicos promovem a migração de indígenas de outras áreas para as de interesse econômico, de forma a caracterizar a necessidade de se criarem reservas para populações que nunca viveram ali.</p>
Expressões Econômica, Política e Militar	<p>Os indígenas hoje são, de fato, uma reserva de pessoal para o Brasil e, consecutivamente, para as Forças Armadas, por estes estarem mais qualificados para combater, por meio do saber tradicional e <i>in loco</i>, o extravió das riquezas deste estado, o que faz deles sabedores do território <i>in natura</i> e da biodiversidade da região, representando assim um componente humano altamente qualificado para ser incluído na Defesa do país, tanto a militar como a do meio ambiente.</p>	<p>Por conta da situação de falta de infraestrutura de estradas e energia na região, a defesa da Amazônia deve englobar dois aspectos fundamentais: o Poder Aéreo e a existência de tropas defensivas de guerrilha autossuficientes e que empreguem os garimpeiros e os indígenas da região. Isso porque a única forma de os eventuais inimigos acessarem a região é por via aérea e porque, em terra, as tropas defensivas de guerrilha autossuficientes suprem eventuais investidas, ao mesmo tempo que devem possuir equipamentos para o combate antiaéreo. É importante ser levado em consideração que, no passado, existiram (e hoje ainda existem) questões de limite entre Suriname, Venezuela, Guiana e Guiana Francesa que podem servir de escaramuça ou justificativa para eventual invasão do território brasileiro, em função, principalmente, de as áreas em litígio possuírem grandes jazidas de ouro e diamante.</p>

Tabela 1 – Matriz de três colunas adaptada para as expressões do Poder Nacional a partir das entrevistas

FATO	DEDUÇÃO	CONCLUSÃO
<p>A região, em face de sua formação geológica, possui riquezas minerais e de biodiversidade com alto valor e conteúdo tecnológico.</p>	<p>A exploração das riquezas minerais e de biodiversidade existentes na região representa um fator de força para o Brasil.</p>	<p>A extração das riquezas minerais e de biodiversidade de forma controlada pelo Brasil representa uma capacidade de geração de poder a ser explorada, necessitando a ampliação de parcerias estratégicas bilaterais com os países do entorno.</p>
<p>A falta da integração da população indígena com a estrutura econômica do Brasil na região, bem como a atuação de atores antagônicos e criminosos, de origem nacional e estrangeira, atíça os conflitos destes povos com a população ordeira do local e inviabiliza o desenvolvimento sustentável da região. Somada a isso, a falta de uma infraestrutura energética e de transportes que viabilize o crescimento econômico degrada ainda mais a situação.</p>	<p>A atuação dos atores antagônicos e a falta de priorização na resolução dos problemas de integração da população indígena, garimpeiros e produtores agrícolas representam um fator de fraqueza para o Brasil.</p>	<p>São necessárias políticas efetivas para a atuação do Estado brasileiro na integração não somente da população indígena, mas também dos produtores agrícolas e dos garimpeiros, em uma cadeia produtiva virtuosa nos estados do Entorno Estratégico. A resolução desses conflitos representa uma oportunidade de fortalecimento do senso de coesão e pertencimento à Pátria brasileira, além de prevenir a eventual intervenção estrangeira em nosso território, o que robustece a soberania do Brasil.</p>
<p>Tanto a população indígena como os garimpeiros, em território brasileiro, conhecem a região profundamente e sabem como sobreviver e se manter, de forma autônoma, em áreas isoladas de floresta, representando um fator de força para o Brasil.</p>	<p>A incorporação de grande parte desse contingente de indígenas e garimpeiros nas fileiras das Forças Armadas e a priorização do Poder Aéreo defensivo e ofensivo representam uma oportunidade de reforço da capacidade de defesa da região e contribuem com a integração política e econômica desses segmentos.</p>	<p>A criação, a seleção e o preparo de tropas formadas com a população indígena e os garimpeiros, especialmente em táticas de guerrilha de selva e capacidade de defesa antiaérea, podem representar uma fonte de geração de poder para o Brasil.</p>

## CONCLUSÕES

A despeito das eventuais divergências de opiniões apresentadas pelos entrevistados, o que se percebe é que ambos apresentaram importantes visões sobre o tema e que elas contribuem para a reflexão sobre as ações que possam ser tomadas visando ao desenvolvimento da região, que faz parte do Entorno Estratégico<sup>1</sup> definido na Política Nacional de Defesa (PND) e na Estratégia Nacional de Defesa (END) em vigor (BRASIL, 2020).

Na opinião deste autor, para que o Brasil possa defender a sua soberania e aproveitar de forma autossustentada e equilibrada o imenso potencial de geração de força e poder do Entorno Estratégico do Escudo das Guianas, a solução passa pela integração da população local, com

resolução dos conflitos entre produtores agrícolas, garimpeiros e indígenas e a melhoria da infraestrutura energética e de transportes da região, de forma a incentivar a economia local com atividades que não somente atendam ao crescimento e à produção de riquezas, mas também incluam a preservação do meio ambiente e a defesa nacional.

Embora este artigo não esgote o tema, espera-se que ele sirva de incentivo para que mais brasileiros conheçam a Amazônia e a sua importância, de forma que os diversos segmentos de nossa sociedade possam trabalhar de forma sinérgica para o melhor aproveitamento do potencial supracitado, a fim de garantir as condições de atingimento do bem comum aos cidadãos de todos os matizes do nosso querido Brasil.

### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS>; Amazônia; Guiana;  
 <ARTES MILITARES>; Defesa Regional;  
 <ECONOMIA>; Desenvolvimento;  
 <PODER MARÍTIMO>; Importância Estratégica;  
 <POLÍTICA>; Desenvolvimento;

<sup>1</sup> A área de interesse prioritário para o Brasil, a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica (BRASIL, 2020).

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRASIL. Ministério da Defesa. Escola Superior de Guerra. Fundamentos do Poder Nacional/ [Escola Superior de Guerra]. Rio de Janeiro: ESG, 2019. 164 p.: il. Edição 2019.
- BRASIL. Ministério da Defesa. *Manual de Doutrina de Operações Conjuntas* (MD30- M-01). Vol. 2, 2ª. ed. Brasília, 2020.
- G1. “Garimpo ilegal degrada área igual a 200 campos de futebol na terra Yanomami em três meses”. Seção Roraima. 25 mai. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/rr/roraima/noticia/2021/05/25/garimpo-ilegal-degrada-area-igual-a-200-campos-de-futebol-na-terra-yanomami-em-tres-meses-fotos.ghtml/>. Acesso em: 7 maio 2022.
- GUIAME. “Missionário é interrogado pela Funai após entrar em terra de índios isolados”. 2. jan. 2019. Disponível em: <https://guiame.com.br/gospel/missoes-acao-social/missionario-e-interrogado-pela-funai-apos-entrar-em-terra-de-indios-isolados.html/>. Acesso em: 7 maio 2022
- SOUSA, Rafaela. “Demarcação de terras indígenas”. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/demarcacao-terras-indigenas.htm/>. Acesso em: 7 maio 2022.
- TABOCA. “História”. Disponível em: <https://www.mtaboca.com.br/paginas/historia.aspx/>. Acesso em: 7 maio 2022.
- WIKIPEDIA. “Escudo das Guianas”. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Escudo\\_das\\_Guianas/](https://pt.wikipedia.org/wiki/Escudo_das_Guianas/). Acesso em: 7 maio 2022.

# O TERREMOTO NO HAITI: 17 horas – do pesadelo à alegria

Esta versão do artigo foi corrigida na página 38, conforme errata publicada na *Revista Marítima Brasileira*, v. 144, n. 01/03, janeiro/março 2024.

ALEXANDRE LUIZ ALVES DA SILVA\*  
Capitão de Mar e Guerra (FN)

---

## SUMÁRIO

Uma caixinha de surpresas  
O ano era 2009  
A partida  
Chegamos a Porto Príncipe  
Um pesadelo jamais imaginado  
É terremoto!  
Saímos do Brabat  
Sede da ONU  
A surpresa  
Partindo para a sede logística da ONU  
Notícias terríveis  
Missão cumprida  
Descansar jamais!

## UMA CAIXINHA DE SURPRESAS

**D**a história que passo a contar, poucas pessoas, até este momento, tinham conhecimento. Decidi fazê-lo, após 14 anos, porque foi um dos capítulos mais incríveis que vivi em minha vida, e

deixá-la registrada talvez provoque, nas pessoas que a lerem, uma reflexão sobre suas próprias vidas e as oportunidades que nos são dadas. Acredito que aqueles que tiveram experiência semelhante refletirão sobre o quanto devemos ser gratos por estarmos vivos, até porque a vida é uma

---

\* Doutor e mestre em Ciências Navais. Professor e pesquisador convidado pela Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto, Colômbia, período 2022-2024. Foi desdobrado no Haiti por três vezes (2008, 2010 e 2016). Comandou o 1º Batalhão de Operações Ribeirinhas e a Tropa de Desembarque.

caixinha de surpresas e jamais imaginei vivenciar algo tão terrível, mas que, ao mesmo tempo, tenha proporcionado a mim tamanha alegria e conhecimento sobre minha própria vida.

Não tenho dúvida que devo sempre agradecer pela oportunidade que tive e pela graça recebida, graça esta que outros irmãos não tiveram. Aos que vivenciaram um momento tão difícil e aos que não retornaram ao nosso Brasil, dedico estas memórias.

## O ANO ERA 2009

As expectativas para o ano de 2009 eram de uma adaptação completa a uma nova situação que se apresentava: o nascimento do meu primeiro filho, em fevereiro. Naquele ano eu estava trabalhando na Escola Naval (EN)<sup>1</sup> como comandante de um dos batalhões de aspirantes, honroso cargo para o qual fui designado após retornar do Haiti, em julho de 2008, quando integrei o 8º Contingente. Recebi orientação, na minha chegada à EN, de que seria mantido na função até 2010, quando, por questão de cursos obrigatórios de carreira, seria transferido para outra unidade da Marinha. No entanto tudo mudaria a partir de julho, quando recebi felicitações de um outro oficial por ter sido designado para compor o 12º Contingente. Comentei que não era possível, que não havia sido voluntário e que tinha retornado recentemente. É óbvio que o oficial nada podia fazer.

E assim começou mais uma etapa de minha vida profissional. São situações como esta que ocorrem na vida de todo

e qualquer militar quando juramos servir ao nosso país. Essa questão foi marcante, afinal também não havia sido voluntário para o contingente anterior, no entanto, quando lá estive, foi muito bom e tive várias experiências que ajudariam a formar opinião sobre como exercer liderança de equipes em uma missão real.

Todavia, nesta nova oportunidade, jamais imaginei a história que estava para ser escrita. Vivenciaria o terremoto que arrasou o Haiti em 12 de janeiro de 2010 e o quanto devemos agradecer o dom de acordar todos os dias com saúde, tendo a oportunidade de fazer as coisas certas, pelos motivos certos e no momento certo. Em minhas reflexões, sempre recordo com muita precisão tudo o que ocorreu durante a chegada ao Haiti, os momentos iniciais, o terremoto e os acontecimentos posteriores. São muitas as histórias e lembranças. Neste relato, narro apenas uma passagem que, para mim e alguns amigos, certamente se tornou inesquecível, por tudo que estive em risco e pela dedicação dos envolvidos. Ao final, foi gratificante.

## A PARTIDA

O ano era 2010, e no Correio Aéreo Nacional (CAN), localizado na Ilha do Governador, estavam concentrados familiares e integrantes do primeiro voo do 12º Contingente Militar Brasileiro que atuaria em Porto Príncipe<sup>2</sup>, no Haiti, no período de janeiro a julho de 2010, dentro da Operação Minustah<sup>3</sup>. Após vários meses nos preparando, finalmente ocorreria a decolagem. A ansiedade estava presente. Ainda faríamos escalas em Brasília, para

1 Mais antiga instituição de nível superior do Brasil, onde são formados oficiais de Marinha.

2 Capital do Haiti.

3 Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti. Teve início em 2004 e permaneceu com um componente militar sob comando do Brasil até 2017.

embarcar um grupo, e em Boa Vista, onde todos dormiriam. Em 11 de janeiro, chegaríamos à capital do Haiti.

No CAN, as famílias se despediam de militares que serviam à Marinha do Brasil (MB), ao Exército Brasileiro (EB) e à Força Aérea Brasileira (FAB). Fotos e filmes registravam diferentes sentimentos nos mais diversos rostos que lá estavam. Sorrisos de alegria ou de nervosismo e lágrimas marcaram aquele momento. Toda despedida é marcante. A minha situação era peculiar, pois meu filho, naquela ocasião, estava com apenas 11 meses de idade.

Todos embarcaram no velho e resiliente KC-137, uma versão militar do Boeing 707 que prestou serviços na aviação brasileira durante longos 27 anos. Motores ligados, todos prontos para a decolagem, e lá dentro, por aquelas janelinhas laterais, sentimos o avião acelerar pela pista do Galeão<sup>4</sup>. Após uma decolagem suave, viria o mar e para trás ficariam o Rio de Janeiro e nossas famílias, que esperavam nos receber após seis meses. Ainda não sabíamos, mas aquela despedida seria mais do que especial.

Fizemos um voo tranquilo e pousamos em Brasília, onde embarcou mais uma parcela de militares, e seguimos para Boa Vista. Pousando nesta cidade, nos deslocamos até a base onde ficaríamos alojados. Após uma breve orientação, saímos para comer. A maioria se encontrou em uma lanchonete, onde o “papo” rolou de forma descontraída. Após o regresso,

o sono demorou a se apresentar. Assuntos não faltavam, e muitos dormiram somente de madrugada, vencidos pelo cansaço.

Naqueles momentos, e eu já tinha esta experiência, começava a se formar um grupo que, ainda não sabíamos, seria marcado pelo sofrimento. Quem já realizou cursos ou atividades operativas desgastantes certamente já escutou a frase: só o sofrimento gera união. Acreditem, isto é a mais pura verdade, e ela se mostraria da forma mais inesperada e terrível em algumas horas.

Na manhã seguinte, pronta e já embarcada, uma centena de brasileiros e brasileiras deixaram o solo de seu país, tendo dentro de si expectativas, esperanças e sonhos. Para mim, e alguns poucos

militares, aquela não seria a primeira vez no Haiti, o que nos dava uma certa tranquilidade. No meu caso, ex-integrante do 8º Contingente, que estive no Haiti entre dezembro de 2007 e julho de 2008, as ruas de Porto

Príncipe ainda faziam parte da minha memória, e, apesar de ainda não saber, isto seria um diferencial para mim.

**Só o sofrimento gera união.  
Isto é a mais pura verdade,  
e ela se mostraria da forma  
mais inesperada e terrível  
em algumas horas**

## CHEGAMOS A PORTO PRÍNCIPE

Pousamos em Porto Príncipe na manhã do dia 11 de janeiro e, após uma breve reunião, partimos para a Base Administrativa e Logística da Minustah, localizada ao lado do aeroporto, onde faríamos nosso documento de identidade, fundamental para qualquer militar servindo na Organização

4 Aeroporto Internacional Tom Jobim.

das Nações Unidas (ONU). Retornando à Base do Batalhão Brasileiro no Haiti (Brabat), nos alojamos e fomos recebidos por amigos de outras jornadas, e as conversas sobre a missão tiveram início.

Aquele ano seria fundamental para a manutenção da ordem política no Haiti. O país havia alcançado uma desejada estabilidade entre 2004 e 2009, após um período intenso de combates entre as forças militares da Minustah e várias gangues que haviam dominado uma parte da capital haitiana por anos. Elas tinham sido controladas, e seus líderes presos ou mortos, após resistirem aos avanços da Minustah. Naquele momento, reinava uma paz que se mostrava possível de ser mantida. Em fevereiro de 2010 seriam realizadas eleições gerais para presidente e cargos legislativos. No comando da Minustah havia muita esperança de sucesso.

No Brasil, já haviam sido definidas as funções que cada militar exerceria durante a missão, todavia as tarefas seriam recebidas após as primeiras reuniões no Haiti, e assim se fez. Recebi como tarefa geral exercer o monitoramento da segurança feita por nossos militares durante as eleições e tomei conhecimento de que no dia seguinte, 12 de janeiro, à tarde, haveria uma reunião no edifício onde trabalhava o comando civil e militar da Minustah, o Hotel Christopher.

Soubemos também que, na manhã do mesmo dia, alguns integrantes do 12º Contingente integrariam um contingente operativo do 11º Contingente para fazer um cerco e vasculhamento em uma área chamada Bel-Air (Figura 1), bem próxima à sede do governo, o famoso Palácio Presidencial, um prédio fabuloso que foi finalizado em 1918, no estilo do Palácio de Versailles.

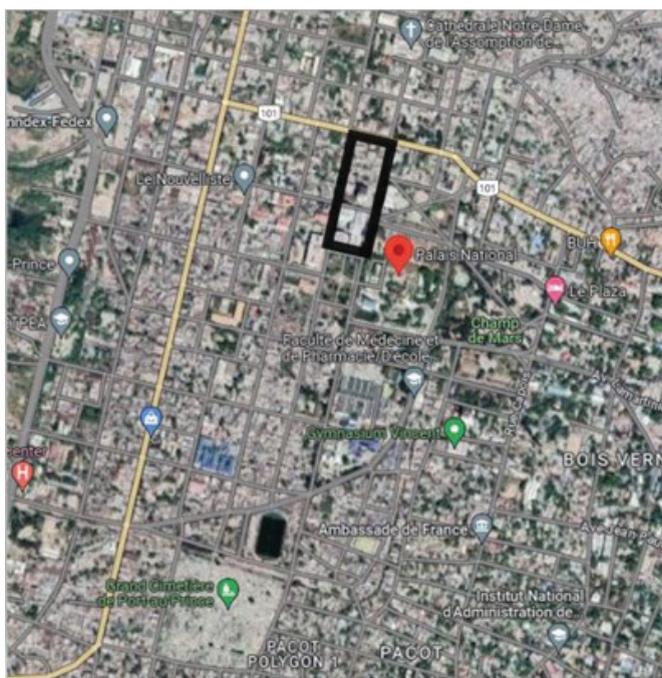


Figura 1 – Cerco próximo ao Palácio do Governo haitiano

Fonte: Google Maps (maio/2023)

Terminado o dia 11 de janeiro, a noite foi marcada por um jantar de recepção, evento já tradicional e que assinala o início da passagem de funções entre os “antigos”, agora chamados de veteranos, e os recém-chegados. Histórias, brincadeiras e sorrisos caracterizavam esse saudoso momento, quando também seriam realizadas as despedidas dos integrantes do segundo voo de retorno do 11<sup>o</sup> Contingente, que embarcaria para o Brasil no dia seguinte. Esse voo marcaria a segunda etapa da rendição de contingentes.

## UM PESADELO JAMAIS IMAGINADO

O dia nem amanheceu e muitos de nós já estávamos acordados, iniciando a preparação individual para a missão que ocorreria em poucas horas. Pegamos nossos armamentos e ficamos aguardando as ordens. Logo estas chegaram. Seria re-

alizado um cerco em formato de retângulo em uma região do mercado em Bel-Air. Haveria um cerco externo, um interno e buscas. Em todos os destacamentos, ocorreria um trabalho conjunto, e neles estariam presentes destacamentos das forças militares da Minustah, da Unidade de Polícia Formada da ONU (FPU)<sup>5</sup> e da Polícia Nacional Haitiana (PNH)<sup>6</sup>.

O cerco teve início às 6 horas da manhã do dia 12. O dia estava lindo. Minha posição era permanecer no cerco externo, bem em frente ao Palácio do Governo. No céu, recordo-me, não existiam nuvens e o calor caribenho já se fazia sentir forte. Vários veículos e casas foram vasculhados, mas sem muita efetividade. O número de detidos foi pequeno, muitos por conta de pedidos de prisão já existentes, e pouco material ilícito foi apreendido.

Da minha posição era possível ver o Palácio (Figura 2). Era de uma beleza incrível, em meio a um cenário de conflito



Figura 2 – Palácio do Governo haitiano  
Foto: Jacques Volant (nov./2003)

5 Former Police Unit. As FPU têm três funções principais: gestão da ordem pública, proteção do pessoal e das instalações das Nações Unidas e apoio a operações policiais que exigem uma resposta concertada, mas não respondem a ameaças militares. Disponível em: <https://police.un.org/en/formed-police-units-fpus>. Acesso em: 9 maio 2023.

6 A Polícia Nacional haitiana foi fortalecida em 2004, a partir da decisão de se acabar com as Forças Armadas haitianas.

no qual viveu o Haiti durante longos anos. Foi planejado e realizado por Georges Baussan<sup>7</sup>, um reconhecido e famoso arquiteto haitiano. Mesmo com nossa atenção voltada para a missão, era impossível não nos perdermos por infundáveis minutos admirando a imponência daquela obra em estilo francês. Assim permaneci. Eu ainda não sabia, mas o destino estaria preparando um último “suspiro” de vida para aquela maravilha da arquitetura.

Terminada a missão de cerco próximo às 12 horas, horário local, fui orientado a acompanhar o oficial do 11<sup>o</sup> Contingente que seria substituído por mim até o comando da Minustah, no Hotel Christopher, onde seria realizada mais uma reunião sobre as eleições que ocorreriam em fevereiro de 2010. Naquela reunião, estariam presentes várias personalidades de importantes setores haitianos que conduziram as eleições, representantes dos candidatos e integrantes da Minustah que auxiliariam na segurança das atividades.

Conheci e apertei a mão de várias pessoas, um momento que jamais esqueci. Terminada a reunião, deixamos a sala no subsolo e saímos para a área externa, onde havia uma ampla piscina e um pequeno bar onde os servidores militares e civis costumavam conversar. Lembro que comprei um refrigerante e, por ser o mais antigo do grupo, decidi pelo nosso retorno imediato à base do Brabat (Figura 3). Saímos do edifício por volta de 15 horas e entramos na base por volta de 15h40, horário local.

Normalmente, nós militares, ao retornarmos à base, fazíamos um procedimento padrão: seguíamos até o contêiner de armamentos/munição, onde este material era entregue aos paioleiros<sup>8</sup>, e depois para nossos próprios alojamentos, onde deixávamos o “tudão” – nosso equipamento, capacete e colete balístico, que pesavam juntos cerca de 15 quilos.

Terminada essa pequena rotina, caminhei até a área onde estavam concentra-



Figura 3 – Área do Batalhão Brasileiro no Haiti (Brabat)  
Foto: Miguel Arraya (jul./2020)

<sup>7</sup> Disponível em: <http://www.touthaiti.com/dossiers/107-le-palais-national-de-georges-baussan>. Acesso em: 10 maio 2023.

<sup>8</sup> Militares responsáveis por receber os armamentos e as munições, mantendo a segurança contínua do local.

dos o comando e as principais seções do Estado-Maior<sup>9</sup> do Brabat, além de outros destacamentos fundamentais. No setor de operações estavam nos aguardando os encarregados de seção de ambos os contingentes, para que fizéssemos uma apresentação sobre os assuntos tratados na reunião. Após alguns minutos, sentimos algo estranho. Era como se estivéssemos parados em cima de uma esteira em movimento. A mesa na qual eu me apoiava começou a se mover. Apoiei minhas mãos com mais força, olhei ao redor e, neste instante, como em uma fração de segundos, tudo mudaria, não apenas para mim, mas para todos no Haiti.

O material sobre as mesas e nós, que estávamos no local, fomos jogados ao chão sem saber o que teria ocorrido. Ficamos assombrados. Um dos oficiais gritou: “é terremoto!”. Neste instante, ainda sob intensa névoa mental, saímos de dentro do setor para a área externa. Nesta já se encontravam outros militares, e todos, sem exceção, estavam aterrorizados. Sentimos o chão ainda tremendo por alguns poucos segundos e, em um piscar de olhos, tudo parou. Sem saber, naquele momento todos os presentes teriam suas vidas modificadas, e, para alguns, incluindo este fuzileiro naval, começaria uma odisseia de 17 horas.

## É TERREMOTO!

Eram exatamente 16h53 do dia 12 de janeiro de 2010. Naquele instante, uma onda de choque de sete graus na Escala

Richter e a apenas 10 km de profundidade arrasou Porto Príncipe. Dentro do Brabat, na Seção de Operações, não entendíamos o que estava ocorrendo. Não tínhamos preparo para aquela situação. No Brasil, não costumamos fazer treinamento para esse tipo de evento, e o contingente não se preparou nesse nível. Ao sair das seções para área externa, todos, sem exceção, nos deparamos com rostos assustados. Uma aura de perplexidade pairava no ambiente. Não se escutavam vozes, apenas cochichos. Minutos depois, alguns começaram a sorrir, um sorriso meio amarelo, cujo significado era: “o que foi isso?”.

Todos estávamos conversando, alguns mais sérios, outros um pouco mais descontraindo, afinal tínhamos vivenciado um terremoto, algo anormal em nosso país. Mas logo alguém avisaria que estava se formando um tsunâmi. Meu Deus! Como assim um tsunâmi? O terror voltaria aos olhos de todos, pois o Brabat estava praticamente ao nível

**Olhei ao redor e, neste instante, como em uma fração de segundos, tudo mudaria, não apenas para mim, mas para todos no Haiti**

do mar. De uma posição mais alta que existia na base, conseguíamos ver as águas. Logo, não haveria, naquele momento, para onde correr. Um tsunâmi arrasaria com tudo. Novamente, a sensação não foi boa.

Felizmente, e aos poucos, aquele boato, fruto do desespero presente entre todos, se dissipou. Seguimos para outras posições dentro da base, tentando ainda entender tudo o que tinha acontecido e suas consequências. Ao fundo do Brabat havia um pequeno morro, e percebemos que este havia sumido. Ao olharmos na

<sup>9</sup> Grupo composto por várias seções que assessoravam o comandante do Brabat na tomada de decisões.

direção do mar, havia uma imensa fumaça escura e inúmeros focos de incêndio. Naquele momento, alguns comentaram que o centro de Porto Príncipe, por ter construções bem antigas, devia estar destruído, e inúmeras mortes poderiam ter ocorrido. Logo iríamos começar a ter uma noção mais exata da realidade na própria base.

Começaram a chegar ao portão várias pessoas feridas. Eram de todas as idades – mulheres e homens adultos, idosos e crianças, todos desesperados pedindo algum tipo de ajuda a nós, os brasileiros. A enfermaria entrou em uma frenética atividade jamais imaginada, e seus militares aos poucos começaram a sentir os efeitos da tragédia. Apareciam pessoas mutiladas em todas as partes do corpo. Algumas já estavam mortas quando foram trazidas, outras morreram poucos minutos depois. Um cenário de guerra se estabeleceu dentro da base. Os portões se abriram, sem qualquer tipo de controle, porque naquele momento o mais importante era salvar vidas.

Por não haver mais vagas dentro das enfermarias, vários lençóis, ou qualquer outro tipo de material branco, foram levados para um pequeno estacionamento que havia na parte externa, e os feridos iam sendo colocados e avaliados pelos médicos ou enfermeiros de forma muito semelhante ao que costumávamos ver em filmes de guerra. Em um momento tão difícil, mas com um profissionalismo e uma entrega que eu ainda não havia presenciado na minha vida como militar, os médicos avaliavam aqueles que teriam prioridade no atendimento e outros que, por conta do ferimento, dificilmente sobreviveriam. Quem não é da área de saúde tentava ajudar de alguma forma, até mesmo com palavras, para transmitir confiança, calma e algum tipo de expressão de alívio para aquelas pessoas. Estava sendo terrível para todos.

Os minutos passavam, e dezenas de pessoas ainda entravam na base. O cenário interno começou a se tornar insustentável. Naquele momento, por acaso, formou-se uma roda onde estavam presentes alguns oficiais integrantes do comando do Brabat, entre os quais o comandante e o subcomandante. Durante aquele momento de conversa, soubemos que o segundo voo de troca de contingente estava sobre o Haiti e já se preparando para o pouso. O piloto foi avisado do terremoto e recebeu orientação de seguir para a República Dominicana, onde deveria pousar e aguardar instruções. Como o aeroporto em Porto Príncipe sofreu sérios danos, os pilotos receberam ordens de reabastecer a aeronave e retornar ao Brasil. Este voo retornaria ao Haiti somente 20 dias depois.

Ainda naquela “roda do comando”, algumas orientações começaram a ser disseminadas, no entanto o pior estava para ser conhecido. O comandante do Brabat receberia algumas informações terríveis em pouquíssimo tempo. Primeiramente, ele foi avisado que o Hotel Christopher (Figura 4) havia tombado. Olhares incrédulos eram trocados, pois naquele prédio trabalhavam vários brasileiros e o comandante militar da missão, o Force Commander (FC), na época o também brasileiro General de Brigada Floriano Peixoto. Pouco tempo depois, outro telefonema o informava que o Hotel Montana (Figura 5), edifício onde residiam muitos familiares e funcionários da ONU, também havia tombado. Além destas informações, já tínhamos conhecimento que o Forte Nacional e a Casa Azul, locais onde serviam destacamentos do Brabat, também haviam colapsado. Meu Deus! Um caos mental e momentâneo se instalou. Fiquei incrédulo, pois tinha estado no Christopher até às 15 horas.



Figura 4 – Hotel Christopher (14 de janeiro de 2010)  
Foto: AP Photo/ The United Nations, Logan Abassi



Figura 5 – Hotel Montana (13 de janeiro de 2010)  
Foto: AP Photo/The United Nations, Logan Abassi

No entanto, naquele momento, mesmo sem ter todas as informações, sem saber se tínhamos perdido brasileiros ou quantas pessoas haitianas ou de outros países haviam falecido, testemunhei que, mesmo sob pressão, um bom preparo profissional faz com que as soluções sejam rapidamente elaboradas. O comandante determinou que três grupos fossem imediatamente formados. Nestes, deveriam estar presentes materiais de engenharia que seriam conduzidos até os locais importantes para nossa missão: o Hotel Christopher (sede da ONU no Haiti), o Forte Nacional (sede de uma

das companhias do Batalhão) e a Casa Azul (sede de um dos pelotões em Cité Soleil).

Por já ter participado de um contingente anterior, quando tive a oportunidade de conhecer cada rua da capital, e por estar no estado-maior e conhecer bastante o terreno, fui voluntário para compor um dos destacamentos. Assim, sendo o oficial mais antigo presente, assumi a responsabilidade de conduzir o grupo que seguiria para a sede da ONU, a tarefa mais difícil que eu tinha recebido até aquele momento.

Sem saber exatamente o que teria ocorrido com nossos militares nos dois

outros lugares (no Forte Nacional e na Casa Azul), começamos a nos preparar para partir rumo ao Hotel Christopher. Tínhamos todo o material de engenharia possível, a vibração de partir para uma importante missão e a esperança de ainda salvar vidas. Saímos exatamente às 18h30, sem saber que viveríamos algo único em nossas vidas.

## SAÍMOS DO BRABAT

Saindo da base, havia uma reta de quase 300 metros. Quando passamos pelo portão, naquela reta, ainda víamos inúmeros haitianos caminhando rumo à base. Recebíamos olhares tristes e com um profundo desespero. Ainda não tínhamos chegado à via principal, mas já começávamos a imaginar que algo extraordinário teria acontecido, e isto se confirmou. No final da reta, giramos à esquerda e entramos na via principal. Nesta, começamos a ver de perto um tipo de destruição com o qual não tínhamos contato no nosso dia a dia, e o pior, algo para o qual não tínhamos preparo.

Escolhi seguir o caminho que nos levava ao aeroporto, pois imaginei que estivesse mais tranquilo. Ledo engano. Não havia tranquilidade naquele mar de feridos e mortos. Eram inúmeras as casas e os edifícios destruídos. Alguns carros, ainda com pessoas dentro, estavam parados e sem rumo. O que mais víamos era haitianos “zumbis”, caminhando sem rumo e com o olhar perdido. Até o aeroporto o percurso durava normalmente entre 15 e 20 minutos. Já estávamos havia quase uma hora tentando chegar àquele

local da cidade, mas não conseguíamos. Começamos a perceber que chegar ao objetivo final não seria fácil.

Após nosso pessoal sair das viaturas e abrir caminho “a braço”, finalmente chegamos ao aeroporto. Víamos de perto que as instalações tinham sofrido danos que provocariam o fechamento do local e, em consequência, do espaço aéreo. Depois do aeroporto, chegamos a um local chamado pelos brasileiros de “mãozinhas”. Era um apelido que facilitava nossa localização. Esse apelido tinha sido criado em algum momento da missão por militares brasileiros para uma escultura que tinha como significado “Unidade do Globo” (Figura 6). Deste ponto, seguimos para a Boulevard Jean-Jacques Dessalines (Figura 7), que conhecíamos como Nacional Nr 1. No

cruzamento, giramos à esquerda e seguimos para sudoeste. Tentávamos chegar à Route de Delmas, um caminho que normalmente fazíamos quando queríamos seguir para o comando da Minustah.

Na avenida Nacional Nr 1, já tendo caído a noite, passamos pela Casa Azul. Tínhamos como tarefa atingir o Christopher, todavia vimos o cenário de destruição e ficamos refletindo sobre os militares que costumavam ocupar aquele prédio. Estariam vivos? Algumas horas mais tarde, saberíamos que naquele local ocorreu a maior perda de militares brasileiros durante todo o decorrer da missão brasileira no Haiti.

Chegamos à Route de Delmas, certamente a estrada mais larga da capital, e concluímos, naquele momento, que não havia qualquer possibilidade de seguirmos

**Tínhamos o material de engenharia, a vibração de partir para uma importante missão e a esperança de ainda salvar vidas**



Figura 6 – Escultura em homenagem à Unidade do Globo  
Fonte: Andrew Turnbull (out/2018)

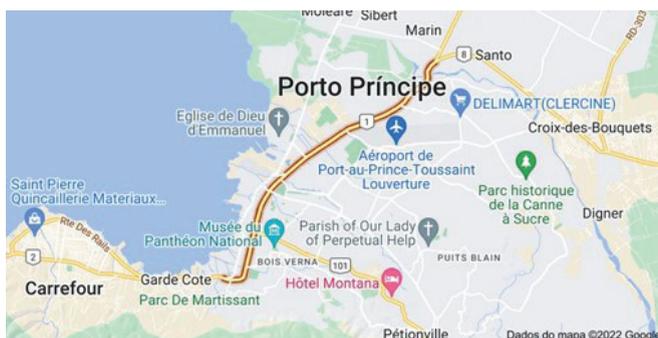


Figura 7 – Boulevard Jean-Jacques Dessalines  
Fonte: Google (2023)

pelo caminho que havíamos planejado. Víamos corpos pela rua, prédios destruídos, veículos abandonados e detritos, muitos detritos. Decidi seguir mais para o sul, tentando encontrar alguma rota livre para chegar à sede da ONU. A cada rua, destroços, corpos e pessoas parecendo zumbis. Quando chegamos ao limite da área de responsabilidade ao sul e descobrimos que não tínhamos como passar, decidi retornar até a Route de Delmas.

Logo no início da Route, paramos por causa de um ônibus cruzado no meio da via. Decidi mudar a configuração do comboio. Mandei o trator avançar para permanecer à frente do comboio. O motorista foi orientado sobre o que deveria fazer e

iniciou os trabalhos, que, imagino, tenha sido um dos mais difíceis em sua vida. O primeiro obstáculo físico seria um ônibus. Enquanto o motorista batia no veículo e o empurrava para a lateral, dentro da Land Rover onde eu estava, observávamos um cenário destruidor.

Um haitiano se aproximou e pediu ajuda. O intérprete que nos acompanhava nos disse que ele pedia para ajudarmos as pessoas em uma construção ao lado esquerdo da via. Existiam corpos por todos os lados, inclusive pendurados em algumas áreas externas do pequeno prédio. Pessoalmente, foi um momento bem difícil, pois, mesmo vendo aquela situação, tínhamos uma tarefa: chegar à

sede da ONU, onde várias pessoas, inclusive brasileiros, também precisavam de ajuda. Tive que tomar uma decisão, e, com muito pesar, seguimos em frente com a promessa que voltaríamos depois, o que foi cumprido.

Após o trator retirar o ônibus, outros veículos também tiveram o mesmo destino. O motorista do trator cumpria sua tarefa com precisão, seguíamos em frente, mas com muita dificuldade. O problema é que não existiam apenas postes, fios, veículos e escombros. Também havia pessoas mortas. Inúmeras. O que fazer naquela situação? Não podíamos simplesmente passar por cima. Isto era algo inaceitável. Aquilo seria demais para o estado psicológico do pessoal. Então o motorista foi orientado e agiu com muita calma. Ele teria que tirar os corpos do meio da via e colocá-los nas laterais para que o comboio avançasse sem passar por cima. Assim foi feito, mas nos atrasamos por horas cumprindo essa tarefa.

Chegamos ao final da Route de Delmas e descemos pela Avenida Panamericana. Finalmente estávamos no Christopher. Um caminho que normalmente fazíamos em 40 minutos, levamos cinco horas. Chegamos por volta de 23h30. E ainda não sabíamos o que estava por acontecer.

## SEDE DA ONU

Ao chegarmos, pessoalmente tive o primeiro choque. O prédio, que tinha sido construído com formato da letra “U”, de cinco andares e em arquitetura francesa, já não existia. Na parte interior havia uma piscina. Entre a piscina e o prédio, foi construído o bar. Naquele bar eu havia tomado um refrigerante cerca de duas horas antes do terremoto. Olhando agora o cenário à minha frente, o prédio havia tombado para a posição de quem chegava

ao mesmo. Não conseguíamos saber se ainda existiria bar ou piscina. O fato é que ele tinha vindo abaixo. Dentro dos escombros, vários funcionários na ONU estavam presos e, entre estes, alguns brasileiros.

Colocamos o material de engenharia para trabalhar e ficamos observando, pois nada mais podíamos fazer. Sentimos vários tremores ao longo daquele período de espera. Em determinado momento, o tremor foi tão forte que olhamos para uma antena à nossa retaguarda. Ela balançava tanto que todos, sem exceção, ficamos estáticos olhando aquela antena fazendo um pêndulo lento, mas aterrorizante.

Próximo a mim, percebi um oficial-general chileno também atento, mas que, ao mesmo tempo, parecia coordenar a operação de resgate no local. Não o conhecia, pois eu havia chegado há apenas um dia. Soube, um pouco depois, que ele era o subcomandante das Forças Militares da Minustah no Haiti e o mais antigo presente, pois o Force Commander à época, por uma questão de sorte, soubemos que estava nos Estados Unidos e tentava regressar por meio de todas as formas possíveis.

Ponto essa situação porque se ele, o FC, estivesse no Haiti, poderia estar naqueles destroços. Posteriormente, soube que oficial chileno teve perdas no Hotel Montana, onde estava hospedada boa parte dos familiares de funcionários da Minustah. Há que se render uma homenagem àquele militar que, suponho, no momento mais difícil de sua vida, manteve-se no cumprimento do dever.

Uma cena que surpreendeu a muitos de nós que estávamos no Christopher foi o aparecimento de um grupo de cinco americanos que, ao chegar ao local, seguiu para os escombros. Permanecemos parados olhando e tentando entender o que iria acontecer. Eles chegaram até os

escombros e subiram até alcançar o ponto mais alto. Naquele ponto começaram a bater nos escombros. Não entendíamos nada. Ficávamos nos perguntando o que seria aquilo. De repente, e do nada, eles começam a retirar algumas partes quebradas, uma após a outra, e eis que surge uma pessoa de dentro dos escombros. Olhamos aquilo com uma mistura de assombro e alegria. Afinal, como poderiam ter encontrado um americano daquela forma? Mas assim foi feito, e, por uma obra do destino, eu presenciei. Eles passaram próximos à nossa posição, expressando felicidade, todavia muitos outros não tiveram a mesma sorte.

Do contingente brasileiro, alguns militares foram soterrados naquele mesmo prédio. Dos militares do 12º Contingente que chegaram ao Haiti no dia 11 de janeiro e estavam em uma reunião no momento do terremoto, um sobreviveu. Ele teve uma sorte incrível, pois, além de sair sozinho, conseguiu retirar, mediante um esforço sobre-humano, um outro militar, que era integrante do 11º Contingente e que também havia sido soterrado. Já um outro companheiro do 12º Contingente não teve a mesma sorte e, infelizmente, faleceu no local.

Aproveitei este momento para render minhas homenagens a este militar do EB que recebeu a mim e a outros companheiros de outras FA durante o preparo do contingente, ajudando a organizar todo o 12º Contingente, como oficial do Estado-Maior, e faleceu no cumprimento do dever.

## A SURPRESA

Permanecemos no local do comando da Minustah para pronto emprego até cerca de 3 horas da madrugada. Não havia mais nada a fazer, e, sabendo que nossa presença seria necessária no Brabat, decidi

retornar. Reunimos o grupo de blindados Urutu, sob comando de um major do EB, e iniciamos a descida pela Avenida John Brown em direção ao centro da cidade. Logo no início se juntaram ao grupo um capitão que trabalharia comigo na Seção de Operações e um sargento. Cerca de 300 metros abaixo do local do Hotel Christopher, um haitiano entrou na frente do comboio gritando descontrolado e apontando para um edifício ao lado da estrada. Nós, brasileiros, não entendíamos nada, mas ele aparentava pedir ajuda. Tínhamos um intérprete, e determinei a este que transmitisse ao haitiano que não faríamos nada e que seguiríamos adiante. No entanto o haitiano não saía da frente dos blindados e não parava de gritar. Olhei para os oficiais e indaguei: “o que esse rapaz quer? E aí, o que vocês acham?”. Eles responderam: “o senhor é o mais antigo”. Pensei por alguns instantes e decidi ver o que estava ocorrendo, até porque intuí que aquele haitiano somente sairia se usássemos a força, e naquela situação talvez não fosse uma boa solução. Orientei para que as viaturas encostassem e liberassem a estrada. A segurança foi estabelecida, saímos do blindado e partimos para o local apontado.

Estávamos em frente a um portão de ferro. Passando por este, havia um caminho de carro que descia por cerca de 20 metros. Da posição onde estávamos, conseguíamos fazer uma leitura imprecisa. À esquerda, logo após o portão, existia uma casa bastante danificada por conta do terremoto. Ao fundo, víamos uma espécie de edifício de cerca de quatro andares que parecia estar prestes a cair. Seguindo o haitiano, entramos com olhos atentos e caminhando a passos curtos. No fim do caminho, após um conjunto de escombros, tínhamos que girar à esquerda e assim fizemos. Ainda atrás do haitiano, sem

exceção, não estávamos com uma boa sensação, pois o caminho que ele fazia nos levaria direto para dentro do edifício, o mesmo que olhando de fora nos passava a impressão que cairia a qualquer momento.

À frente do grupo, parei, ainda incrédulo. Olhei para os outros, e o pensamento que passava na minha cabeça era o de estar colocando todos em risco, um risco que eu tinha assumido. Perguntei a todos: “vamos?”. E eles, com sentimento de soldados, somente balançaram levemente a cabeça fazendo sinal de positivo. Seguimos sem saber o que estava por vir e qual surpresa se apresentaria em breve.

O lugar era um buraco que ficava cada vez pior à medida que entrávamos. Mesmo assim, seguimos em frente e atrás do haitiano. Após alguns minutos, nos deparamos com uma cena improvável. Havia uma mulher com aparência de menina que tinha seu pé esquerdo preso sob um bloco de pedra. Ao nos ver, ela entrou em prantos e começou a chorar compulsivamente, a gritar e pedir ajuda.

O problema é que não entendíamos nada do que ela falava. Notávamos, pelo seu jeito de falar, que ela poderia ser francesa, e isto foi uma surpresa para todos. Ficamos nos olhando e, certamente, havia um pensamento em comum: “o que aquela pessoa estava fazendo ali? Meu Deus!”. Logo em seguida, escutei um “que merda!”. E era mesmo. Sentíamos mais tremores, nosso maior medo. Olhávamos para o teto do local onde estávamos e ficávamos estáticos. Nada podíamos fazer a não ser esperar. O prédio tremia, e é lógico que pensávamos que ele cairia e tudo iria se acabar. Realmente, era uma sensação incomum.

Não sabíamos, mas após um terremoto de grande magnitude, ocorrem muitos outros, na maioria das vezes com menor grau de intensidade. Seria uma espécie de acomodação do terreno que acontece aos poucos. Hoje, tenho absoluta certeza de que fomos abençoados. O tremor parou, e tentamos nos comunicar com a francesa por meio do haitiano, mas este logo saiu do local e nunca mais o vimos. O intérprete não podia sair do local onde estava e manteve-se embarcado na viatura.

A mulher gritava e chorava o tempo todo. Imaginávamos que a dor era terrível, pois ela estava naquela situação havia pelo menos dez horas. Ficamos ali olhando e pensando como poderíamos ajudar. Não tínhamos nenhum material de engenharia, nada. Decidimos tentar puxar o pé

da francesa de forma muito amadora. Todavia, quando o tocávamos, a mulher gritava, e não sabíamos se ela estava nos xingando ou orientando. Decidimos então tentar cavar com nossas próprias mãos ao

redor do pé preso e torcer para que ele saísse. Ficamos nos revezando nesta ação durante um tempo inimaginável, talvez 40, 50 minutos, pois nossos dedos doíam demais. Era sofrível. Um dos oficiais manteve-se tentando tranquilizar a mulher, que repetidas vezes nos olhava com olhos de tristeza, dor e uma aparente raiva quando tocávamos seu pé, mesmo sendo sem querer. No final, desistimos, pois não conseguíamos nenhum avanço positivo.

Enquanto estávamos nessa ação, sentimos vários tremores, e não há pior sensação do que sentir a morte e não poder fazer nada. Quer dizer, podíamos simplesmente

**Ou todos sairíamos vivos  
ou todos morreríamos  
debaixo daquele edifício.  
Abandonar aquela pessoa  
não era uma opção**

abandonar aquela pessoa, sair dali e não olhar para trás. Naquele momento, estávamos em trânsito e precisávamos chegar à sede da ONU. Já tínhamos cumprido nossa tarefa e estávamos retornando para a base e sem outras tarefas. Contudo, como ficaríamos psicologicamente abandonando aquela pessoa que ainda estava viva? Decidimos que não faríamos isso. Esta foi nossa decisão. Aquela situação se resumia a uma questão: ou todos sairíamos vivos ou todos morreríamos debaixo daquele edifício. Abandonar aquela pessoa não era uma opção.

Surgiu a ideia de utilizarmos algum material para levantar o bloco. Um dos militares sugeriu usarmos “macacos hidráulicos” e saiu em busca de algum haitiano que porventura estivesse em seu carro por perto. Depois de infindáveis minutos, o militar que saiu com esta tarefa retornou com alguns “macacos” de pequeno porte. Indagamos, por mera curiosidade, como ele teria conseguido, e a resposta não poderia ser outra: “Procurei carros e seus donos, mas só encontrei carros vazios. Não havia ninguém para ajudar, então abri os carros e peguei”. Ou seja, quando a necessidade aperta, a mente flui e as escolhas acontecem com grande rapidez.

Começamos a cavar novamente ao redor do pé e embaixo do bloco de pedra para tentar posicionar um dos “macacos hidráulicos”. O tempo passando, outros tremores acontecendo, e tentávamos levantar aquele bloco de pedra, pois era o que podíamos fazer. Percebíamos que, aos poucos, a mulher perdia suas forças pelo constante sofrimento e pela sensação de que não conseguiríamos tirá-la daquela situação. Tentávamos nos comunicar e, de alguma forma, ela ficava mais calma. Perseveramos e finalmente conseguimos posicionar pelo menos um dos equipamentos. Tentávamos levantar e nada. O

bloco não se movia um centímetro. O desespero começou a tomar conta de todos por acharmos que teríamos que optar por uma ação drástica, puxar o pé à força. Depois de algum tempo, já amanhecendo, tivemos algum progresso e vimos que seria possível. Finalmente, um ar de felicidade tomou conta de todos.

Percebendo que teríamos sucesso e olhando a situação do pé, decidi ir até a sede da Minustah pedir ajuda de um médico do Brabat que se encontrava no local. Sendo de uma antiguidade maior, imaginei que teria mais acesso e conseguiria convencer o médico a abandonar seu local e suas tarefas e seguir-me sem saber o que encontraria. Seria uma corrida pesada para cima de 300 metros com o armamento e o “tudão”. Tudo bem, não havia tempo a perder. Orientei o pessoal sobre o que iria fazer. Todos concordaram, e segui para o Hotel Christopher.

Entretanto, ao sair de dentro do edifício e da área onde este se localizava, percebi que havia somente um carro blindado ainda estacionado na rua. Perguntei ao militar da guarnição onde estavam os outros. A resposta me desapontou e foi um “tiro no peito”. Ele respondeu que haviam retornado ao Brabat, pois alguém teria ordenado. Fiquei por alguns segundos refletindo, literalmente xingando, e fazendo uma pergunta básica para mim mesmo: como poderiam ter abandonado nosso pessoal naquela situação, inclusive sem intérprete? No momento, éramos seis militares sozinhos, três dentro do prédio com a mulher ferida, os dois da guarnição e eu, o mais antigo do grupo. A sensação não foi boa e iria se confirmar um pouco mais à frente.

Bom, não havia tempo para reclamações. Prossegui na busca do médico. Não nego que aquela corrida doeu, e muito, mas acabei por confirmar uma verdade

que sempre é contada: quando a adrenalina está alta, conseguimos fazer coisas que não faríamos em uma situação normal. Chegando à sede da ONU, já clareando, a cena era muito pior. A destruição impactava, especialmente a mim, e muito mais, pois tive o privilégio de ver aquele local antes do terremoto e agora estava presenciando um cenário impagável.

Lembrei novamente de todas as pessoas envolvidas nas eleições, que trabalhavam no subsolo e que, certamente, não conseguiram sair a tempo. Estariam vivas? Era uma pergunta que não saíria da minha cabeça por um bom tempo. Enfim, encontrei o médico e relatei o ocorrido. Ele se prontificou a seguir comigo para a posição. Pegamos o básico para um atendimento de urgência e partimos rumo ao edifício. Chegamos ao local e, para minha surpresa e alegria, a mulher já havia sido retirada. Nosso pessoal tomou a decisão de puxar o pé. Ficaria lesionado, mas era melhor do que abandoná-la ou todos morrerem.

O médico fez o atendimento básico e disse que ela precisaria ser levada a algum hospital rapidamente, pois, pelo tempo que o pé ficou preso, na avaliação dele, ela o perderia. Decidimos levá-la dentro do blindado para deixarmos na sede Administrativa/Logística da ONU, que se localizava ao lado do aeroporto. Naquele local ela poderia ser mais bem atendida e, se fosse o caso, conduzida a algum hospital. Os nossos problemas: estávamos seis militares em apenas um blindado, não tínhamos intérprete, a cidade estava destruída, os haitianos estavam tomados por desespero e raiva, e nós, brasileiros, estávamos fragilizados naquele ambiente

totalmente desfavorável. Para complicar, tínhamos uma mulher de origem francesa ferida dentro do blindado. Ou seja, tinha tudo para dar errado. Para piorar a situação mais ainda, não sabíamos que o trajeto escolhido para nosso retorno mudaria para sempre nossas vidas.

## **PARTINDO PARA A SEDE LOGÍSTICA DA ONU**

Dentro de um blindado do Brasil, seis militares e uma mulher ferida tentavam chegar à base Administrativa/Logística da ONU durante o dia, com a cidade de Porto Príncipe vivendo um completo caos. Não tínhamos muito o que fazer a não ser torcer para que o caminho escolhido estivesse limpo. Lembrando da nossa dificuldade na ida para o Christopher e imaginando que o centro da cidade no entorno do Palácio Nacional estivesse um completo caos, decidi que seguiríamos pela Avenida

**Quando a adrenalina está alta, conseguimos fazer coisas que não faríamos em uma situação normal**

John Brown e entraríamos à direita na Delmas 32 (Figura 8), um dos caminhos mais rápidos quando voltávamos para a base saindo da sede da ONU.

Descemos a avenida bem lentamente. Dentro da viatura, um dos oficiais permaneceu tentando de todas as formas acalmar a francesa, que chorava bastante, gritava e balbuciava um monte de palavras que não entendíamos. Em pé, olhando a parte externa, íamos eu, o oficial e o sargento que se juntaram ao grupo e os dois militares da guarnição do blindado. O cenário nos mostrava edifícios e casas completamente destruídos e inúmeros mortos ou feridos. Torcíamos para que a Delmas 32 estivesse livre. Ledo engano. Entramos literal-

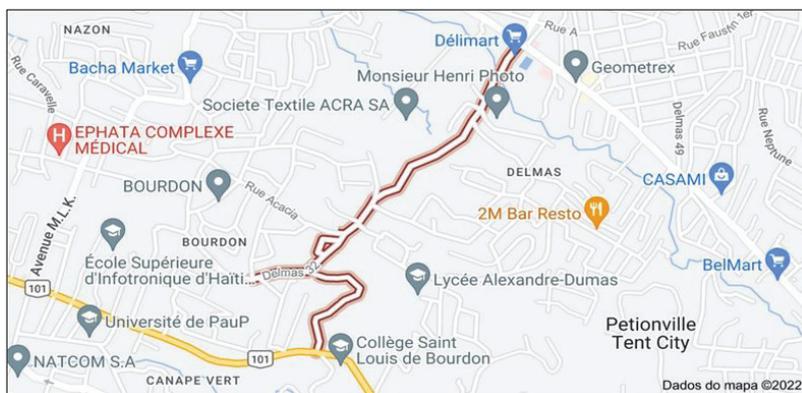


Figura 8 – Delmas 32  
Fonte: Google Maps (maio/2023)

mente no inferno. Ao girar a direita e entrar na rua, fomos imediatamente bloqueados por edificações e veículos destruídos. Algumas construções simplesmente tombaram para cima da rua. Com elas caíram postes, fios e corpos, muitos corpos. Alguns ficaram pendurados na parte externa. Era pior que um filme de terror, era o próprio terror à luz do dia.

Ficamos ali parados aguardando que algo ocorresse. Após quase uma hora, havíamos “caminhado” não mais que cem metros. Dentro da viatura, olhávamos para a ferida e percebíamos que ela não estava nada bem. Precisávamos avançar. Sentíamos também que o povo caminhando sem rumo pela rua começava a ficar impaciente com nossa presença. Vários pediam alguma coisa, e não tínhamos qualquer condição de oferecer ajuda. Nada mudava.

Todos estávamos cansados, tensos e preocupados. Era preciso fazer alguma coisa. Então tomei uma decisão: falei com o pessoal que tínhamos que sair do blindado e abrir o caminho “a braço”, pois muito em breve, permanecendo naquela situação, poderíamos ser destroçados por maus elementos, ou até mesmo por parte da população, já que eles nos viam até então

como um poder dentro de sua cidade. Mas, naquela situação, nada podíamos fazer, pois também estávamos vulneráveis.

Ainda dentro do blindado, conversamos rapidamente sobre os riscos envolvidos, sobre as reações e engajamentos que poderiam ocorrer e lembramos que todos deveríamos manter atenção total aos nossos armamentos, pois estaríamos em “campo aberto” e isolados. Seríamos quatro à frente do blindado e deveríamos nos manter em dupla o tempo todo, um sempre cobrindo as costas do outro. Se alguém fosse atacado, teríamos que agir rápido e tentar contornar a situação. E atirar, somente em autodefesa e em uma situação extrema. Todos concordaram, e fomos ao chão, eu, um dos oficiais, o sargento e um dos integrantes da guarnição do blindado.

Fuzis apontados para baixo e pistolas em segurança, iniciamos nossa caminhada. Éramos duas duplas andando na rua à frente do blindado e tentando afastar as pessoas. Logo um veículo impediu nosso movimento. Ficamos ali tentando fazer com que o blindado passasse pelo lado, mas não havia espaço. Então, enquanto um se manteve fazendo nossa “segurança”, os outros três empurravam o veículo

“a braço” para posicioná-lo de uma forma que o blindado pudesse encostar em uma parte das laterais e o veículo liberasse o caminho à força. Após alguns minutos e muita força, conseguimos. Seguimos em frente, gritando “Alez, alez”<sup>10</sup>, o que nós, de forma inocente, imaginávamos que seria pedir para sair da frente. Pedíamos, por meio de movimento dos braços, para que as pessoas a pé ou em seus carros, liberassem nossa passagem. Conseguíamos, com muita dificuldade.

Todavia alguns haitianos simplesmente nos ignoravam, e tínhamos que gritar, torcendo para que eles atendessem sem se aborrecer e sem nos “encarar”. Muito devagar, o blindado seguia avançando. No entanto, bem no meio do caminho, justamente na pior parte, após uma pequena descida onde a Delmas 32 entrava em um vale, tudo parou. Era impossível passar. A quantidade de pessoas perambulando iguais a zumbis era enorme, e a quantidade de corpos deixados à beira da rua aumentava.

Tomamos uma difícil decisão, mas necessária: nos afastamos do blindado para chegar ao ponto de interrupção do fluxo. Por que difícil? Se afastar do blindado nos transmitia uma sensação permanente de insegurança. Mas, definitivamente, apesar de não ser a melhor decisão naquela situação, era a única viável.

Não havia o que fazer a não ser seguir até o próximo cruzamento, o qual ficava cerca de 200 metros da posição do blindado, para tentar fazer com que os carros se movessem a partir daquele ponto.

Acreditávamos que, se conseguíssemos desobstruir mais à frente, liberaríamos o trânsito próximo ao blindado. Começamos a caminhar, e alguns haitianos nos encaravam com nítidos olhares de ódio. Não precisávamos ser especialistas em expressão corporal para entender que eles estavam com raiva de nos ver ali sem os ajudar. Chegamos ao cruzamento, e tudo estava parado. Os haitianos que estavam dirigindo simplesmente gritavam uns com os outros, talvez imaginando que gritos resolveriam o problema, mas sem sair dos carros.

Olhávamos sem muita esperança, pois a imagem era desmotivante; entretanto, não nos deixamos abater e começamos a executar a tarefa. Gesticulando com os braços e gritando, íamos posicionando carro por carro, o primeiro um pouquinho para frente, o segundo um pouco para um lado, um terceiro já se posicionou mais para trás, e tudo isso com um objetivo: possibilitar que outros conseguissem passar.

Assim permanecemos, com muitos gritos e força muscular, por um bom tempo. Alguns haitianos entenderam o que fazíamos e passaram a nos ajudar.

Percebemos que não somente a língua da paz, ou do amor, tem a capacidade de solucionar problemas. Em algumas situações, a necessidade também faz milagres. Estávamos exaustos, cada um tentando superar seu próprio limite de resiliência. Depois de longos minutos, conseguimos “desafogar” o trânsito e, aos poucos, vendo o blindado se aproximando da nossa posição, sentimos um alívio indescritível.

**Algo nos movia: a alegria de estarmos vivos. O ser humano não conhece seus limites até que seja colocado à mais dura prova**

10 Em português, em tradução livre, significa “vá, vá”.

No entanto, mesmo quando o blindado chegou ao cruzamento, permanecemos na rua fazendo os mesmos trabalhos, o mesmo esforço, pois a rua não terminava naquele ponto e faltavam cerca de dois quilômetros até chegarmos à Route de Delmas. Continuamos caminhando, avançando metro por metro. Não víamos a hora de aquele inferno acabar. Já estávamos naquela “maldita” rua, brigando com tudo e todos, fazia mais de três horas. Era um trecho que normalmente fazíamos em 15 minutos. O cansaço era enorme, e queríamos apenas sair vivos daquele lugar.

Finalmente, um pouco depois das 10 horas chegamos ao ponto desejado. Embarcamos no blindado, nos felicitamos e seguimos adiante. Estávamos praticamente sem energia, com fome e sede, mas algo nos movia: a alegria de estarmos vivos. O ser humano não conhece seus limites até que seja colocado na mais dura prova, e, quando ele pensa estar no limite, o seu limite ainda está muito longe de ser atingido. A vontade de sobreviver o obriga a ter alguma reação.

Na Route de Delmas, a destruição, que antes não percebíamos por conta do perí-

do noturno, agora podíamos ver em profundidade e com mais clareza. A palavra que definia aquele momento era tristeza, pois o haitiano, havia anos, já enfrentava um destino de infelicidade. A história do Haiti é marcada por sangue e lágrimas, e, desde que a família Duvalier havia deixado o poder, em 1986, inúmeras gangues assumiram esse “vácuo de mando”. A PNH não entrava em muitos lugares. A população um pouco mais esclarecida havia deixado o país, e a pobreza reinava. Todos esses problemas já existiam, mas, para que o país fosse jogado em mais um período de caos, ainda recebeu de “presente” um terremoto. Triste.

Descendo pela Route de Delmas, entramos na Boulevard Toussaint Louverture (Figura 9), via que nos levaria diretamente às “mãozinhas” e à Base Administrativa/Logística. Ainda assim, tivemos muita dificuldade em passar, pois vários obstáculos se espalhavam pelo caminho. Ao fim, por volta de 11h30, chegamos ao nosso destino.

Entramos na Base Administrativa/Logística da ONU carregando a mulher francesa, mas sem saber com quem falar e onde deixá-la, pois tínhamos o

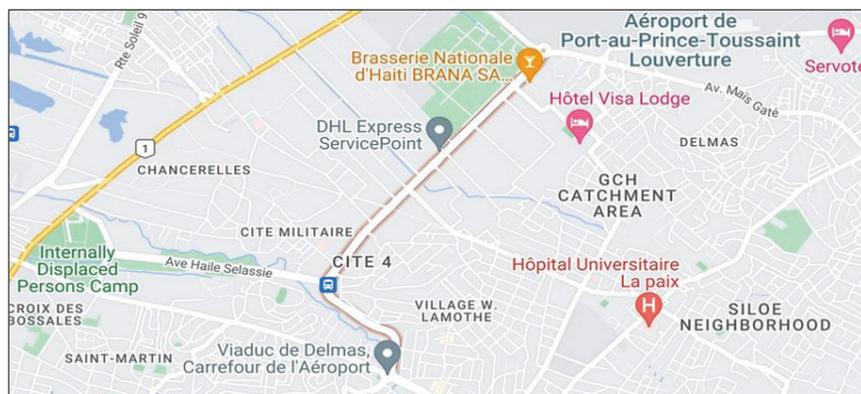


Figura 9 – Boulevard Toussaint Louverture  
Fonte: Google Maps (maio/2023)

conhecimento de que na base somente eram aceitos funcionários da ONU. Ignoramos esta orientação, seguimos em frente e nos dirigimos a uma primeira barraca. Ela era imensa e dentro havia sido montada uma área de atendimento de urgência. O cenário era de guerra. Pessoas mutiladas estavam sobre as macas improvisadas por todos os lados, e manchas de sangue marcavam os lençóis. Percebemos que, ao lado desta primeira barraca, havia uma outra, também enorme, para onde pessoas que estavam na primeira, e em melhores condições médicas, eram levadas. Decidimos partir para ela. Entramos com a francesa nos braços e procuramos uma maca ou mesmo um lençol.

Ao encontrar um local, colocamos a mulher em uma maca e finalmente conseguimos um intérprete que possibilitou termos mais informações sobre aquela pessoa. Ela se chamava Ludivine Raimond, era francesa e estava no Haiti como voluntária trabalhando para uma Organização Internacional chamada Fidesco<sup>11</sup>. Desejamos boa sorte a ela e nos despedimos.

Posteriormente, foi instaurada uma sindicância (Figura 10) para apurar as atividades que ocorreram durante essas 17 horas, principalmente a situação envolvendo a senhorita Ludivine, a fim de constatar a veracidade da ocorrência e os feitos e confirmar se os militares estavam em condições de receber a Medalha do

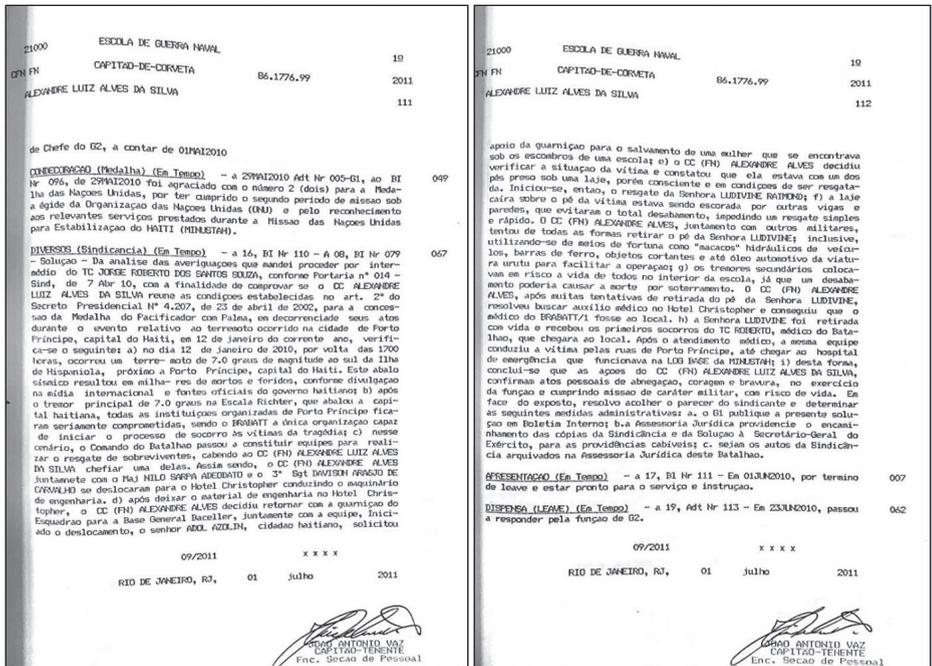


Figura 10 – A Sindicância  
Fonte: Arquivos do autor

11 Disponível em: <https://www.fidesco.fr/>. Acesso em: 9 maio 2023.

Pacificador com Palma do EB<sup>12</sup>. Ainda em 2022, fiz contato com um dos oficiais do EB que esteve comigo naqueles momentos e soube que somente os militares do EB, por decisão de órgão interno da Força, receberam a Medalha. Fiquei muito feliz por todos.

Em função da sindicância, soubemos que a senhorita Ludivine (Figura 11) havia sido transferida para Martinica, onde permaneceu algum tempo, e depois retornou à França. Em busca recente na internet, encontrei uma entrevista feita com ela para o *site* reussirmavie.net<sup>13</sup>, onde ela conta que, no dia 12 de janeiro de 2010, participava de um treinamento com professores sobre gestão de emoções

no segundo andar de um prédio escolar quando tudo começou a tremer. Ela teria descido as escadas correndo para chegar ao primeiro andar, no entanto não teve sorte, pois um bloco de concreto armado caiu na escada e seu pé inteiro ficou preso embaixo do bloco.

## NOTÍCIAS TERRÍVEIS

Ainda não havia terminado nossa missão, e precisávamos chegar ao Brabat. Contudo, ainda na base logística da ONU, tivemos notícias terríveis sobre o ocorrido com brasileiros no Hotel Christopher, no Forte Nacional e na Casa Azul. Soubemos que haviam falecido nestes três lugares



“O terremoto começou às 5 da tarde, e até meia-noite muitos haitianos vieram me animar, mas não podiam fazer nada por mim. E depois da meia-noite, não vi ninguém. Algum tempo depois, meu pé ficou duro, eu só estava tentando mudar de posição, mudar de passo, tentar ficar em pé. Mas o mais difícil é que os tremores continuaram. Às 2 da manhã, houve um grande tremor, e ali eu realmente pensei que ia morrer. E assim durou até as 5 da manhã. Às 5 horas, ouvi algo como o som de um caminhão de lixo. Gritei, mas ninguém me ouviu. Então voltei a ouvir as pessoas e a gritar novamente. Era a ONU brasileira que veio me libertar. Eu tinha aguentado bem até então, mas quando eles chegaram eu apenas chorei e gritei. Eu falava crioulo, e eles portugueses. Tentaram levantar o bloco de concreto com três macacos e uma barra de ferro, mas não deu certo. Então, a solução foi deslizar meu pé muito lentamente e, finalmente, a última maneira foi puxá-lo com uma força incrível. Tive uma fratura exposta, e meu pé estava tão inchado que não dava para ver meu tornozelo. Apesar dos analgésicos, ainda estou com dor. Acima de tudo, sempre consigo colocar as coisas em perspectiva, digo a mim mesmo que tive sorte. Em três segundos, eu estava morrendo...” (RAIMOND, 2013)

Figura 11 – Ludivine Raimond

12 A Medalha do Pacificador com Palma é concedida aos militares e aos civis brasileiros que, em tempo de paz, no exercício de suas funções ou no cumprimento de missões de caráter militar, tenham se distinguido por atos pessoais de abnegação, coragem e bravura, com risco da vida, os quais deverão estar claramente comprovados em sindicância ou inquérito policial militar. Disponível em: <http://www.sgex.eb.mil.br/media/Medilhas/MedPacificador/PortariaMedalhaPacificador.pdf>. Acesso em: 15 maio 2023.

13 Disponível em: [https://www.reussirmavie.net/Ma-mission-en-Haiti-restera-gravee-dans-ma-chair\\_a987.html](https://www.reussirmavie.net/Ma-mission-en-Haiti-restera-gravee-dans-ma-chair_a987.html). Acesso em: 9 maio 2023.

nada menos que 19 brasileiros. Alguns com uma história que somente Deus poderia explicar.

No Hotel Christopher morreram cinco brasileiros: dois que trabalhavam no prédio e três que estavam no local para reuniões. Um destes, integrante do meu contingente, havia chegado ao Haiti em 11 de janeiro. No Forte Nacional, faleceram três, sendo dois no mesmo momento em que ocorreu o terremoto; o terceiro faria parte de mais uma triste história, pois teria permanecido preso por mais de oito horas, lúcido e conversando com seus companheiros, os quais olhavam aquela situação e tentavam fazer o que podiam para salvá-lo. Ao final, infelizmente, ele morreria.

A Casa Azul (Figura 12) tinha um destaque especial para os primeiros contingentes brasileiros, principalmente para o 6º Contingente, que realizou sua conquista e ocupação. Era uma posição importante e símbolo dentro de Cité Soleil por ter servido como sede de uma das poderosas gangues que controlavam a região. Nela ocorreu um dos combates mais intensos dos brasileiros no Haiti. Foi uma estupenda conquista no período mais caótico da presença brasileira na capital.

Na verdade, a Casa Azul era um pequeno edifício de três andares, localizado no centro de Cité Soleil, que, naquele momento, era considerada a favela mais perigosa do mundo. Após sua conquista,



Figura 12 – Casa Azul em fevereiro de 2007

Foto: Luciano Pires



Figura 13 – Casa Azul reformada e antes do terremoto em 2010

Foto: Defesamet

mediante intensas trocas de tiro durante vários dias, ele passou por uma pequena reforma quando foi pintado de azul, dando um significado especial à ONU (Figura 13), e se tornou o ponto forte de um pelotão brasileiro que era mantido no local em prontidão. Dessa posição, partiam patrulhas motorizadas para percorrer parte de Cité Soleil. Deste edifício, devido a sua altura, tinha-se total controle sobre essa região.

Pequenas reformas externas foram feitas (Figura 12), mas entre as pinturas nas paredes externas e a parede interna existiam tijolos que foram sistematicamente atingidos por tiros durante os combates. Logo, a estrutura era uma espécie de “queijo suíço” e, apesar de segura para uma convivência no dia a dia, seria impossível que resistisse a um terremoto. Só que jamais imaginávamos que viveríamos essa situação.

Em 12 de janeiro, às 16h53, hora local, parte do pelotão havia acabado de regressar de uma patrulha e estava descansando. Foi uma triste infelicidade, pois naquele momento o edifício não resistiu ao abalo e desmoronou. Dentro dele, aqueles soldados brasileiros emanados de espírito de aventura e brasilidade, já em preparação para retornar ao nosso Brasil em poucos dias, caíram juntos. Onze faleceram, marcando seus nomes para sempre em solo haitiano com o selo da liberdade.

Esses 19 brasileiros chegaram ao Haiti por um ideal de vida e não puderam retornar para seus entes queridos. Precisam ser lembrados e que sempre lhes rendamos justa homenagem, pois em frações de segundo, e sem ter qualquer chance,

não conseguiram se salvar. Seus nomes estarão para sempre no altar da liberdade.

## MISSÃO CUMPRIDA

Tristes com as notícias perturbadoras, mas ainda assim firmes depois de um período de intensa atividade, retornamos ao blindado para seguirmos rumo a nossa base. Chegamos por volta de 11h30, exatamente 17 horas após nossa saída. Entrando no Brabat, seguimos a mesma rotina: contêiner de armamento e munição e alojamento para deixar o “tudão”.

Cumpridas essas etapas, finalmente lembrei que desde antes do terremoto não havia conversado com minha família e que certamente todos estariam preocupados. Mas eu estava tão cansado que decidi dormir um pouco. Ao deitar, senti que meu corpo estava estranho. O coração começou a palpitar mais do que o normal. Levantei e percebi que eu não estava bem. Decidi ir para a enfermaria. Lá chegando, vi inúmeros militares sendo atendidos. Eu era apenas mais um.

Uma médica atendeu-me e rapidamente constatou que eu estaria tendo uma espécie de “síndrome de pânico”. Naquele momento, não percebi o que era, mas o fato é que, segundo a médica, a maioria dos militares estava na enfermaria por este motivo. Ela disse que era normal, depois de um evento estressante e uma noite intensa. Fui medicado, tomando uma injeção com relaxante. Não demorou muito e apaguei. Acordei quase oito horas depois e segui para meu Corimec<sup>14</sup>, sem entender muito o que estava acontecendo, no entanto eu sabia apenas de uma coisa: nossa missão tinha sido cumprida.

14 Os produtos Corimec foram elogiados por muitas tropas para as mais importantes organizações e missões militares em todo o mundo, incluindo as do Afeganistão, Iraque, Kuwait, Catar, Jordânia, Bósnia e Kosovo. Disponível em: <https://www.corimec.com/projects/sectors/military-49.html>. Acesso em: 21 jun. 2023.

## DESCANSAR JAMAIS!

Depois de ter vivido intensos momentos durante aquelas 17 horas, lembrei que estive no Hotel Christopher alguns momentos antes do terremoto. Muitas pessoas que lá trabalhavam faleceram. Por um bom tempo lembrei de muitos daqueles rostos. Quanto a mim, por algum motivo, havia sido abençoado. Normalmente não entendemos alguns acontecimentos que ocorrem em nossas vidas, pois a vida é uma caixinha de surpresas.

Penso que, quando essa caixa é aberta, devemos estar atentos, pois sempre há um ensinamento. Devemos agradecer também e viver com alegria cada minuto, por mais que estejamos cercados por problemas. Nunca saberemos se um abraço, um beijo ou um carinho serão os

últimos gestos trocados com alguém que admiramos ou gostamos. Durante aquelas 17 horas, nós, um pequeno grupo de brasileiros, tivemos experiências para toda uma vida. Jamais imaginávamos viver algo assim e, independentemente do local para onde nossas vidas nos levasse, ficaríamos marcados pela união e por um espírito de lealdade fraterna. Sem dúvidas, eu iria para qualquer combate com aqueles militares, pois nos tornamos irmãos em armas.

**Jamais imaginávamos  
viver algo assim e,  
independentemente do  
local para onde nossas  
vidas nos levasse,  
ficaríamos marcados pela  
união e por um espírito de  
lealdade fraterna**

Nossa nova missão estava apenas começando, e, durante o período de seis meses que teríamos pela frente, seriam vivenciadas inúmeras histórias, algumas inusitadas, como a grata oportunidade de conhecer pessoalmente a atriz Angelina Jolie e a cantora Christina Aguilera, que, prestando serviço para a ONU, visitaram o Haiti e permaneceram alojadas dentro da base brasileira, convivendo com nosso pessoal, e, ainda, o ator Sean Penn, que realizou um trabalho voluntário excepcional em Porto Príncipe. Outras experiências não foram tão gratas, como a despedida dos brasileiros que faleceram durante o terremoto e estar presente nas dezenas de campo de refugiados, assistindo de perto a tristeza nos olhos de cada haitiano, idosos, adultos e, principalmente, nas

crianças. Foram momentos impagáveis.

Após esse início tumultuado, mas feliz por ter sobrevivido a uma das maiores catástrofes ocorridas na América, posso dizer que em mim se tornou presente uma percepção diferente de tudo, da vida, pois não tínhamos nos preparados para o que vivemos, mas tínhamos certeza de que havia muito o que fazer.

A fadiga presente não era uma opção. Descansar jamais!

### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREA>;Haiti;

<ARTES MILITARES>; Comportamento Operativo;

<FORÇAS ARMADAS>; Missão das Forças Armadas; Missão Humanitária;

<PSICOSSOCIAL>; Ajuda humanitária;

<RELAÇÕES INTERNACIONAIS>; Missão de Paz; ONU;

# INDEPENDÊNCIA DO BRASIL – Bicentenário da Viagem da Fragata Imperial *Nitherohy*

VAGNER DA ROSA RIGOLA\*  
Capitão-Tenente (AFN)

---

No contexto das comemorações do bicentenário da criação da Esquadra, não se pode prescindir de ressaltar um dos mais notáveis fatos protagonizados pela Marinha brasileira no contexto da Guerra de Independência: a viagem da Fragata *Niterói* em 1823. Com intuito de rememorar essa efeméride naval, que também completa 200 anos de sua realização, traz-se novamente à luz a transcrição do manuscrito do então imediato daquele navio, o Capitão de Fragata Luís Barroso Pereira.

A viagem da Fragata *Niterói* iniciou-se com a retirada da esquadra lusa da Bahia, em 2 de julho de 1823. Na ocasião, vislumbrando a impossibilidade de atacar, com a Nau *Pedro I*, duas fragatas e uma corveta, a poderosa esquadra portuguesa de mais de 80 navios, o Almirante Thomas Cochrane concebeu que a melhor

estratégia seria deixar o comboio do Almirante Félix de Campos sair para, em seguida, tomar-lhes os navios que pudesse “acometer a salvo”. Na viagem realizada entre os dias 2 de julho e 9 de novembro de 1823, a Fragata *Niterói* navegou até a foz do Rio Tejo, tendo apossado e apreendido 18 navios portugueses ao longo de seu cruzeiro.

A Fragata *Niterói* era um navio de 42 canhões e, desde 2 de março de 1823, encontrava-se sob o comando do capitão de fragata inglês John Taylor. Na viagem, durante o segundo semestre de 1823, Taylor navegou com uma tripulação de 300 homens, dentre estes 160 marinheiros, 67 soldados de Marinha e sete oficiais de patente.

Pelo fato de a fragata ter sido um dos primeiros navios a receber tripulação no

---

\* Mestre em História Marítima pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa e Escola Naval de Portugal. Pesquisador do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

Rio de Janeiro, havia entre os marinheiros um grande quantitativo de brasileiros; ainda assim, 80 deles eram ingleses. Entre os oficiais de John Taylor estava o autor do documento que ora se republica, o Capitão de Fragata Luís Barroso Pereira, imediato do navio. Além deste, a oficialidade era composta pelos primeiros-tenentes Justino Xavier de Castro e Samuel Chester e os segundos-tenentes Antônio Venceslau da Silva Lisboa, Francis Drummond, James Wallace e João Pinto Drummond (escrivão)<sup>1</sup>.

Em meio à tripulação da Fragata *Niterói*, encontrava-se servindo como voluntário, com apenas 16 anos de idade, o jovem Joaquim Marques Lisboa, futuro Almirante e Marquês de Tamandaré, o maior herói naval nacional e Patrono da Marinha do Brasil. Apesar da tenra idade do voluntário, ao retornar, o Comandante Taylor não deixou de enaltecer o zelo, a dedicação e a coragem do jovem que naquela viagem realizava o seu batismo de fogo, desempenhando a primeira missão de relevância de uma carreira coroada de glórias.

Nesse sentido, o manuscrito do Capitão de Fragata Luís Barroso Pereira apresenta a narrativa de uma viagem repleta de simbolismos. Era a primeira vez que um

navio da nascente Marinha de guerra do Brasil navegava até o Hemisfério Norte e a primeira ocasião em que o pavilhão brasileiro foi desfraldado em mares europeus.

Pelo menos até o final do século XIX, o documento original encontrava-se sob a posse do então Chefe de Divisão Arthur Silveira da Mota (Barão de Jaceguai), sendo pela primeira vez transcrito e publicado pelo Primeiro-Tenente Garcez Palha, na *Revista Marítima Brasileira*, em 1881<sup>2</sup>. No ano seguinte, Theotonio Meirelles da Silva também inseriu o teor dos escritos de Barroso

Pereira no segundo volume de sua obra *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*<sup>3</sup>. Já no século XX, dois anos após as comemorações do centenário da viagem da Fragata *Niterói*, o Almirante Henrique Boiteux novamente trouxe a público o teor do documento, republicando-o na

*Revista Marítima Brasileira* em 1925<sup>4</sup>.

Para além da relevância da viagem da Fragata *Niterói*, esta é também uma oportunidade para rememorar os feitos do autor do documento ora novamente trazido a público, o Capitão de Fragata Luís Barroso Pereira. Após retornar da notável jornada, Barroso Pereira recebeu o comando de um navio para combater a Confederação do

**Apesar da tenra idade do voluntário Joaquim Marques Lisboa, o Comandante Taylor não deixou de enaltecer o zelo, a dedicação e a coragem do jovem que naquela viagem realizava o seu batismo de fogo**

1 MARTINS, Hélio L.; BOITEUX, Lucas A. “A ação da Marinha nas Guerras da Independência”. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 3º Vol., tomo I, 2002, p. 104.

2 PALHA, E. G. “Viagem da Fragata *Nitherohy*”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, ano I, n. 1, pp. 138-149 e 210-223, jul. 1881.

3 SILVA, Theotonio M. da. *Apontamentos para a História da Marinha de Guerra Brasileira*. Vol. 2. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1882, pp. 234-264.

4 BOITEUX, Henrique. “Dous de Julho”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, ano XLV, n. 1, pp. 8-27, jul., 1925.



A Fragata *Nitherohy*, comandada pelo Capitão de Fragata John Taylor, em perseguição à esquadra portuguesa até a foz do Rio Tejo. A bordo o jovem Joaquim Marques Lisboa, futuro Almirante Tamandaré (Aquarela do Almirante Trajano Augusto de Carvalho, 1938)

Equador e, em 1826, encontrava-se no Rio da Prata na luta contra as Províncias Unidas durante a Guerra da Cisplatina.

Lá, morreu em combate defendendo a Fragata *Imperatriz*, o navio que comandava quando foi atacado na noite de 27 para 28 de abril de 1826. Mortalmente atingido no peito, deixou como último suspiro uma frase que bem simbolizou o seu valor como homem do mar: “não se assustem que não he nada”<sup>5</sup>.

Pela transcrição que se segue, será possível conhecer um pouco mais desse personagem da história naval brasileira e das circunstâncias da memorável viagem da Fragata *Niterói*. Cumpre ressaltar, por fim, que, pelo fato de não se ter encontrado

o documento original, a versão ora transcrita segue a publicação de Garcez Palha na *Revista Marítima Brasileira* de 1881. Nesse sentido, optou-se por preservar a escrita original da publicação, mantendo a ortografia da época.

### RELLACÃO NAUTICO-MILITAR DA VIAGEM DA FRAGATA DO IMPERIO DO BRAZIL A *NITHEROHY*\*\*

A Esquadra Brasileira, que com inesperada fortuna, e como por evidente Proteção da Providencia largou do Rio de Janeiro debaixo do commando do Illustre e Bravo Primeiro Almirante Lord

5 BN. *Diário Fluminense*, vol. 7, nº 118, de 29 de maio de 1826, p. 3.

\*\* Documento: PEREIRA, Luís Barroso. Rellação Nautico-Millitar da viagem da Fragata do Imperio do Brazil a *Nitherohy* a cargo do Cappitão de Mar e Guerra João Taylor Commandante; sendo official Immediato o Cappitão de Fragata Luís Barroso Pereira. Compreendendo o periodo de sua sahida do Morro de S. Paulo em 2 de julho, até 9 de novembro, dia em que aferrou no porto da Bahia. Data: 1823. Fonte: *Revista Marítima Brasileira* (1881). N. R.: com vistas à preservação da originalidade, foi mantida a grafia de então.

Cocaine Marquez do Maranhão, para libertar a Bahia da opressão e tyrania dos satellites da facção revolucionaria das Côrtes de Portugal, não tinha podido prehencher o seu fim por concussão de fataes circunstancias: occorrerão outras que fizerão estacionar parte das Embarcações dentro do Morro de S. Paulo, bem que erão corollarios das primeiras: Eis a razão por que a Fragata *Nitherohy* se achava separada da Nau *Pedro Primeiro*, e não gozava da glorioza tarefa de bloquear a Bahia: o seu commandante porem com os officiaes e marinagem Ingleza teve a fortuna de acompanhar Sua Excellencia o Snr. Marquez do Maranhão nas suas operações a bordo da Nau, ficando a Fragata com o resto da guarnição Brasileira: Assim bem que innocentemente o official immediato padecêo immersão no serviço militar durante aquella epoca da campanha, todavia não deixou de lhe tocar sobejo trabalho, e de atendivel consideração.

Apurados porem os inimigos, e conhecendo, que o desastre militar era inevitavel obstinando-se na sua louca e criminoza defesa, decidirão evacuar; apesar porem de todos os estratagemas, seus intentos e projectos não escaparão nem podião surprehender a penetração e agudo talento do Primeiro Almirante; e sem duvida com tal receio elles promoverão antecipar a evacuação, antes da epoca decretada: e todavia assim mesmo dando a véla no dia dous de Julho não conseguirão illudir o Almirante Brasileiro, mas desgraçadamente não estava ao alcance de Sua Excellencia crear recursos do nada, nem

fazer effectivas suas sabias providencias no meio de insuperaveis obstaculos.

Neste conceito e estado de cousas appareçôo no Morro o Commandante da *Nitherohy* com os seus officiaes inglezes e marinagem, e alem de chegar inopinadamente no dia primeiro, trazia ordem terminante para dar a véla no seguinte dia dous de Julho. Considerado o estado da Fragata, a escassez dos meios, pode bem avaliar-se quaes dilcificuldades se vencerão, qual trabalho, e energica actividade era necessariamente correspondente para cumprir a ordem, mas sobrava a disciplina, o amor da Gloria e o Patriotismo: mesmo com falta de muitos artigos a

**Considerado o estado da  
Fragata, a escassez dos  
meios, pode bem avaliar-se  
quaes dilcificuldades se  
vencerão, mas sobrava a  
disciplina, o amor da Gloria  
e o Patriotismo**

Fragata estava fora no dia apontado; seria injusto negar os louvores merecidos a toda a guarnição, naquella epoca com maioridade de Brasileiros.

Reunida a pequena Esquadra no dia trez, e não se compondo senão da Nau *Pedro Primeiro*,

Fragata *Nitherohy*, *Real Carolina*, *Curveta D. Maria da Gloria* e *Bergantim Andrade*, velejou em alcance do inimigo tendo todos os Commandantes recebido suas instrucções e ordens particulares acerca de seus destinos e operações; ignora-se quaes fossem, mas pelo rezultado, pelo modo de navegar do Navio General, se pode sem erro concluir que Sua Excellencia queria operar sobre si, para não ser constrangido a aceitar hum combate que não lhe conviesse em attenção aos interesses do Brazil naquele entoncos: confiando no demais na pericia, coragem e honra dos officiaes que tinham a seu cargo Embarcações de guerra, deixando-os por isso manobrar

a seu arbitrio e vontade: soprando vento favoravel, perto das cinco horas da tarde appareço em vista o Comboy inimigo navegando ao Nordeste, não com força de vela para se conservar reunido, cautella que não lhe valeo, pois em breve teve sinistra separação.

Huma noite escura chuvosa e de tempestade veio após de hum dia aprazivel, foi favoravel ao inimigo que conseguiu roubar-nos o rumo, mas foi ao mesmo tempo para elles gravemente prejudicial por não poderem conservar-se reunidos; o mesmo accoteco a Esquadra Brasileira, porem em razão de obrarem e navegaem cada um Commandante sem preceito de comboy, por taes serem suas instruções: Assim no seguinte dia so estavam em vista a *Real Carolina* e *Maria da Gloria*, e mesmo em distancia, tal comtudo que se vio fazer fogo sobre embarcações inimigas separadas do comboy, e tomallas: Indecizo o Commandante a que rumo lhe demoraria o Almirante e o inimigo, e achando-se proximo da Costa pairou bordejando até a meia noite.

Fez-se na volta de Lesnordeste a huma hora da madrugada, e não tardou muito que se não vissem luzes, que se suppozerão ser do comboy Luzitano, demorando ao Nornordeste; e ao amanhecer com effeito se divizarão grande numero de vélas: de tarde claramente se distinguio sua força e qualidade; a Nau, duas Fragatas, trez Curvetas, hum Bergantim e nove Galeras<sup>6</sup>, todavia na distancia não se podia affirmar com moral certeza, o que no dia seguinte se verificou pelo registo da Sumaca *S. José Triumpho*, que se remetteo para o Rio com officios: do seu Mestre constou serem as mesmas embarcações de guerra assima referidas, suppondo-se já tomados os transportes que faltavão,

ou ao menos extraviados; constou mais serem as ordens das Côrtes que parte das Embarcações e tropa passassem ao Maranhão: esta circumstancia se possivel he dobrou o cuidado do Commandante, e seu zelo para não desemparrar o inimigo conservallo sempre em susto e cuidado pelo temor dos Vasos do Imperio do Brazil, observando seus movimentos, por cujo motivo na tarde do mesmo dia se aproximou o mais possivel, e era sem duvida huma scena bem extraordinaria vêr huma pequena Fragata navegar a rumo de caça de uma força tão superior, e esta conservar-se em indolente permanencia, quando o Commandante da *Nitherohy* montado dias inteiros sobre a verga do velaxo parecia escarnecer de seu poder; alias lhe restava o pezar e a toda a guarnição de não se offerecer opportuna occazião de os hostilizar, e provar-lhe a bõa disposição da importuna embarcação Brasileira, que felizmente para elles se achava só.

Attendendo ao informe do Mestre da Sumaca, mesmo não sendo certo, era de razão, e como tal julgou o Commandante acertado hir ao Maranhão, logo que a Esquadra inimiga se fizesse na volta da Europa, mas emquanto isto não tinha execução quiz o Commandante a todo o risco tentar algum golpe atrevido, mesmo que não tivesse muito fructo: Achava-se a Fragata na Latitude de nove para dez grãos, dia sete, entrou de noite no comboy, que navegava em linha, passou a tiro de fuzil da vanguarda, e correndo para a retaguarda sempre a distancia de fogo despejou toda a banda de estribordo sobre o ultimo navio, que depois se soube ser o *S. Gualter*: Ha neste passo couzas raras a notar; não ser caçada a Fragata passando tão perto da Nau; o arrojio do Commandan-

6 E huma Sumaca (nota de Garcez Palha).

te; o denodo da guarnição; a certeza e silencio das manobras, e a reciproca confiança, rivalizando a Guarnição com o Commandante, este no seu denodo e temeridade, aquella na firmeza e alegre obediencia em satisfazer as ordens, pois apesar de ser feliz não se deve escurecer o risco e perigo, nem negar o louvor a tenção e motivo de fazer brilhar a Gloria da Marinha Brasileira. Não podia deixar de causar na alma do Commandante a mais grata sensação o vêr dar huma tão primorosa banda no meio das trevas sem o mais leve borborinho: a não ser louca temeridade o Commandante tentaria cortar a linha, e no momento de surpresa despejaria huma banda pela poupa de huma das Fragatas ou mesmo saudaria a Nau, pois segundo confessou por vezes o invistio vehemente tentação, suffocada porem pela responsabilidade de huma Embarcação do Estado á elle entregue com plena confiança.

Navegou a Fragata sempre em caça de observação ate que na tarde de dez de Julho achando-se ja na Latitude de seis para cinco grãos pareceo quazi certo que o inimigo seguia para Portugal: em virtude do que passou o Commandante a pôr em execução o seu projecto de hir a altura do Maranhão: moveo o maior dissabor ao Commandante receber neste tempo parte de achar-se bem ferido o mastro grande, rendido e arruinado o mastro da Mezena, isto alem de todo o pano da Fragata se achar sumamente diafano e dilacerado, pois do Rio sahio com elle velho, parecia fazer impraticavel a brioza derrota, que se projetava: com actividade se cuidou em remediar a avaria e cerrando os olhos a sustos e receios proceder na carreira ja incetada com tão felizes auspicios: Correo-se pois com vento forte pelo canal de S. Roque não sem picante cuidado dos seus perigosos baixos, em attenção a extraordinaria corrente que se

encontrou, e ao tempo ser tempestuozo; tudo superou a fortuna do Brazil.

Na tarde de onze encontramos uma Sumaca preza da *Maria da Gloria*, o tempo não permittio hir a bordo, mas passando a falla duas vezes o Commandante prevenio o joven e inexperiente official que a commandava, da sua perigoza posição, pois bordejava para tomar Pernambuco, o que sendo impossivel, lhe fez dizer demandasse o Ceará, como no seguinte dia se não avistasse, pungente receio existe da sua sorte, talvez bem funesta. Com feliz viagem se avistou o Ceará na tarde de doze, e anciozo o Commandante de enviar embarcação á terra, tanto para tomar lingua, quanto para espalhar a grata noticia da salvção da Bahia, quando alias o embarçava o receio da demora, e de outras não pensadas occurrencias hum venturoso acazo deparou sobre a Costa hum cutre que vinha de Pernambuco; fêz-se vir a bordo o Mestre bem que com custo pois nos tomava por Luzitanos. Sem a menor demora o Commandante escrevendo ao Governo huma civil carta remetteo para ser derramada pelas Provincias a seguinte Proclamação.

Aos Valerosos Habitantes das Provincias do Norte do Brazil. Livre da tyrania exulta já a malfadada Bahia agora Feliz por se ter lançado nos Braços do Melhor dos Soberanos: Os vis e crueis oppressores constrangidos pelo valerozo Exercito Brasileiro, e pela denodada Esquadra a cargo do Benemerito Primeiro Almirante Lord Cochrane pizão em fuga sobre o Oceano: he porem dolorozo que vão carregados de despojos, bem como vão carregados de crimes e de maldições: Nem os Vazos Sagrados, nem as Santas Reliquias escaparão á sua sacrilega avareza! Deve comtudo, consolar-nos

que o valerozo Almirante vai em seu alcance: a Fragata *Nitherohy* debaixo de meu commando tem a mesma commissão; he de esperar haja ocasião de os hostilizar o mais possível. A' honra e gloria de tal empreza eu sou bem feliz de ajuntar o prazer de levar ao vosso conhecimento tão aprazível nova: Successo que immediatamente decide da sorte do Brazil. Tudo se deve primeiro a Providencia, e depois aos Disvelos Sabios e Augustas Medidas do Nosso Adorado Imperador. Em breve do Amazona ao Prata so retumbarão os Venturozos e Gloriosos Vivas – Ao Primeiro Imperador do Brazil Pedro o Grande. Bordo da Fragata *Nitherohy* a véla a vista de Ceará 12 de Julho de 1823 – Assignado – João Taylor – Capitão de Fragata, Commandante.

Deve-se fazer a justiça que não foi vaidade ou orgulho que deo nascimento á anterior peça, mas sim a intima convicção de que seria

util aos interesses do Imperio, devendo o Publico relevar o apparecer sem o cunho da eloquencia digna do objecto, e por ser obra de hum momento. Bordejava o Cutre para tomar o Ceará, e ja a Fragata demandava o Maranhão com força de véla, embellezada a Guarnição em seus futuros destinos.

Prehenchida a altura do Maranhão com navegação proxima da costa conservou-se a Fragata cruzando sem que apparecesse véla alguma ate o dia quatorze, era por tanto certo que vistas as circunstancias do tempo e vento favoravel, ou as Embarcações que erão destinadas para o Maranhão ja estavam dentro, ou tinham tomado dife-

rente destino, e por tanto se fazia inutil a demora e prejudicial quanto ao alcance do inimigo: deitou-se a caminho para cortar a linha quanto antes: com effeito na noite seguinte pela vêz primeira sulcou o Oceano do Norte huma Embarcação de Guerra do Imperio, salvo, se a Nau *Pedro Primeiro* não o praticou algum dia antes: Se o coração de todo o bom Brasileiro não pode deixar de palpitar com alegre sensibilidade ao reflectonar em tal passo, julgue-se do que devião sentir os que a bordo da Fragata hião com intrepidez buscar o inimigo a Região das Ursas, não deixando com tudo de soffrer magua e saudade ao ver mergulhar o Augusto Cruzeiro.

Com ventos prosperos em veloz carreira seguia a Fragata sem que occorresse novidade, quando no dia vinte e

hum fallou-se a hum Bergantim navegando de Pernambuco para Gibraltar, deo noticia de terem entrado naquele porto varios transportes aprezados pela Nau *D. Pedro Primeiro*; e no dia vinte e qua-

tro á huma Galera da mesma Nação, deo a espantosa noticia da contra-revolução em Portugal, e de terem sido derribadas as Cortes pelo Partido Realista anticonstitucional: No dia sete de Agosto porem, estando em vista huma grande embarcação, e tendo sido reconhecido o pavilhão Portuguez julgou-se seria hum dia de Gloria para a *Nitherohy* battendo uma Fragata Luzitana, e era tal a confiança do Commandante, que não duvidava da victoria, e mais de que esta seria declarada sem longo combate; fallou á Guarnição não para a incorajar, era superfluo, vendo os semblantes e a disposição, mas sim para lhe fazer entender que não seria

**Era tal a confiança do  
Commandante, que não  
duvidava da victoria, e mais  
de que esta seria declarada  
sem longo combate**

contente se o combate em dez minutos não estivesse finalizado, protestando da sua parte pôr a Fragata a beijar os laizes da inimiga: quanto ao demais o entregava a honra e coragem da sua valeroza guarnição: he de crêr não se equivocasse, mas a fortuna deparou em vez de Fragata o Transporte *Grão Pará*.

Erão as ordens passadas ás Bateriaas só fazer tres tiros para intimar arriassem a Bandeira, e se rendessem: quis porem a fatalidade que louca temeridade e pouca pericia sem nenhuma prudência levasse o Commandante da tropa do transporte ao delirio de querer batter-se: ao approximar-se forão vistos soldados a postos, rectificando as pontarias, e tendo outros promptos para a taifa: Sendo do dever de hum official em commando poupar a effusão de sangue, não sacrificar a vida de seus subditos para minorar a perda do inimigo, e emfim decidir a acção o mais prompto possivel, o Commandante levado de taes reflexões, apesar de que repugnasse a seu generoso coração, immediatamente alterou as ordens, e em minutos de intervallo foi arriada a Bandeira Ingleza que estava hissada, para tremular a Brazileira: ainda bem não tocava o penol, quando choveo sobre o inimigo huma banda clara de bala, raza; saudavel medida; aterrados nem um só<sup>7</sup> dispararão: forão bem felizes de ter poucos mortos, devido isto ao desprezo ou pouco interesse que os artilheiros tomarão contra hum mercante, bem que tivesse montadas e promptas oito peças por banda era debil competidor para o seu orgulho.

Perplexo se achou o Commandante sobre o destino que daria á tal preza, carregada de duzentos e setenta soldados e grande numero de passageiros, sobre a Latitude de quasi trinta e hum graos Norte: a Fragata não podia prescindir

dos poucos mantimentos que tinha a bordo, e menos de agua: o transporte não tinha os suficientes para regressar ao Brazil: nem era conviniente despir a Fragata de gente para o guarnecer, quando hia buscar combates sobre a Costa de Portugal. Assim mandou arrojar ao mar toda a sua artelharia, tomou-lhe a polvora, e todo o armamento, fez que todos assignassem termo de prizioneiros de guerra, e como taes não poderião tomar armas contra o Brazil durante a prezente guerra: isto concluido o despedio. Deve acreditar-se que este era o melhor arbitrio, e o mais proprio das circunstancias; seguindo na mesma derrota registou-se no dia onze uma Galera Franceza vindo da India para a Europa: não communicou novidade de consequência.

Achando-se a fragata próxima á altura das Ilhas, e não havendo aguada para que se podesse demorar sobre a Costa, pareceo acertado refrescar, e fazer agua na Ilha das Flores, onde ella aportou no dia dezenove do mesmo mez: conservou-se sempre sobre a vela e com a bandeira Ingleza, afim de evitar contestações desagradaveis, bem que tendo ali chegado já de officio a certeza da queda das Côrtes, e liberdade Del Rey S. M. F., he muito de suppôr não houvesse implicancia, mesmo que se hissasse a Bandeira Brazileira: todavia não se deixou apparecer senão a porção da guarnição Ingleza: houve reciproca hospitalidade, sem a menor diplomacia; e superando mil dificuldades conseguiu-se progredir na derrota para Portugal a vinte e quatro: Logo, ao separar-se da Ilha a Fragata, se registou hum Bergantim Inglez que nada dice de que se deva fazer menção: era da tenção do Commandante tocar no Faial onde devião ter arribado muitas embarcações inimigas, mas não

7 Tiro, naturalmente (nota de Garcez Palha).

dando o vento, cedeo-se a esta má fortuna; correo-se quasi no paralelo da Roca como derrota mais obvia a encontrar embarcações que o devião demandar.

A vinte e seis deo-se caça e tomou-se o Hyate *Alegre*, que apesar de não ser de valor, o Commandante aproveitou para remetter para o Rio officios dirigidos a S. Exa. o Sr. Marquez do Maranhão e ao Ministerio, cujos conduzio hum official; correndo para a Costa na manhã de vinte e nove apparecendo em vista duas embarcações, huma pela proa e outra pela poupa, decidio-se a caça pela primeira; a calma porem não consentio approximar-se a Fragata, que tendo Bandeira Ingleza, o navio caçado hissou bandeira inimiga: não estando a atmosphaera clara não se pode bem conhecer a qualidade da embarcação sendo certo ser mui grande, quasi ao sol posto deu todas as ideas de ser a Nau *D. João VI*: logo por consequencia devia ser Fragata a que navegava pela nossa poupa. Então se multiplicou a vigilancia do Commandante na sua navegação nocturna, sendo o vento variavel não valeo a falsa derrota, pois de noite em bordo opposto vinha a Nau cortar o caminho da Fragata, e tão proxima que foi preciso arribar para dar passagem á tal superior competidor, sendo esta Fragata mui debil para disputar o passo: tão proxima que evidentemente se conheceo o tombadilho e as baterias: apesar disso não se deixou de procurar a Roca, e assim ao amanhecer vio-se a Nau velejada e a Fragata atravessada; motivou alguma desconfiança, e por isso se parilizou a tomada do Hyate *Correio de S. Miguel*, que logo depois se effeituou mesmo tendo em vista os inimigos; foi enviado para o Rio, pois não apparecendo prezas de valor não se queria disgustar a tripulação desprezando os que a sorte apresentava: e havendo-se ao mesmo passo registado o

Bergantim Inglez *Elisabeth*, que hia para Gibraltar, á rogos do Commandante, e com sacrificio de quarenta pezos por cada hum em metal ou mantimentos, recebeo o seu Cappitão vinte e cinco prizioneiros: dous dias depois igualmente se aprezo o Hyate *Esperança*, que foi dirigido para o Rio: ao mesmo passo se registou uma Galera Ingleza que não deo novidade: Forão consecutivamente apreçados os Hyates *Vigilante* e *Bom Successo*, e o Bergantim *União*, estes dous forão destruidos, o ultimo queimado, e o penultimo mettido a pique, depois de se aproveitar o possivel, o primeiro foi guarnecido e velejou para o Rio, bem como a oito a Galera *Prazeres e Alegria* vinda do Pará: he bem singular que ao mesmo passo que se guarnecia a Galera e se mettia a pique o Hyate apparecesse em vista e se approximassem parte da Esquadra inimiga, composta de trez Curvettas e duas Charruas: assim tendo já feito duas prezas em vista da Nau e Fragata *Perola*, que a esse tempo corrião para Lisboa o mesmo se repetio com geral contentamento da tripulação á vista das referidas embarcações; pode julgar-se dos sentimentos do Commandante e Officialidade Brasileira vendo assim tremular e escarnecer do poder dos Luzitanos o Pavilhão Brasileiro guardado por uma Fragata de pouca força. Sem risco de adulação se pode acreditar que com tal guarnição se poderia tentar alguma couza contra o inimigo, e o Commandante não estando alheio de tal projecto esperava hir inopinadamente sobre elle na seguinte noite julgando de presente o dever proteger a preza, pois que o inimigo só appareceo pela meia tarde; estavamos em distancia de o caçar antes de poder entrar no Tejo. Hum acontecimento imprevisto e singular fez desvanecer tal idéa; era noite escura, da-se parte de embarcação proxima por sotavento, não custou chegar a postos

a guarnição, pois dormio nessa noite junto das peças inclusivamente o Commandante da bateria do convéz: sobe á Tolda o Commandante e julgando ser embarcação das que hião na retaguarda das Curvettas manda metter o leme de encontro, em tres minutos estavamos a tiro de pistola da Nau *D. João Sexto*; trez vezes nos fallou com arrogancia em claro Portuguez, e outras tantas o silencio foi a unica resposta, fallou em Inglez, então o Commandante respondeu Fragata Britanica Commandante F., hindo com amura contraria ao momento se apartou: loucura seria idear combate, mas a não ser a consideração de que retaguarda viria a Fragata que dias antes se achava na sua conserva, he muito natural que virando a Fragata de bordo a fosse saudar pela poupa com huma banda, como se dezejava fazer no dia sete do mez anterior; por instantes se esperava encontrar a Fragata, e como cumpria intrepidamente se achava prompta para acção: vã esperança, a *Perola* se achava junto de Lisboa, como depois nos constou.

Nada tardou que não apparecesse outra embarcação, que se pensou ser o Bergantim *Audaz*, e com a mais presteza se caçou, infelizmente era estrangeiro amigo: virou-se para demandar a Roca, apesar de termos moral certeza que ao mesmo rumo corria o inimigo em forças tão superiores: de caminho aprezoou-se o Hyate *S. José*, e de tarde avistamos o Cabo. Poderia talvez sem aumentar o perigo hir

mostrar-se o Augusto Pavilhão Estrellado ás Fortalezas do Tejo, mas isso não daria lugar a que podessemos continuar o curso por muito tempo: assim na distancia de vinte e quatro milhas viramos: Eis para a Gloria do Novo Imperador huma pequena Fragata á vista do promontorio illusorio escolho da Liberdade Brasileira, arrostando as bandeiras da oppressão e tyrania e fazendo tremular o Nacional e Imperial Pavilhão: tal empreza com tanta presteza effectuada não podia deixar de sensibilizar todos os honrados Brasileiros e aterrar os oppressores; e será sempre digno honrozo

e glorioso laurel para o primeiro official Brasileiro que cooperou e para o commandante que o executou. Graças sejam dadas ao Imperador em tudo Primeiro – Pedro o Grande.

Pairando se conservou Fragata, e assim aprezoou o Hyate *Providencia*, e a Galera *Nova Amazona*, recém sahida de Lisboa, prezas que ambas forao logo para o Rio: Contava-

-se dez de setembro, estava prehenchida a commissão da Fragata, pois pelo Capitão da *Amazona* com certeza constava ter entrado no Tejo o resto da Esquadra, cuja segurança queria o commandante trazer a Corte; aberto o Prego de S. Ex. o Sr. Primeiro Almirante, parece que era concebido em ordens terminantes de regressar ao Rio immediatamente; hião-se incurtando os bastimentos, achava-se o pano da Fragata o mais arruinado possivel, havia em Portugal mudança Politica e Ministerial relativamente ao

**Eis para a Gloria do  
Novo Imperador huma  
pequena Fragata á vista  
do promontorio illusorio  
escolho da Liberdade  
Brasileira, arrostando as  
bandeiras da oppressão e  
tyrania e fazendo tremular  
o Nacional e Imperial  
Pavilhão**

Brazil: assim todas estas considerações e razões imperiosamente decretavam que a Fragata regressasse para o Austral Hemispherio: neste suposto tendo registado hum Bergantim Inglez que hia para Faro, nelle se deitarão varios prizioneiros, e sem demora no dia seguinte onze se aproximou a Fragata do Norte de Lisboa para lançar em terra o resto: cumpre advertir que na altura de Lisboa se registrarão varias embarcações amigas neutras, e que se deixou seguir para seu destino hum triste Hyate Portuguez, em razão de ter todo o seu carregamento de propriedade Ingleza, e navegava para a Irlanda.

Com a maior fortuna no seguimento da costa aprezou de tarde o Hyate *Paquete de Setúbal*, metteu-se-lhe agua e mantimentos a bordo e nelle se lançarão á noite os prizioneiros para seguirem para sua Patria no dia doze, assignando um termo analogo ao que prestarão os officiaes a bordo do *Gran Pará*: este Hyate fez d'elle doação o commandante a dois Mestres prizioneiros, e deu ordem que entrasse na Figueira; a hum delles entregou o commandante a seguinte carta de officio, cuja julgou acertado dirigir ao Ministerio.

Ilm. e Exm. Sr. – Os meus sentimentos o decoro e delicadeza de hum official honrado, que pelo amor da Gloria abraçou e jurou deffender a Cauza Sagrada do Brazil, a bem posta opinião da Brava e Generosa Nação Brasileira que tão primorozamente e tão gloriozamente Proclamou a Sua Independencia, debaixo dos Auspicios de hum Heroe seu Augusto Imperador; fazem que eu tome a penna para produzir a V. Ex. os justos motivos e irrefragaveis razões que me tem levado a obrar hostilmente contra a Nação Portugueza, victima de seu delirio em acreditar demagogos carbonarios. Deve V. Ex.

porem fazer-me a honra de se persuadir quanto peza a meu coração vêr ateadada uma guerra tão superflua e prejudicial á Portugal, e tão contraria aos Filiaes e Paternaes Sentimentos de tão Altos e Augustos Soberanos. Abrindo mão de entrar em axiomas politicos, ou questões de direito publico, que não me pertencem, e são superfluas, logo que á luz publica appareço, e a face do mundo o Generoso e Briozo Manifesto de Sua Magestade Imperial, me limito a ponderar a V. Ex. o seguinte: primeiro, o mesmo Manifesto a formal Declaração de guerra, com os fundamentos que a motivarão, cujo seria sem effeito no cazo das Cortes revolucionarias se não obstinarem no seu louco e barbaro sistema, ou a Nação não corresse allucinada apoz de uma ideal Soberania sobre o Brazil; em segundo lugar o infame comportamento de parte das tropas Luzitanas na Bahia, mesmo quando forão constringidas a evacuar a Cidade, a barbara obstinação de seus cheffes, e as instruções que receberão para no Maranhão hir proseguir na guerra de vandallagem, cazo evacuassem a cidade que dominavão, procurando sempre semear nas nossas Felizes Regiões o veneno do sistema carbonario e oppressor, tanto para adulterar a religião dos incautos Brasileiros, quanto para enthusiasmar ingratos europeus. Finalmente o ver S. M. F. conservar o Titulo vão e injusto de Reino Unido, e não dar-se nos despachos das embarcações que seguem viagem para o Brazil a Gloriosa Cathegoria que merece e possui, isso com desdoiro da Nação Brasileira e seu Augusto Soberano. Á vista de tão claras reflexões não encontro a menor duvida de qual devera ser o meu comportamento dever e conducta, tendo

a honra de commandar hum vazo de guerra da Armada do Imperio; e tendo prehenchido as militares e guerreiras funções inherentes á tal commando, posso sem vaidade applaudir-me da maneira humana e generosa com que tratei e fiz tratar os prizioneiros, bem que neste ponto eu tirei a satisfação que V. Ex. será inteirado pela vóz publica, e por elles pessoalmente, dando huma clara prova que a Nacção Brazileira segue na prezente guerra por violencia, a não por vingança ou rancor apezar de ter altos queixumes. Certo porem na Alta e Augusta Magnimidade de S. M. I., tenho ate com sacrificios e despesas feito regressar para sua patria os prizioneiros constantes da incluza rellação, obrigando-se sem violencia todavia pela sua palavra de honra de não servirem hostilmente, nem tomarem armas contra o Brazil, e sua Independencia, durante a prezente guerra: assignando termo as pessoas qualificadas, por si, e pelos seus subditos os que commandavão; neste estado eu considero como prizioneiros de guerra, que podem so ser riscados desta qualidade, ou havendo troca ou feita a Paz, e para tal fim he que se remette a V. Ex. a relação assima referida. Tenho toda a honra e prazer em offerecer a V. Ex. os meus respeitos, com sinceros votos por huma prompta e feliz Paz – Deus Guarde a V. Ex. Muitos Annos. Bordo da Fragata *Nitherohy* a véla dezoito milhas da Roca aos 12 de Setembro de 1823. Illm. e Exmo. Snr. Ministro e Secretario de Estado das Rellações Estrangeiras. – Assignado. João Taylor Capitão de Fragata e Commandante.

Ao passo que o Hyate navegou para a Costa, a Fragata se fez na volta da Madeira, contava-se Doze de Setembro, foi

neste dia que a *Nitherohy* começou a sua viagem de regresso para o Brazil.

Não tardou muito que não aprezasse o Hyate *S. Antonio Triumpho* que foi remetido para o Rio, e logo depois a Escuna *Emillia*, que depois de se lhe tirar o que convinha á Fragata recebeu os prizioneiros do *S. José*, e se deixou seguir o seu destino: no mesmo dia quinze quando se deixou a Escuna tomou-se o Hyate *Harmonia*, cujo igualmente se não guarneceu e se deixou por não convir despir mais a Fragata de tripolação, necessario para algum encontro, se não provavel ao menos possivel: hia a Fragata na volta dos Açores quando se fizerão estas ultimas prezas, tendo o Commandante variado de projecto, por querer ainda de caminho hostilizar o commercio Portuguez; constando porem pelos individuos das mesmas prezas todos contestos que na estação das Ilhas nada havia ja, rezolveo o Commandante outra vez demandar directamente o Brazil, estando já, em longitude quinze grãos a Oeste de Greenwich: prospero vento favorecia, e com rapidez nos aproximavamos de Canarias quando na Latitude de vinte e oito grãos se aprezou o Bergantim *S. Manoel Augusto*, que guarnecido seguiu immediatamente para o Rio em vez de ir para Pernambuco sua directa descarga: continuava a viagem com felicidade, porem temendo-se o contratempo de larga viagem e que a escassez da agua viesse aumentar os males da guarnição já falta de diferentes artigos de bastimento pareceo acertado arribar á Ilha de S. Nicolau, o que se praticou, preferindo este porto levado o Commandante dos exagerados informes dos roteiros: achamos o contrario do que se esperava; mau ancoradouro, hum paiz aflito á dois annos com a praga da fome, em razão de seca, uns habitantes por assim dizer meio selvagens: todavia fomos tratados com toda a hospitalidade,

nem houve dissonância por ser Vazo de guerra do Brazil por terem ali aportado as novas occurrencias do sistema político de Portugal em os públicos papeis. He comtudo impossivel descrever o trabalho insano que custarão doze toneis de agua que sómente podemos conseguir, tal era a exasperada seca das fontes do paiz!

Estavamos a sete de Outubro, dia aprazado para darmos á vela, dia que hia sendo bem fatal á *Nitherohy*: importuno e violento sueste soprava á dias, neste porrem se declarou terrivel, tanto que fazendo diligencia para suspender foi impraticavel executar-se, e sendo arriscada e temeraria a demora por ser provavel variar o vento, e não ser então possivel salvar a Fragata, foi forçoso pica a amarra, o que se effectuou sem demora. Ainda bem não estavamos livres do cuidado penozo de montar as Ilhas, correndo já com as Gavias nos ultimos e Gata ferrada, quando de improvizo em mar dezencontrado a Fragata vem arremeçada de guinada para Bombordo, ao mesmo passo hum terrivel furacão a toma e a arroja sobre o costado de Estribordo: não levava véla de estay de prôa, por não haver a bordo, achava-se supprida por huma mui pequena tomada a huma Escuna: o traquete hia carregado á barlavento por pouco antes se ter rasgado: assim não era facil obedecer ao governo, mesmo que se podesse dar agua ao leme; a muita agua que sorvêo pelas portas da batteria, ainda que bem fechadas não cauzou sustos, pois de antemão se achavão já condemnadas as escotilhas, com xadrezes e encerados pregados: assim nada havia a recear, senão o peor, era de ser a Fragata tragada pelo mar, pois apezar de mui valente era impraticável poderse resistir ao mar que a golfadas entrava por sima da borda: Neste conflito não he para estranhar que o pavor, os sentimentos religiosos e o natural instincto de olhar a morte com

horror apoucasse a coragem de parte da tripolação mas he por isso mesmo mais apreciavel a intrepidez de alguns Inglezes Brasileiros, dignos de todo o elogio: não queria o Commandante lançar mão dos extremos recursos se na ultima crise, mas parecendo a Fragata querer esquecer-se adormecida, á voz do Commandante cahem machados sobre a Enxarcia da Mezena, e em hum momento he precipitado no mar o mastro, na sua queda faz em pedaços e desmonta a roda do leme, mas já se tinha prevenido prudentemente tendo talhas em baixo, o que valêo para governar até que novamente se montou a roda mesmo assim quebrada: não foi necessário senão cortar os cabos principaes a força do mar, e a velocidade da Fragata fez o resto estalando até alguns fuis da abatucadura de estribordo.

Emquanto a rascada se não desenvolveu, fomos obrigados nos foi fiel, tudo o mais rasgado e despedaçado se espalhou pelo oceano; havendo a carga do porão sido arrojada a Estribordo pelo rapido e forte embate, foi necessário precipitar no mar a artilharia da Tolda do mesmo lado, para de algum modo manejar o equilibrio da Fragata na sua fluctuação: Assim resurgio a *Nitherohy*, e não quis a governar com o velaxo, unica vela que nos favoreceo, e a Providencia rouballa ao serviço do Império: Assim pretende vingar a injuria recebida o Genio de Portugal, mas triumphou o Grande Genio Protector do Brazil.

Doze horas afrontada correo a Fragata, mas propicio alluvião de chuva rebatia a furia dos mares: foi socegando a tempestade, e com a começa de bonança se foi remediando a avaria; bem feliz de não ter contrario vento ate a altura de sete grãos Norte e vinte e seis grãos de Longitude, a cujo tempo se contavão dezaseis de Outubro: nesse dia depois de tomar uma Sumaca que de Cabo Verde hia para o Ma-

ranhão, com generosidade o deixamos por ser mui natural estar já aquella Provincia unida a cauza do Imperio, e por não ser de propriedade positivamente europea: dias antes se tinha fallado a dous Bergantins estrangeiros, hum seguia para o Rio, e outro para Buenos Ayres: ao dissabor do acontecimento occorrido á Fragata veio ajuntar-se a falta de vento a esta epoca, tanto que sómente no dia vinte e oito podemos outra vez sulcar o oceano antartico, e já na longitude de trinta grãos e meio Oeste de Greenwich; parecia que as Ne-reidas do Sul se recuzavão a recebernos: ou escramentados os Genios do Brazil dos males aportados pelas embarcações vindas do Tejo, receavão receber uma filha sua: Mas não; tinhão razão; a *Nitherohy* tinha preenchido seus deveres mas não tinha feito assaz pela Gloria do Brazil: crea-se faltou-lhe a Fortuna da boa occasião.

Vencida se duvidava se seria a costa, temivel occurrencia; pois nem havia agua nem viveres para fazer a conquista bordejando; propicia briza porem no dia trinta

e hum nos livrou de sustos e com alegria se determinou aportar a Bahia: não foi o vento tão favoravel como se devia esperar em tal monção, e por tanto o que no principio era arribado de prudencia foi ao fim de necessidade urgente: Emfim com dificuldade afferrou a Fragata no dezejado porto a nove de Novembro, não tendo mais que dois dias de agua e hum resto de mau legume, nada mais, nem lenha havia; tudo porem com satisfação se esqueceo encontrando hum paiz de hospitalidade, hum activo e benefico Intendente; hum Governo Liberal e Generoso e alem das esperanças concebidas vai a fragata regenerada brilhantemente e digna de apparecer na Corte Imperial.

Eis a tosca narração fructo de rude talento de hum velho Guarda Marinha Brasileiro, feita porem com singelo coração e pura verdade, com a mesma póde proclamar ao Mundo os fieis verdadeiros e patrioticos sentimentos que naquelle existem pelo Brazil e pelo Seu Mui Alto e Augusto Imperador.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Esquadra; Fragata;

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

# O USO DA FORÇA CONTRA A PIRATARIA E A APLICAÇÃO DO DIREITO INTERNACIONAL HUMANITÁRIO NO MARCO DA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

JOÃO BATISTA BARBOSA\*  
Contra-Almirante

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Pirataria  
Conclusões

## INTRODUÇÃO

A pirataria é uma atividade milenar tão antiga na história da civilização, que foi narrada, romantizada e, sobretudo, perseguida como uma atividade ilegal, atraindo criminosos, delinquentes, escravos fugitivos ou servos sem rumo, que formavam equipes em busca de riquezas fáceis e liberdade.

Em tempos remotos, as ações piratas eram consideradas crime capital, sendo

julgadas com pena de morte ou outras punições físicas inconcebíveis hoje aos olhos do Direito Internacional Humanitário. Isto serviu como uma importante mensagem das noções de justiça vigentes na época, com a participação popular em fóruns sociais, especialmente em pequenas comunidades, ou mesmo dentro de um código de conduta estrito pirata, em que há a possibilidade de punição mais severa, consistindo assim na morte simbólica (KUHN, 2010, p. 161). Tais ações têm

---

\* Diretor do Departamento de Promoção Comercial da Secretaria de Produtos de Defesa do Ministério da Defesa (MD). Realizou cursos de MBA pela Coppead/UFRJ, de Estado-Maior para Oficiais Superiores pela Escola de Guerra Naval, Diplomacia de Defesa pela Escola Superior de Guerra e Maestria em Defesa Nacional pela Facultad de Defensa Nacional, em Buenos Aires, Argentina. Exerceu os cargos de Comandante do Centro de Operações Marítimas (COpMar) e de Comandante Local de Controle Operativo (Colco) Brasil, até novembro de 2023.

sido comuns ao longo dos séculos, especialmente porque o transporte marítimo se expandiu globalmente em busca de novas terras e novos mercados, que, por sua vez, tornaram-se muito atraentes para aqueles que tentaram aproveitar das fragilidades da segurança marítima, evoluindo ao longo do tempo, tanto na forma como no modo de operação.

Atualmente, pode-se pensar que é uma atividade em declínio, mas eventos recentes, registrados desde o início do século XXI, revelam que essa ameaça voltou às águas internacionais, especialmente ao largo das costas da África, devido ao declínio de alguns países, como a Somália, que foram conhecidos como “Estados falidos<sup>1</sup>”. O resultado anárquico dessa equação de ausência de controle governamental refletiu-se em desigualdade social e altos índices de analfabetismo e desemprego. Tal realidade permitiu o aumento da criminalidade e a instalação de organizações criminosas transnacionais na região, para o que era necessário abordar novos arcabouços jurídicos, que possibilitassem enfrentar esse fenômeno antigo que tomou novas formas, adaptando-se ao presente.

Assim, a pirataria tornou-se um problema relevante, com repercussão internacional, uma vez que navios de qualquer nacionalidade foram alvos de ataques em alto-mar, afetando drasticamente a livre circulação em algumas das principais

rotas marítimas mundiais, onde começaram a ocorrer roubo de carga, sequestro de tripulantes ou carga sob pedidos de resgate, resultando muitas vezes em mortes violentas. Para que possamos ter uma ideia inicial, segundo dados da Organização Marítima Internacional (IMO<sup>2</sup>), somente em 2019 foram registrados 193 incidentes de pirataria e assaltos à mão armada no mar.

Modernamente, a definição de pirataria, à luz do Direito Internacional, foi estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNU-DM<sup>3</sup>), em seu artigo 101, como qualquer um dos seguintes atos (ONU, 1982, p. 72, tradução nossa):

a) Qualquer ato ilícito de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação cometido para fins pessoais pela tripulação ou por passageiros de embarcação privada ou aeronave privada e dirigido contra embarcação ou aeronave em alto-mar ou contra pessoas ou bens a bordo eles e contra navio ou aeronave, pessoas ou bens que se encontrem em local não sujeito à jurisdição de qualquer Estado.

b) Qualquer ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando a pessoa que o executa tenha conhecimento de fatos que atribuam a esse navio ou aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata.

1 Designação para aqueles países que, após a Guerra Fria, passaram pelo processo de descolonização e sofreram grande debilidade política e dificuldades em exercer sua soberania em seus respectivos territórios (RODRIGUES, 2020).

2 Acrônimo em inglês para Organização Marítima Internacional, a agência especializada das Nações Unidas responsável pela segurança e proteção do transporte marítimo e pela prevenção da poluição marinha e atmosférica por navios. A IMO começou a coletar dados estatísticos sobre pirataria em 1984 (IMO, 2020a).

3 Tratado multilateral concluído sob os auspícios da ONU, em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, em vigor desde 16 de novembro de 1994, que define e codifica conceitos herdados do Direito Internacional consuetudinário relacionados a questões marítimas, como território marítimo, zona econômica exclusiva, plataforma continental e outros, e estabelece os princípios gerais para a exploração dos recursos naturais do mar, como recursos vivos, do solo e do subsolo (ONU, 1982).

c) Qualquer ato que tenha por objetivo incitar os atos definidos na alínea a) ou na alínea b) ou facilitá-los intencionalmente.

Vale ressaltar que a distinção entre pirataria e furto simples, ou roubo ou assalto à mão armada, com base em homologação prévia, é que a primeira deve ocorrer em alto-mar e a segunda nas águas soberanas de um Estado, entre sua costa até o limite de 12 milhas, cabendo ao próprio Estado o estabelecimento de ações preventivas e repressivas, bem como as respectivas sentenças. Deste ponto de vista trazemos aqui as palavras de Treves (2009, p. 402, tradução nossa):

A definição de pirataria é bastante restrita, pois inclui apenas ações em alto-mar e a ação realizada por um navio contra outro. Então, as formas de violência realizadas no mar territorial, bem como a tomada violenta do controle de um navio por membros de sua tripulação ou passageiros, mesmo quando consequentemente consistir na retenção do resgate do navio, da tripulação e dos passageiros, não estão incluídas.

Originada como uma iniciativa baseada na cooperação internacional do Estado para enfrentar o tipo moderno de pirataria, que tomou forma nas águas da costa da Somália, vemos a Operação Atalanta<sup>4</sup> surgir em 2008. No entanto, com essa reação multilateral, entre outras, surgiu também um problema resultante: qual o destino das pessoas suspeitas de atos de pirataria e dos

acusados que fossem capturados, e como estes seriam processados? Hoje, diferentemente do passado remoto, piratas ou indivíduos suspeitos de praticar pirataria não devem mais sofrer o mesmo destino cruel que a justiça lhes reservava, porém muitos dos incidentes ocorrem em regiões onde predomina a religião muçulmana, e, portanto, a captura destes pode ser realizada por autoridades pertencentes a grupos militantes fundamentalistas islâmicos, ou mesmo repatriados para seu país de origem, com a possibilidade de seus direitos humanos serem potencialmente violados com castigos corporais ou executados, sob pena da lei islâmica Sharia<sup>5</sup>, como no caso da Somália (US DEPARTMENT OF STATE, 2010).

Este é o grande desafio lançado conjuntamente para combater a pirataria: a proteção dos direitos humanos das pessoas capturadas durante as operações antipirataria, buscando permitir que estas tenham um julgamento justo, pois, se forem deportadas para seu Estado de origem, poderão enfrentar uma sumária de sentença, sofrendo pena de morte por reconhecer a legitimidade em casos que incluem o crime de assalto à mão armada como “graves violações da lei islâmica geral” (SCHABAS, 2000).

Santos (2011, p. 50) afirma que não há decisão internacional que possa fazer valer o vínculo interno com a legislação do Estado, que atua de acordo com suas normas soberanas, e, em casos de contradição entre decisões internacionais e internas, não há previsão legal para a resolução de conflitos. Percebe-se então a importância de os Estados respeitarem os

<sup>4</sup> Começou com um ato formal da União Europeia em 12 de novembro de 2008, gerando cooperação internacional em uma operação militar de Estados europeus que contribuem para dissuasão, prevenção e repressão de atos de pirataria e assaltos à mão armada na costa da Somália (EUROPEAN UNION, 2008, p. 34).

<sup>5</sup> A Sharia é um manual para a civilização islâmica, que significa “caminho”, mas historicamente tem sido usado continuamente para se referir a todo o Alcorão, um sistema detalhado de lei religiosa desenvolvido por estudiosos muçulmanos e ainda hoje em vigor entre os fundamentalistas (WARNER, 2010).

direitos humanos internamente, passando a realizar investigações eficientes e independentes de sua conduta na execução do Direito Internacional Humanitário (DIH)<sup>6</sup>, e, para tanto, torna-se imprescindível a cooperação internacional no campo jurídico para que a Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH)<sup>7</sup> seja válida em sua plenitude.

## PIRATARIA

### *Pirataria nos mares da História*

Para entendermos o contexto atual da pirataria, devemos voltar a tempos remotos de atuação e ir avançando até os dias atuais para conhecer seu conceito moderno, que nos dará a capacidade de relacionar o passado de combate a esse crime (e violações de direitos decorrentes) com a realidade que impõe restrições às ações para preservar a integridade da pessoa humana e as prerrogativas baseadas no DIH, que hoje são inerentemente inquestionáveis.

O termo historicamente ligado a “pirata”<sup>8</sup> considera apenas aqueles ladrões que operam no mar, não licenciados por autoridade legal, que atacam qualquer navio, independentemente da bandeira, e são considerados “inimigos da humanidade”, os “vilões de todas as nações”. A prática da atividade pirata é muito antiga,

ocorrendo desde que o ser humano saiu da segurança do continente, em busca de aventuras em novos horizontes. Seja para viver dos recursos marinhos ou com o propósito de obter riquezas, houve quem se aproveitasse da superioridade numérica ou militar para sobrepujar a menor capacidade de defesa dos navios desarmados e levar à força o resultado do trabalho e do esforço resultante de um longo tempo de dedicação nas águas, onde os navios mercantes eram os mais cobiçados, pois supostamente transportavam mercadorias de maior valor.

Com o desenvolvimento das grandes navegações, o comércio marítimo foi fonte de riqueza e cobiça para muitos homens que buscavam o mar para abordar suas vítimas desprotegidas e saquear produtos e bens de consumo que eram transportados pelos oceanos, muitas vezes atuando sob comando e ordens de governantes de nações rivais. No século XVII, por exemplo, os navios que atacavam o comércio caribenho eram frequentemente “ladrões do mar” e, portanto, “piratas” do ponto de vista espanhol. Estes eram invasores licenciados (“bucaneiros”<sup>9</sup>, atuando como “corsários”<sup>10</sup>) aos olhos dos ingleses, franceses ou holandeses, chegando mesmo a cunhar o termo “pirataria patriótica” para as atividades dos bucaneiros. No entanto, durante séculos, o serviço de corsários foi útil, servindo como uma extensão da

6 Também conhecido como “o direito da guerra” ou “o direito dos conflitos armados”, faz parte do Direito Internacional Público e busca limitar os efeitos dos conflitos armados. O Direito Internacional Humanitário (DIH) é um conjunto de normas que, por motivos humanitários, protege as pessoas que não participam, direta ou indiretamente das hostilidades e impõe limites aos meios e métodos de guerra (ICRC, 2022).

7 Descreve os direitos humanos básicos, proclamados e aprovados pela Assembleia Geral da ONU em 10 de dezembro de 1948 (ONU, 1948a).

8 Pirata, do grego ληστής (leistes) y πειρατής (peirates), é um marginal que, de forma autônoma ou organizada em grupos, cruza os mares apenas com o objetivo de fomentar o saque e a pilhagem de navios e cidades para ganhar riqueza e poder (SOUZA, 1999 p. 3). Foi mencionado pela primeira vez por Homero em sua obra *Odisseia*, já na Grécia Antiga (LORCA, 2013).

9 O bucaneiro difere do pirata porque ele era um herói nacional fora da lei (TURLEY, 1999, p. 29).

10 Os corsários eram forças mercenárias marítimas envolvidas na pirataria “patrocinada pelo Estado”, porém muitos bucaneiros também atuavam como corsários (KUHN, 2010, p. 9).

guerra naval, como fonte de receita para o governo contratante e também ajudando a assediá-la a navegação inimiga, sem que a autoridade emissora tivesse que estar diretamente envolvida, refletindo os esforços oficiais para aumentar o poder do Estado. Por outro lado, a pirataria regular reflete esforços pessoais para resistir a este projeto (KUHN, 2010, pp. 7-9).

Após séculos, a pirataria, sob autoridade legal ou não, atingiu seu auge e seu fim quando o Estado começou a desenvolver defesas mais adequadas contra essa atividade. Finalmente, a morte dos temidos piratas, como Fly e La Buse<sup>11</sup>, pôs fim à era de ouro da pirataria na primeira metade do século XVIII, com todos os seus protagonistas caçados e, pode-se dizer, exterminados. Provavelmente, 500 a 600 piratas anglo-americanos foram executados entre 1716 e 1726, quando, do ponto de vista da justiça, não havia noções de direitos humanos. Aqueles que foram presos por cometer atos de pirataria, sob receio desconfortante quanto à integridade pessoal, presenciavam muitas vezes toda a tripulação ser sumariamente enforcada no local de captura (KUHN, 2010, pp. 17-18). Kuhn (2010, p. 161) também nos revela que mesmo os companheiros julgados pela própria justiça pirata (que, em seu imediatismo, carecia da sistemática arbitrariedade inerente a qualquer sistema legal formal, ou mesmo parcialidade em peso e alcance) receberam julgamentos sumários, em que os camaradas condenados foram enforcados, enquanto outros, não menos culpados, escapavam.

Tal era a curiosidade com a atividade pirata, proporcionada por farta documentação elaborada, que, partindo de uma

ideologia romântica, esta foi representada inúmeras vezes em todos os tipos de mídia, como literatura, teatro, cinema e televisão, entre outras. Sendo repaginada em forma e atuação, foi reinventada e voltou no século XXI para representar uma nova ameaça à segurança marítima, bem como à economia em todo o mundo. Hoje, os limites de atuação das organizações internacionais e estatais, bem como os princípios fundamentais do direito internacional, como a soberania, o mar territorial e o DIH, são fatores relevantes e basilares na busca do modelo adequado na repressão a essa prática milenar, que ganhou um novo visual e novos impulsos. A realidade anárquica do cenário internacional promove assim novos desafios para o aparato jurídico, que deve enfrentar uma ameaça que agora se apresenta com efeitos globais.

### *O ressurgimento da pirataria*

A evolução tecnológica, num primeiro momento, parece ter sido um dos principais fatores pelos quais a atividade pirata antiga diminuiu desde o final do século XVIII, com queda significativa nos casos registrados, evolução dos meios navais e união dos Estados (e suas Marinhas) para enfrentar a atividade criminosa, permitindo maior eficácia nas prisões e penalidades por meio de leis criadas e aprimoradas. No entanto, em um mundo cada vez mais globalizado, a mesma tecnologia que combate o crime também passou a contribuir para seu fortalecimento e sua disseminação.

De um passado de aventuras, glórias e riquezas, chegamos ao século XXI, com

---

11 O Capitão William Fly, o último pirata notável a ser enforcado nas Américas, morreu em Boston, em 1726. O francês Olivier La Buse encontrou o mesmo destino de ser enforcado no Oceano Índico, na ilha francesa de Bourbon (hoje Reunião), em 1730 (KUHN, 2010, p. 17).

a pirataria moderna baseada em uma atividade que, após um parêntese de supressão no número de casos, voltou a ser realizada, em grande medida, conectada ao crime organizado transnacional<sup>12</sup> e ao terrorismo. Para que possamos compreender o processo que transformou o pirata moderno, é necessário entender as crises pelas quais os Estados passaram, focando em particular na costa leste da África, no final do século XX e início do XXI, quando, após o fim da Guerra Fria, o mundo assistiu ao aparecimento de “Estados falidos”, resultado de mudanças na distribuição do poder mundial, aceleração do processo de descolonização e, por vezes, retrocessos econômicos, sociais e, sobretudo, de soberania.

Em meio à possibilidade de instabilidade, o cenário de segurança internacional, causado por desigualdades entre nações e conflitos de baixa intensidade e, muitas vezes, assimétricos, levou ao crescimento do tráfico de drogas em uma sociedade em rede<sup>13</sup>, em meio à globalização e ao neoliberalismo. A seu momento, Kissinger (1994, p. , 8) defende que o sistema internacional do século XXI será dualizado pela fragmentação e globalização, numa nova ordem mais semelhante ao sistema europeu dos séculos XVIII e XIX, e, “ao mesmo tempo, as relações internacionais tornaram-se pela primeira vez verdadeiramente globais. As comunicações são instantâneas; a economia mundial opera simultaneamente em todos os continentes” (tradução nossa).

Neste mundo globalizado, segundo Castells (1999b, p. 76), vários estados africanos tornaram-se predadores de suas próprias sociedades, impondo obstáculos ao seu desenvolvimento, civilidade e sobrevivência devido às divisões étnicas, territoriais e religiosas, que os arrastaram para atrozes guerras civis, levando-os “ao deslocamento de milhões de pessoas em todo o continente, à desintegração da produção de subsistência, ao desenraizamento dos assentamentos humanos, ao colapso da ordem social e, em vários casos (...), ao desaparecimento do Estado-nação para todos os pressupostos práticos” (tradução nossa).

Os fatores geopolíticos presentes nesses “Estados falidos” criam deficiências no cumprimento das funções básicas, estabelecendo zonas críticas que escapam ao controle estatal e à perda do monopólio legítimo da violência, submetendo sua população aos efeitos e riscos de doenças, catástrofes, êxodo, o que dificulta seu desenvolvimento, além de favorecer a presença de diversas formas de corrupção e mau funcionamento dos órgãos de justiça, que podem se tornar locais para a prática de diversos crimes nacionais e transnacionais, o que aumenta o desrespeito aos direitos humanos. Kissinger (2015, p. 276, tradução nossa) destaca esse aspecto anárquico resultante desse processo:

...em várias partes do mundo temos presenciado, desde o fim da Guerra Fria, o fenômeno dos “Estados fali-

12 O termo “crime organizado transnacional” engloba ações criminosas motivadas pelo lucro e cometidas por grupos organizados, envolvendo mais de um país (UNODC, 2018).

13 De acordo com o definido por Castells (1997), a sociedade em rede é uma estrutura social de expansão ilimitada, gerada fundamentalmente pelo desenvolvimento tecnológico das comunicações e da tecnologia da informação, em que a Internet desempenha um papel fundamental devido às suas infinitas oportunidades e possibilidades. A integração social é baseada em nós informacionais em um sistema organizado em capital global, gestão e redes de informação, com precedência da morfologia social sobre a ação social. O acesso ao desenvolvimento tecnológico é a base da produtividade e competitividade, materializando poder, desvinculando-se do processo produtivo das empresas, por meio da transnacionalização da produção.

dos”, ou “áreas não governadas”, ou Estados que dificilmente merecem o nome, que não detêm o monopólio do uso de força ou alguma autoridade central eficaz. Se as grandes potências acabam praticando uma política externa que permite a manipulação de uma variedade de unidades subsoberanas, seguindo regras de conduta ambíguas e muitas vezes violentas, muitas baseadas em articulações extremas de experiências culturais divergentes, a anarquia é certa.

Dessa forma, a anarquia resultante, aliada à criminalidade que rege o ambiente institucional de uma sociedade em rede, levou a operações ilegais em escala transnacional, utilizando como fio condutor a globalização atual, aliada ao desenvolvimento tecnológico nas comunicações. Tais atividades criminosas se estabeleceram em redes internacionais, constituindo um traço essencial da nova dinâmica social de uma economia globalizada da Era da Informação (CASTELLS, 1999b).

Nesse sentido, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU)<sup>14</sup> demonstrou preocupação em 2012, destacando, como ainda atual, a atenção a ser observada com os impactos causados na sociedade por um mundo globalizado, conectado pelas novas tecnologias de informação e comunicação, cada vez mais dinâmicas e rápidas, com grande capacidade de recrutar jovens para o crime, incitando-os a atos terroristas:

...bem como financiar, planejar e preparar as suas atividades, e sublinhando a necessidade de os Estados-

-Membros cooperarem com vista a impedir que os terroristas explorem a tecnologia, as comunicações e outros recursos para incitar o apoio a atos terroristas, respeitando os direitos humanos e as liberdades fundamentais e o cumprimento de outras obrigações decorrentes do Direito Internacional. (ONU, 2018b, p. 2)

Esses espaços sem governo estabelecido, administrados por empreendimentos de redes criminosas, aliados à tecnologia da informação e à ambição humana, nos arrastaram para a formação de um triângulo de casualidades que levou ao ressurgimento da pirataria. Na ausência do romance de capa e espada, que reinou por décadas em livros e telas de cinema, hoje o movimento é liderado pelo poder de organizações criminosas transnacionais, atuando em um emaranhado de ações de pequenas células por meio de indivíduos gananciosos por riqueza e muitos outros desesperados somente em busca de sustento para a família, encurralada pela falta de iniciativa do poder estatal.

A história da pirataria moderna está impregnada de sete pecados capitais: pobreza, desespero, fome, oportunidade, violência, inveja e ambição. Alguns dos piratas de hoje são pouco mais que ladrões desonestos, outros são bandidos, e um grande número deles são membros de gangues bem organizadas, que usam internet, aparelhos de fax, telefones por satélite e unidades de GPS para coordenar ataques. (SEKULICH, 2009, p. 16)

14 O CSNU decidiu iniciar o combate à pirataria, por meio das Resoluções 1.816, de 2 de junho de 2008, e 1.838, de 7 de outubro de 2008, prevendo que os Estados possam apoiar o governo de transição somali no combate à pirataria e a ataques armados, assim como realizar o planejamento da operação naval, que posteriormente seria acionada na região (EUROPEAN UNION, 2008).

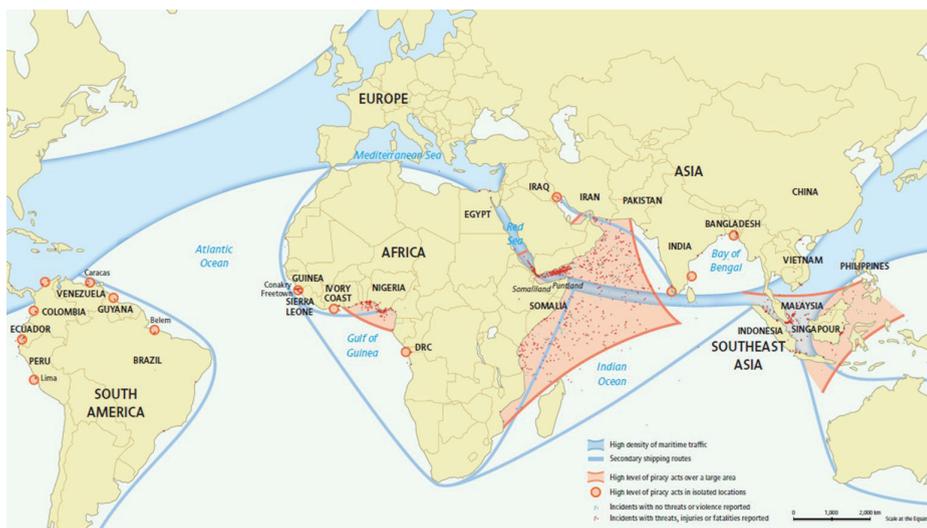


Figura 1 – Rotas marítimas mundiais com postos de controle de pirataria e assaltos à mão armada entre 2006 e 2013 (UNITAR, 2014, pp. 8-9)

A Figura 1 mostra as principais rotas marítimas globais com pontos de registro de pirataria e assalto à mão armada entre os anos de 2006 a 2013 (UNITAR, 2014, pp. 8-9), quando encontramos maior incidência no Golfo de Aden e no Oceano Índico Ocidental, seguidos pela região do Golfo da Guiné (GoG). Os piratas buscam locais que possam facilitar a logística e a concentração de tráfego mercante, como estreitos ou rotas conhecidas com transporte pesado, permitindo aos criminosos mais opções de escolha e reduzindo as chances escapatórias dos navios-alvo.

Nesse sentido, deve-se notar que os ataques não são necessariamente obra apenas de marinheiros pobres, pois tal atividade requer investimento de capital e o apoio de intermediários na negociação de resgates, bem como no recebimento de pagamentos. O Grupo de Monitoramento da Organização das Nações Unidas (ONU) na Somália informou que a pirataria surgiu pela primeira vez como uma forma de proteção, em resposta à pesca ilegal e

ao despejo de lixo tóxico, evoluindo para lavagem de dinheiro e o crime organizado transnacional, baseados em clãs locais e grupos terroristas, tornando-se uma ameaça ao transporte marítimo global (UNITAR, 2014, p. 20).

Na Figura 2, podemos acompanhar uma mudança perceptível no perfil de atitude ao longo dos anos, ao largo da costa da Somália, onde a distância das ações aumentou gradualmente entre 2006 e 2012, atingindo quase metade do Oceano Índico (UNITAR, 2014, p. 22). Daí pressupõe-se que sejam necessários recursos financeiros e materiais para alcançar o sucesso, bem como uma coordenação logística especializada.

Aqui devemos distinguir que, como classificado por Ferreira (2017, p. 8), encontramos três tipos de pirataria por violência e capacidades. A primeira, denominada “Moderada”, é uma pirataria de baixo nível, atuando mais próxima da costa, valendo-se de armas mais leves, como pistolas e facas. A segunda atua

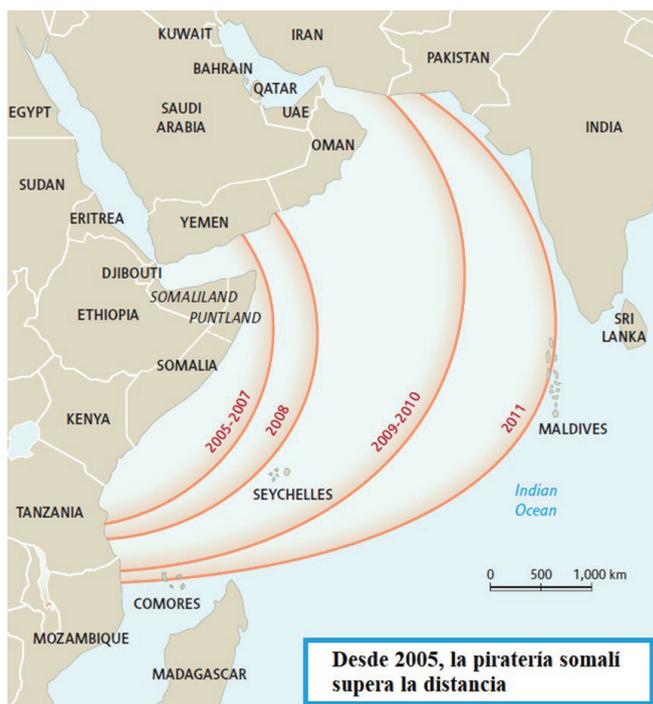


Figura 2 – Mudança no perfil de atitude, ao largo da costa da Somália (UNITAR, 2014, p. 22)

como pirataria de nível médio, denominando-se “Avançada”, e utiliza ataques com lanchas, maior grau de violência e armamento mais sofisticado, focado no resgate e não tanto na mercadoria alvo. O terceiro tipo corresponde a uma atividade de nível superior, a que o autor denomina “Profissional”, realizando ataques mais organizados e hierarquizados, muitas vezes associados a grupos terroristas, o que lhes permite prever ações ao longo da costa, em alto-mar ou em locais pré-sele-

cionados, empregando maior poder de fogo, como rifles AK-47<sup>15</sup> y RPG<sup>16</sup>, aproximando-se de navios maiores.

### *Cooperação internacional contra a pirataria no Golfo de Aden*

Desde os primeiros casos a terem estatísticas registradas, em 1984, pela IMO, no final de dezembro de 2008 foram registrados 5.227 incidentes de pirataria e assalto à mão armada no mar (IMO, 2010b, p. 2), identificando pontualmente um aumento exponencial na costa leste da África, a partir de 2006 (IMO, 2010b, p. anexo 4). O terror já aplacou a Somália, espalhando-se por suas águas costeiras e mais distantes, a tal ponto que o próprio Governo Federal de Transição da Somália reconheceu sua incapacidade de manter a ordem, chegando a solicitar ajuda ao CSNU, em 12 de maio de 2008, para que fosse possível garantir a segurança dos navios, inclusive dos que prestam assistência humanitária à população, que transitam por suas águas jurisdicionais. Após quase duas décadas

15 Conhecido como AK ou Kalashnikov, é um fuzil de assalto calibre 7,62x39 mm criado em 1947 por Mikhail Kalashnikov e produzido na antiga URSS, tão fácil de usar que até uma criança pode fazer uso, tornando-se uma arma básica de guerra no terceiro Mundo. Na Somália, eles são vendidos por cerca de US\$ 300-400, e a munição custa apenas de 9 a 12 centavos de dólar (ROTTMAN, 2011, pp. 4, 18 e 72).

16 Acrônimo em inglês para Rocket-Propelled Grenade, é uma arma de fogo de infantaria projetada para lançar granadas autopropulsadas especiais. Eles se originam de armas semelhantes (bazucas americanas e panzerfaust alemão), usadas na Segunda Guerra Mundial para destruir tanques e infantaria. Leve, relativamente compacto, fácil de esconder, relativamente barato, fácil de operar e manter, é talvez a arma antitanque mais usada no mundo hoje por dezenas de exércitos, milícias, insurgentes e terroristas (ROTTMAN, 2010).

de busca para remediar a terrível situação na Somália, sob inúmeras ações da comunidade internacional visando à estabilização política e social, bem como a prestação de assistência e ajuda humanitária, o caos exacerbado, alimentado pela pirataria, levou a UE a lançar uma operação militar marítima em novembro de 2008, denominada Atalanta, no âmbito da cooperação internacional (BERDUD, 2010, pp. 108-109).

A primeira resolução que menciona a pirataria é a 1.814, de 15 de maio de 2008, na qual, além de apelar para a resolução do problema somali, solicitava aos Estados interessados e organizações regionais que tomassem medidas – sem especificar quais – para proteger o transporte marítimo e o fornecimento de ajuda humanitária à Somália. A próxima Resolução do Conselho de Segurança, focada agora na pirataria e no assalto à mão armada no mar, a 1.816, de 2 de junho de 2008, dispõe que os Estados interessados no uso de rotas comerciais localizadas em frente ao litoral da Somália, para aumentar e coordenar seus esforços para desencorajar atos de pirataria, autorizam, com o consentimento das autoridades somalis (especificamente, o Governo Federal de Transição), o direito de perseguição em alto-mar em direção às águas territoriais somalis em caso de crime flagrante, bem como a possibilidade de intervir nas águas territoriais deste país, utilizando todos

os meios necessários de acordo com o Direito Internacional. (HEREDIA, 2011, p. 244, tradução nossa)

As ações multinacionais tiveram, desde então, promovidas pela União Europeia (UE), diversos perfis e atitudes, fruto de tantas outras resoluções do CSNU, bem como de iniciativas multilaterais envolvidas em missões navais no Golfo de Aden, além da Operação Atalanta (EU Navfor Task Force 465), como a Força-Tarefa 151 (CFT-151), sob a liderança dos EUA, a Força Naval da UE (EU Navfor), a Operação Allied Protector (OAP) e a Operação Ocean Shield, da Otan (Task Force 508). Vários países se uniram para patrulhar as águas da região, unilateralmente, em contribuição ao combate à pirataria, como a China, que naturalmente também buscou defender seus interesses no cenário internacional.

A presença da China no Golfo de Aden tem apoiado várias contribuições chinesas para a segurança internacional desde 2008. A Plan<sup>17</sup> tem auxiliado continuamente os navios da WFP<sup>18</sup> da ONU, escoltando-os através de águas infestadas de piratas ao largo da Somália a caminho da África. A China não discrimina ao escoltar navios comerciais, pois fornece proteção a navios de bandeira ocidental, bem como a navios pertencentes a regimes autocráticos, como a Coreia do Norte. (ERICKSON, *et al.*, 2015, pp. 143-144, tradução nossa)

17 Acrônimo em inglês para People's Liberation Army Navy. Marinha do Exército de Libertação Popular em nossa tradução, também conhecida como Marinha Popular, Marinha Chinesa ou Marinha do PLA. É o ramo de serviço marítimo do Exército de Libertação Popular da China.

18 Sigla em inglês para World Food Programme (Programa Alimentar Mundial em nossa tradução). É a maior organização humanitária do mundo, buscando salvar vidas em emergências e usando a assistência alimentar para construir um caminho para a paz, estabilidade e prosperidade para pessoas que se recuperaram de conflitos e desastres, bem como de impactos causados pelas mudanças climáticas (WFP, 2022).

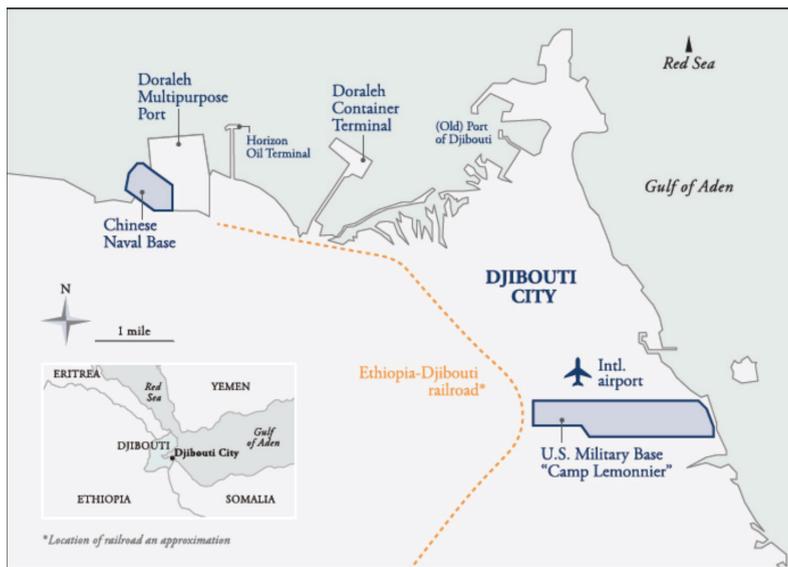


Figura 3 – Djibuti e sua posição estratégica ao lado do Mar Vermelho e do Golfo de Aden (VERTIN, 2020, p. 3)

Foi em defesa dos seus interesses que a China procurou estabelecer uma base militar na região, negociando com o Djibuti desde o início das suas operações, devido à sua posição estrategicamente privilegiada. A sua localização entre o Mar Vermelho e o Golfo de Aden, no cruzamento de uma das mais importantes rotas marítimas do comércio internacional e, num plano geoestratégico mais amplo, entre a Europa e a Ásia, explica a razão de se tornar um espaço em disputa, que hoje abriga instalações militares de cinco nações: Estados Unidos, França, Arábia Saudita, Japão e China.

As negociações prosperaram, e, em 2017, a China abriu sua primeira base militar no exterior, como mostra a Figura 3, chamando atenção sem precedentes para um Djibuti até então desconhecido, que se tornou a pedra angular dos objetivos expansionistas de Pequim. “A nova instalação da Plan tem vista não apenas para um importante ponto de estrangulamento estratégico e uma das rotas marítimas

mais movimentadas do mundo, mas também para uma importante base militar dos EUA, a apenas 10 quilômetros de distância” (VERTIN, 2020, pp. 1, tradução nossa).

### ***Desafios no campo do Direito Internacional Humanitário***

Talvez o maior desafio de direitos humanos para o combate à pirataria na região do Golfo de Aden tenha sido a possibilidade de que infratores e criminosos sejam presos por entidades locais e sujeitos às leis internas dos Estados, ou mesmo deportados para seus países de origem quando em custódia de uma força naval ou de autoridades sob julgamento islâmico, em conformidade com o artigo 5 da DUDH, para que ninguém seja submetido à tortura nem a penas ou tratamentos cruéis, desumanos ou degradantes (ONU, 1948a, p. 12). No entanto precisamos dar um passo atrás para verificarmos se as ações dos piratas violam os direitos humanos.

Do ponto de vista das vítimas da atividade pirata, uma das primeiras prerrogativas das operações antipirataria seria a defesa dos cidadãos marítimos contra possíveis violações de seus direitos humanos, quando processados por abuso físico e mental por parte de piratas. Podemos ver que a Convenção contra a Tortura (CAT<sup>19</sup>) define tortura, no artigo 1º, como todo ato:

...pela qual dor ou sofrimento severos, físicos ou mentais, são infligidos intencionalmente a uma pessoa com o objetivo de obter dela ou de uma terceira pessoa

informações ou confissão, ou puni-la por um ato que cometeu ou é suspeito de ter cometido, ou para intimidar ou coagir essa pessoa ou outras, ou por qualquer motivo com base

em qualquer tipo de discriminação, quando tais dores ou sofrimentos forem infligidos por um funcionário público ou outra pessoa no exercício de funções públicas, por sua instigação ou com o seu consentimento ou aquiescência. Não serão consideradas tortura as dores ou sofrimento que sejam consequências únicas de sanções legítimas, ou que lhes sejam inerentes ou incidentais. (ONU, 1984, pp. 1, tradução nossa)

**Uma das primeiras prerrogativas das operações antipirataria seria a defesa dos cidadãos marítimos contra possíveis violações de seus direitos humanos**

No entanto tal proteção aos cidadãos se aplica contra ações realizadas por atores estatais, e de forma limitada, uma vez que tratamos os piratas no sentido de um ator pessoal. Porém estes são caracterizados como perpetradores de tortura com suas vítimas. Devemos então buscar outra forma de caracterização e o Estatuto de Roma<sup>20</sup>, que, em seu artigo 7º, ponto (1) (f), define o crime de tortura como crime contra a humanidade<sup>21</sup> e, no item (2) (e), define-a como a imposição intencional de dor ou sofrimento severo, físico ou mental, a uma pessoa sob custódia ou controle do acusado (ONU, 1948b, p.

4). Em outro sentido, Hurlburt (2011, p. 29) argumenta que, como o CAT tem por objetivo proteger os cidadãos das ações estatais, o Estatuto de Roma nos dá uma melhor qualificação da tortura neste caso, permitindo que ela seja enquadrada

como tal, a partir das ações repulsivas de piratas, moralmente condenáveis e ilegais sob o olhar do direito internacional, como violadores dos direitos humanos daqueles que trabalham no mar e dele dependem.

Portanto, podemos perceber que o primeiro impacto das violações de direitos humanos ocorre nos marítimos que sofrem ataques piratas em suas rotinas de trabalho, em que as operações antipirataria devem atuar para proteger esses cidadãos. Por outro lado, sob o ponto de vista dos

19 Convenção contra a Tortura e Outras Penas ou Tratamentos Cruéis, Desumanos ou Degradantes, adotada e aberta à assinatura, ratificação e adesão pela Assembleia Geral em sua Resolução 39/46, de 10 de dezembro de 1984, que entrou em vigor em 26 de junho de 1987 (ONU, 1984).

20 Tratado que institui o Tribunal Penal Internacional (TPI), adotado em 17 de julho de 1998, em Roma, Itália. Entrou em vigor em 1º de julho de 2002 (ONU, 1948b).

21 Para os efeitos do Estatuto de Roma, “crime contra a humanidade” também deve ser entendido como assassinato pelo artigo 7 (1) (a) (ONU, 1948b, p. 3).

piratas, é necessário estabelecer métodos e procedimentos operativos padrões que possam garantir a integridade física de presos e criminosos suspeitos de atos de pirataria, uma vez que o direito interno de seus Estados muitas vezes não o faz.

O Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos (PIDCP<sup>22</sup>), também nos revela Hurlburt (2011, p. 21), prescreve os direitos básicos dos marítimos, em que verificamos, mediante o artigo 9 (1), a declaração estabelecida de que todos têm direito a liberdade e a segurança pessoais e que ninguém será sujeito a prisão ou detenção arbitrária. Indo além, verificamos que a Organização Internacional do Trabalho (OIT<sup>23</sup>) adotou em 2006 a Convenção do Trabalho Marítimo<sup>24</sup>, que estabelece os direitos dos marítimos; assim, na proteção destes, a comunidade internacional passou a tratar a pirataria como crime, passível de ação penal e prisão. A Resolução 1.976 (2011) do Conselho de Segurança das Nações Unidas sobre a pirataria apela, “mais uma vez, aos Estados e organizações regionais que têm capacidade para tal, a participar na luta contra a pirataria e o assalto à mão armada no mar ao largo da costa da Somália...” (ONU, 2011a, p. 2, tradução nossa) e acompanha em seus artigos:

13. Insta todos os Estados, inclusive os da região, a criminalizar a pirataria em seu direito interno, enfatizando a importância de criminalizar a incita-

ção, facilitação, conspiração e tentativa de cometimento de atos de pirataria.

14. Reconhece que a pirataria é um crime sujeito à jurisdição universal e, a este respeito, apela novamente a todos os Estados que considerem favoravelmente a possibilidade de processar os suspeitos de pirataria capturados na costa da Somália e prender os condenados, de acordo com as normas internacionais de direitos humanos aplicáveis. (ONU, 2011<sup>a</sup>, p. 2, tradução nossa)

Tomamos como exemplo a Somália, um dos “Estados falidos” mencionados, que enfrentou um processo de deterioração de sua soberania motivado por turbulências políticas, conflitos e áreas de ilegalidade, então regido por um governo de transição e que até hoje preocupa o CSNU, que condena suas “violações e abusos do direito internacional dos direitos humanos e violações do direito internacional humanitário...” (ONU, 2020a, p. 2). Na Somália, militantes islâmicos usaram a Sharia para resolver as lacunas de poder no governo central, tornando-se o foco de intenso escrutínio internacional em 2009, em que a batalha sobre a lei islâmica geralmente é sobre quem está no controle. No início de 2009, o governo somali começou a considerar estabelecer a lei Sharia para todo o país, conforme exigido pelos líderes islâmicos pró-governo. Porém al-Shabaab<sup>25</sup> e outros insurgentes argumentaram que o

22 O PIDCP desenvolve os direitos civis e políticos, bem como as liberdades incluídas na DUDH, adotada pela Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU) em 16 de dezembro de 1966, e entrou em vigor em 23 de março de 1976 (ONU, 1966).

23 A Organização Internacional do Trabalho (OIT) busca promover a justiça social, os direitos humanos e os direitos trabalhistas internacionalmente. Sua missão fundadora se baseia na justiça social como essencial para a paz permanente e universal (OIT, 2020).

24 Adotada em 23 de fevereiro de 2006, entrou em vigor em 20 de agosto de 2013, e o direito mais básico é descrito no Artigo IV (1): “Todos os marítimos têm direito a um local de trabalho seguro e protegido no mar, onde as normas de segurança são cumpridas” (OIT, 2006).

25 Harakat al-Shabab al-Mujahideen, ou “Movimento dos Jovens Guerreiros”, comumente conhecido como al-Shabaab (em árabe: “Juventude”), é um grupo terrorista e fundamentalista islâmico que atua principalmente no sul da Somália, supostamente afiliado à rede Al-Qaeda (MARCHAL, 2011).

governo, um híbrido ocidental islâmico moderado, era inadequado para implementar a lei islâmica.

Não vivemos mais no século XIX, quando os piratas eram sumariamente enforcados assim que eram presos, sem sequer passar por um julgamento justo. No entanto, ainda hoje, embora diferentemente do passado remoto, piratas ou indivíduos suspeitos de praticar pirataria, quando capturados por autoridades locais em regiões administrativas sob o controle de grupos militantes islâmicos fundamentalistas, como a Somália, podem ter seus direitos humanos violados com castigos corporais ou mesmo serem executados, como condenados pela lei islâmica (US DEPARTMENT OF STATE, 2010).

Sob a lei penal islâmica, a categoria de crime chamada Haad ou Houdoud indica crimes importantes, considerados uma ameaça à própria existência do Islã, que constituem adultério, difamação, roubo, furto, rebelião, embriaguez e apostasia, sendo punidos de acordo com as penas da Sharia. Os tribunais islâmicos consideram as sanções aplicadas como definitivas e imutáveis e concluem que o juiz não tem poder discricionário para crimes puníveis com a morte, especificamente roubo, adultério e apostasia (SCHABAS, 2000, p. 231).

No entanto, em tempos difíceis de fome e pobreza, muitos cidadãos somalis não tinham escolha a não ser arriscar-se no mundo do crime para tentar levar o

sustento para a mesa de suas famílias, juntando-se a grupos criminosos em atividades piratas, mesmo que isso significasse a morte em mãos da corte da Sharia. Ainda assim, e ainda hoje, suas ações financiam atos ilícitos transnacionais, ou mesmo senhores da guerra regionais, que transferem parte dos lucros para alimentar a população faminta. Ao longo dos anos de atuação na pirataria, o perfil dos criminosos se tornou mais violento, com as tripulações dos navios sendo atacadas, além de exigirem pagamento de resgates cada vez maiores, forçando uma reação da comunidade internacional na forma de operações antipirataria no âmbito da cooperação internacional.

Roman (2016, p. 35) comenta que foi muito mais fácil capturar os piratas do que decidir seu destino. A lei interna de vários Estados os trata como imigrantes ilegais, e muitos na comunidade ocidental que realizam patrulhas navais na região querem evitar os custos associados ao transporte de réus e promover sua acusação em seus tribunais de origem. Outra possibilidade que preocupa é que os piratas presos também teriam o direito de solicitar asilo como refugiados<sup>26</sup>, alegando que suas vidas estariam em perigo em seu país de origem, como entendem algumas nações, como o Reino Unido.

No entanto tal pedido de asilo não tem o respaldo legal da Convenção sobre o Estatuto dos Refugiados<sup>27</sup> de

26 Para efeitos da Convenção Sobre o Estatuto dos Refugiados, o termo "refugiado" aplica-se a qualquer pessoa que tenha "fundado temor de ser perseguido por motivos de raça, religião, nacionalidade, pertença a determinado grupo social ou opinião política, encontra-se fora do país de sua nacionalidade e não pode ou, em virtude desse temor, não quer valer-se da proteção desse país; ou que, não tendo nacionalidade e estando, em consequência de tais acontecimentos, fora do país onde anteriormente tinha a sua residência habitual, não possa ou, por esse receio, não queira regressar a ele" (ONU, 1951, p. 2, tradução nossa).

27 Tendo como "guardião" o escritório do Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados (Acnur), seu princípio fundamental é o de "não devolução", que estabelece que um refugiado não deve ser devolvido a um Estado onde enfrenta ameaças à sua vida ou liberdade, sendo considerado como norma de direito internacional consuetudinário. A Convenção estabelece que os Estados têm a obrigação de colaborar com o Acnur para garantir e proteger os direitos dos refugiados (ACNUR, 2020).

1951<sup>28</sup>, pois, em seu artigo 1 (F), descreve disposições não aplicáveis a qualquer pessoa que tenha cometido crime contra a paz, crime de guerra ou crime contra a humanidade (incluindo a pirataria), conforme definido em instrumentos internacionais preparados para adotar disposições sobre tais crimes; tenha cometido crime comum grave, fora do país de refúgio, antes de ser admitido como refugiado; ou tenha cometido atos contrários aos propósitos e princípios das Nações Unidas (ONU, 1951, p. 3, tradução nossa).

Apesar de ser tipificado internacionalmente, em princípio o crime de pirataria foi, na maioria dos casos, julgado por tribunais locais, que muitas vezes possuem diferentes leis e enquadramentos. Nesse sentido, podemos encontrar diferentes sentenças, que podem variar de uma simples advertência até a execução sumária, em que “os piratas capturados e enviados de volta para a Somália poderiam ter seus direitos humanos violados, pois, segundo a lei islâmica, eles enfrentam a morte por decapitação por assassinato ou a mão cortada por furto” (SILVA, 2010, p. 36).

Por outro lado, vemos que cada nação que realizou patrulhas navais em operações antipirataria apresentou uma abordagem diferente para o problema do destino dos prisioneiros, conforme relatado por Davey (2010, pp. 1.198-1.199, tradução nossa):

A Marinha francesa vem atacando agressivamente os piratas, prendendo-os e enviando-os a Paris para serem julgados. Por outro lado, a Marinha Real britânica geralmente tentou

evitar confrontos com piratas devido a preocupações com violações de direitos humanos. Com uma exceção fantástica, os Estados Unidos também se abstiveram de processar piratas somalis em seu próprio solo, preferindo, em vez disso, buscar acordos para o julgamento de piratas no Quênia e em outros lugares da região.

Para tal, a ONU recomendou que os Estados promovam acordos internacionais<sup>29</sup>, instando os membros a cooperar na definição e determinação da competência jurisdicional, bem como na investigação e no julgamento dos suspeitos de cometer atos de pirataria, enfatizando que todas as medidas operacionais e exigências legais devem ser tomadas em conformidade com o direito internacional e, em particular, com respeito aos direitos humanos. Para intensificar os esforços sob seu próprio controle, a ONU procurou garantir que os direitos humanos dos acusados e condenados fossem respeitados, por meio de acordos internacionais celebrados com Estados que pudessem concordar em receber suspeitos de pirataria entregues pelas forças da coalizão, como descrito no exemplo do Quênia acima, inclusive no que diz respeito a maior uniformidade das legislações nacionais dos países em relação à pirataria, a fim de evitar discrepâncias nas penas impostas (SCHNEIDER, 2015, pp. 309-316).

Nesse sentido, Guilfoyle (2010, p. 150) acrescenta que, devido a esses acordos internacionais estabelecidos, os procedimentos foram padronizados e os processos de julgamento dos presos foram

28 “Adotada em Genebra, Suíça, em 28 de julho de 1951, pela Conferência de Plenipotenciários sobre o Estatuto dos Refugiados e Apátridas (Nações Unidas), convocada pela Assembleia Geral em sua resolução 429 (V), de 14 de dezembro de 1950. Entrada em vigor: 22 de abril de 1954, de acordo com o artigo 43 Série de Tratados das Nações Unidas, nº 2545, vol. 189, p. 137” (ONU, 1951, p. 1, tradução nossa).  
29 Recomendações verificadas nas Resoluções 1816 (2008) (ONU, 2008a) e 1846 (2008) (ONU, 2008b).

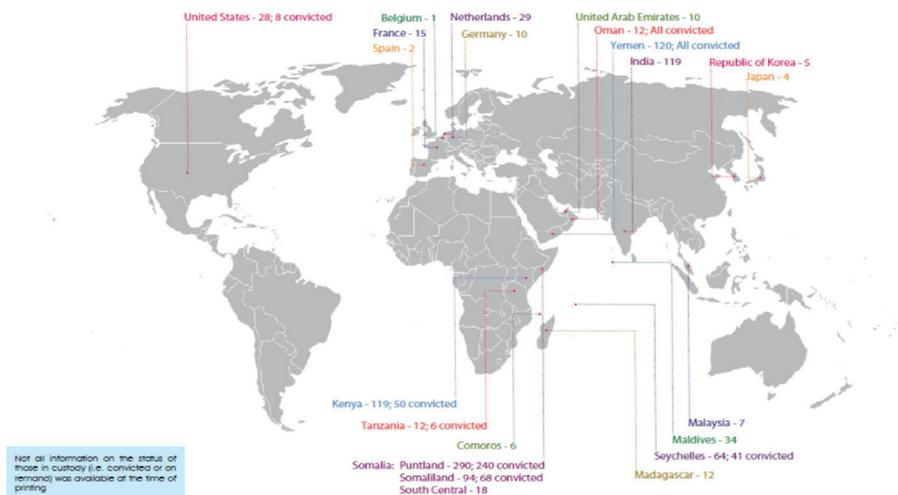


Figura 4 – Processos contra a pirataria no mundo (ONU, 2011b, p. 2)

facilitados, com a ONU trabalhando em conjunto, desenvolvendo esforços auxiliados pelo Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC<sup>30</sup>), que começou a promover programas regionais em vários países sobre julgamentos de atos de pirataria, auxiliando na formação de promotores, localizando e identificando testemunhas, facilitando a cooperação jurídica internacional, bem como financiando advogados de defesa dos acusados e elevando as condições prisionais para padrões internacionais.

Entre os países que formaram associações por meio de acordos de cooperação para tais ensaios, podemos citar Quênia, Seychelles e Maurício, entre outros, onde, segundo o relatório do UNODC de junho de 2011, 1.011 jovens piratas somalis estão sendo julgados ou já foram condenados e estão cumprindo penas em 20 países, como mostra a Figura 4.

O relatório acrescenta que o trabalho de capacitação do UNODC, alinhado com o DIH, para os países da África Oriental que processam suspeitos visa garantir que os julgamentos sejam justos e eficientes (ONU, 2011b, p. 2).

Em relação à Operação Atalanta, o ato formal, publicado pelo jornal da UE em 12 de novembro de 2008, deu origem à cooperação internacional do continente europeu em uma operação militar. Em seu artigo 1º (EUROPEAN UNION, 2008, p. 34), estabelece como missão a proteção de navios do programa de assistência humanitária da ONU, que fornece ajuda alimentar a pessoas deslocadas na Somália, bem como a proteção de navios vulneráveis que cruzam a costa da Somália, além de proporcionar dissuasão, prevenção e repressão de atos de pirataria e assalto à mão armada na costa da Somália. Em seu artigo 12º, trata-se exatamente da transferência

30 The United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) é um escritório estabelecido em 1997, responsável pela implementação do programa líder das Nações Unidas na luta contra as drogas ilícitas e o crime internacional, com aproximadamente 500 funcionários em todo o mundo. Com sede em Viena, opera 20 escritórios de campo, bem como escritórios de ligação em Nova York e Bruxelas (ONU, 2020b).

de pessoas presas e detidas com vistas a julgamento, suspeitas de terem cometido atos de pirataria ou assalto à mão armada nas águas territoriais da Somália ou em alto-mar, para fins de acusação, nos termos do artigo 105<sup>o</sup> da CNUDM, estabelecendo os termos de transferência de jurisdição entre os Estados. Além disso, estabelece que nenhuma pessoa pode ser transferida para um terceiro Estado, a menos que a transferência tenha sido acordada com esse terceiro Estado de maneira compatível com o DIH, assegurando, em particular, que ninguém seja sujeito à pena de morte, tortura ou qualquer outro tratamento cruel, desumano ou degradante (EUROPEAN UNION, 2008, p. 36).

Atualmente, os casos de pirataria na costa leste da África continuam sendo uma ameaça perigosa para a região do Golfo de Aden, embora tenham sido reduzidos como resultado de ações repressivas, mas não erradicados. Segundo a ONU, esse problema não terá solução possível sem que sejam resolvidos a falta de estruturas

governamentais e os problemas de insegurança e sem proporcionar desenvolvimento sustentável à região, ainda exigindo a presença das Forças Armadas. No entanto outra região localizada na sua costa ocidental, o Golfo da Guiné, começou a ser mais afetada pela ameaça pirata, abrangendo os dois principais produtores de petróleo em África, Nigéria e Angola, perturbando as rotas marítimas internacionais a um custo de milhões de dólares (BARROS, 2020), notavelmente como resultado de possíveis elos com grupos terroristas regionais africanos suspeitos de ligações com a Al Qaeda, como Boko Haram<sup>31</sup>.

### Situação no Golfo da Guiné

Como podemos ver no gráfico da Figura 5, os locais da costa africana que sofreram maior incidência em 2019 foram os localizados no Golfo da Guiné, como Benin, Camarões, Costa do Marfim, Gana, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Togo, enquanto os

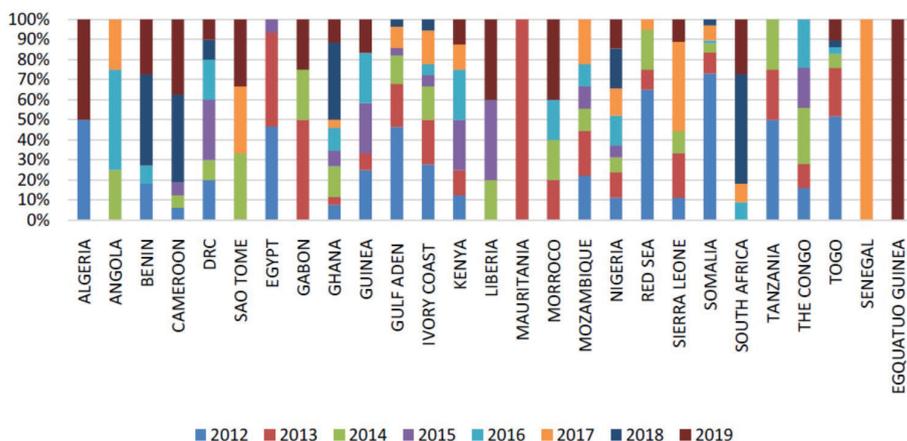


Figura 5 – Localização dos ataques de piratas entre 2012 e 2019 na África (BROOHM, *et al.*, 2020, p. 396).

31 O grupo é uma seita islâmica extremista no norte da Nigéria em constante conflito com o governo, que clama pela institucionalização do domínio islâmico (KAMAL-DEEN, 2015, p. 115).

incidentes em Somália foram reduzidos (BROOHN, *et al.*, 2020, p. 396), evidenciando uma verdadeira migração da costa leste para a costa oeste. A região origina 70% das exportações de petróleo da África; portanto, esse aumento da atividade pirata põe em risco a segurança do comércio internacional e é motivo de considerável preocupação.

Desde 2012 a situação na costa oeste de África tem recebido especial atenção da ONU. O secretário-geral Ban Ki-moon encaminhou carta ao Conselho de Segurança, acompanhada por relatório produzido pela missão enviada ao Golfo da Guiné avaliando o alcance da ameaça de pirataria na região no ano anterior e recomendando aos Estados envolvidos, bem como aos parceiros internacionais e à própria ONU, uma série de medidas de combate à pirataria na área, por entender que “o aumento dos atos de pirataria no Golfo da Guiné constitui uma grande ameaça à paz, segurança e interesses econômicos dos Estados da região, tanto do litoral como do interior” (ONU, 2012, p. 21, tradução nossa).

Assim, em junho de 2013, reuniu-se em Yaundê, capital dos Camarões, a

Cimeira Tripartite de Chefes de Estado e de Governo da Comunidade dos Estados da África Ocidental (CEDEAO<sup>32</sup>), da Comunidade dos Estados da África Central (CEEAC<sup>33</sup>), e o Conselho do Golfo da Guiné (CGG<sup>34</sup>), quando Alemanha, Bélgica, China, Estados Unidos, França, Mauritânia e Reino Unido participaram como países observadores. A partir desta reunião, importantes decisões, baseadas na “Declaração de Yaundê<sup>35</sup>”, expressaram um profundo esforço para obter compreensão regional e global (CGG, 2013). Como resultado, foi criado posteriormente o Centro de Coordenação Inter-regional (CIC), focado na coordenação contra a pirataria no Golfo da Guiné, com sede na capital dos Camarões. O propósito do CIC é também tentar atrair a necessária consulta política a nível internacional, para monitorar as atividades de segurança marítima e a troca de informações oportunas, a fim de facilitar o processo de tomada de decisões e ações conjuntas nas patrulhas marítimas (MARTÍNEZ, 2013).

De encontro aos argumentos de Castells já analisados, Osinowo (2015, p. 2) revela que, “uma vez que a economia

32 Organização intergovernamental da África Ocidental fundada em 1975, sendo a principal estrutura para coordenar as ações dos países desse eixo africano e um dos pilares da Comunidade Econômica Africana. O seu principal propósito é promover a cooperação e a integração para criar uma união econômica e monetária na África Ocidental. É composto por Benin, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa e Togo (CRIN, 2018).

33 Comunidade econômica centro-africana criada em 1981, que entrou em funcionamento em 1985, com o propósito de promover a cooperação e o desenvolvimento autossustentável, com especial ênfase na estabilidade econômica e na melhoria da qualidade de vida. Os seus países-membros são Angola, Burundi, Camarões, Chade, Congo, Gabão, Guiné Equatorial, República Centro-Africana, República Democrática do Congo e São Tomé e Príncipe (CEEAC, 2020).

34 Espaço geopolítico que nasceu em 3 de julho de 2001 e se estabeleceu como uma ferramenta institucional permanente de cooperação entre os Estados ribeirinhos do Golfo da Guiné para transformar a subregião em uma Zona de Paz e Segurança. Seu propósito é defender os interesses comuns e promover a paz e o desenvolvimento socioeconômico com base no diálogo e no consenso, com base em laços de amizade, solidariedade e fraternidade. Os seus membros são Angola, Camarões, Congo, Gabão, Nigéria, República Democrática do Congo e São Tomé e Príncipe (CGG, 2020).

35 Também conhecido como Código de Conduta ou Processo de Yaoundé, é o termo adotado na cúpula de chefes de estado, realizada em 25 de junho de 2013 em Yaundê, focada na repressão à pirataria, assalto à mão armada contra navios e atividade marítima ilegal na África Ocidental e Central (CGG, 2013).

global assenta em redes de transporte e de abastecimento de energia cada vez mais interdependentes, as ameaças marítimas no Golfo da Guiné constituem um desafio comum para todas as partes interessadas na região em nível internacional”. Relatou também que a pirataria no Golfo da Guiné é caracterizada pelo roubo de petróleo e abastecimento ilegal de produtos derivados, em que a Nigéria perde entre 40 mil e 100 mil barris por dia. A crescente ameaça aos navios, carga e tripulação fez com que os prêmios de seguro disparassem, forçando as empresas a assumir encargos extras para proteger suas frotas, causando prejuízos anuais em decorrência da pirataria entre US\$ 565 milhões e US\$ 2 bilhões. Com isso, várias empresas passaram a contratar seguranças particulares com escolta armada para garantir a continuidade de suas operações comerciais.

Observa-se que o perfil dos criminosos nas águas dessa região, em alguns casos, é o de pescadores que exercem dupla atividade, dedicando-se também ao contrabando ou à pirataria, ou mesmo pescadores desempregados recrutados por quadrilhas criminosas, o que dificulta a conexão de terroristas à atividade pirata. No entanto existe a preocupação de que, mesmo sem a ação direta dos membros do Boko Haram, os lucros da pirataria possam ser usados para financiar a compra de armas ou treinamento e capacitação para atividades terroristas (UNITAR, 2014, p. 36).

Por outro lado, Murphy (2013) argumenta que é importante notar que muitas das atividades criminosas no mar, ao

longo da costa nigeriana, também ocorrem em águas territoriais e interiores, como no Delta do Níger. Um criminoso pode sequestrar um marinheiro, pedindo resgate para obter recursos para seu próprio sustento, e em outro momento pode participar de um ataque de um grupo terrorista e, no terceiro dia, sequestrar uma plataforma de petróleo para que seu chefe possa financiar um novo hospital ou gerador a diesel para sua cidade. Portanto, torna-se difícil separar claramente a pirataria de motivação privada e de motivação político-terrorista, em comparação com a pirataria na Somália, que tem se mostrado relativamente inequívoca e distinta.

Neste caso, verificando algumas das atividades criminosas registradas nas águas territoriais dos estados ribeirinhos do Golfo da Guiné, há que se estabelecer uma inflexão, em que voltamos a realçar e diferenciar a pirataria

**As ameaças marítimas no Golfo da Guiné constituem um desafio comum para todas as partes interessadas na região em nível internacional**

(ato definido no artigo 101<sup>o</sup> do CNUDM) de assalto à mão armada, tendo em vista que a IMO, por meio da elaboração de um “Código de Conduta para Investigação de Crimes de Pirataria e Ataques Armados contra Navios”, não considera a pirataria um ato perpetrado, dentro dos limites territoriais de um Estado, por criminosos armados a bordo de navios, mas sim como assalto à mão armada contra navios (IMO, 2010a, p. 4). Concordando, Fortes (2014) estabelece que, em matéria penal, quando se tratar de assalto à mão armada ocorrido no mar territorial de um Estado, cabe a esse Estado adotar medidas repressivas e punir os criminosos, independentemente da sua nacionalidade

ou do navio envolvido, de acordo com as normas internacionais e a legislação nacional estabelecidas, nesta ordem.

Evidenciando exemplos, notamos que Joubert (2020, p. 10) reporta que, dos 17 incidentes de proteção em águas da África Oriental registrados em 2020, todos ocorreram no mar territorial dos países. Já na África Ocidental, verificamos no mesmo ano 106 incidentes de proteção, dos quais 56 ocorreram em águas territoriais e 50 em águas internacionais, caracterizando claramente atos de pirataria neste último caso. Buscando um pouco mais atrás, vemos que em 2018, dos 112 atentados, 69 ocorreram em águas internacionais, 41 no mar territorial dos diferentes Estados e dois em águas interiores (JOUBERT, 2018). Assim percebemos que grande parte do problema é de responsabilidade dos Estados soberanos, no que diz respeito ao estabelecimento do combate aos crimes de assalto à mão armada contra navios. Mas ainda assim é possível que venham a ser utilizados acordos bilaterais ou multilaterais voltados à cooperação internacional, caso tais Estados avaliem pertinente e desde que não afete sua soberania.

Em consequência da natureza típica da pirataria no Golfo da Guiné, bem como da sua geografia, existe uma tendência natural para fomentar a responsabilidade partilhada dos Estados no âmbito do patrulhamento transfronteiriço, compartilhamento de informações e estabelecimento de centros de cooperação conjunta de

coordenação, desenho de estratégias legais e medidas institucionais e regionais após as recomendações do CSNU (BROOHN, *et al.*, 2020). Essa cooperação também não se limitou aos Estados regionais do Golfo da Guiné, mas outros se juntaram às iniciativas, como o Brasil, assinando acordos de defesa com vários países da região, destacando o esforço de fortalecimento de suas Marinhas e guardas costeiras para que esses países promovam sua própria defesa e segurança marítima, bem como a formação e qualificação de pessoal nas escolas militares brasileiras (COSTA, 2018). Nesse contexto, vale a pena mencionar os exercícios multinacionais Obangame Express e Grand African Nemo<sup>36</sup>, buscando aumentar a segurança marítima no Golfo da Guiné, o que representa excelentes oportunidades para compartilhar informações e ampliar a interoperabilidade.

Uma iniciativa nesse sentido que merece destaque é a Operação Guinex<sup>37</sup>, realizada já em duas edições (2021 e 2022) pela Marinha do Brasil, cuja missão é incrementar a segurança marítima, por meio da interoperabilidade com as Marinhas e guardas costeiras que operam no Golfo da Guiné, realizando exercícios no mar e no porto.

Os Estados do Golfo da Guiné, observados pela ONU, estão conscientes da importância da erradicação da pobreza, da relevância dos direitos humanos e do estado de direito para o desenvolvimento sustentável, bem como dos impactos da

36 Exercícios multinacionais anuais patrocinados pelo Comando da África dos Estados Unidos e pela Marinha francesa, respectivamente, programados para fortalecer a segurança e a cooperação marítima, o compartilhamento de informações e a conscientização do domínio marítimo no Golfo da Guiné, por meio de esforços voltados para a construção de capacidade de operação das Marinhas participantes. Cerca de 20 nações africanas, europeias e sul-americanas participaram dos exercícios anualmente (OKAFOR-YARWOOD, *et al.*, 2020).

37 A operação tem como foco principal realizar adestramentos de abordagem, visita e inspeção a outros navios, incluindo manobras de embarcações rápidas, trânsito sob ameaças assimétricas e técnicas de operações especiais, entre outros eventos operativos, além de apresentar aos países participantes produtos da Base Industrial de Defesa do Brasil (MARINHA DO BRASIL, 2022).

sua ausência na paz e na estabilidade da região, onde a perda de poder econômico e a exclusão política fornecem motivação e cobertura para a ilegalidade e as redes criminosas. Violações de direitos humanos, pobreza extrema, má governança, corrupção, marginalização étnica e proliferação de armas, entre outros fatores, estão intimamente relacionados à insegurança na região. É relevante notar que Camarões e Nigéria apareceram recentemente na Lista de Conflitos<sup>38</sup> do International Crisis Group (ICG)<sup>39</sup> de 2019, provavelmente devido à recente onda de violações dos direitos humanos, incluindo a repressão aos dissidentes políticos (OKAFOR-YARWOOD, *et al.*, 2020).

Por fim, à medida que as empresas utilizam meios de segurança privada, o uso de guardas armados particulares a bordo de navios ou plataformas tem aumentado ao longo dos anos, em resposta às crescentes ameaças à segurança marítima devido à pirataria marítima. Ahmad (2020) então nos mostra que é perfeitamente plausível que, em muitas ocasiões, para afastar piratas e proteger navios mercantes, o pessoal de segurança privada a bordo possa usar a força, incluindo armas de

fogo, o que já resultou no assassinato de piratas ou suspeitos de pirataria no passado. No entanto, como não há direito internacional aplicável a eles em alto-mar, o uso de pessoal de segurança armado contratado privadamente continua sendo um fator de grande preocupação para a comunidade internacional, bem como um fator a se evoluir. Ainda há muito a ser feito, e, neste ponto, cabe destacar os papéis potencialmente relevantes a serem desempenhados por atores internacionais e fóruns de consenso, como a Zopacas<sup>40</sup>, pela sua capacidade inerente de buscar manter um espaço de cooperação e paz, agregando mais Estados envolvidos na vontade de colaborar, capazes de cooperar ativamente em prol da segurança marítima na região e, conseqüentemente, contribuir para a paz e a segurança internacionais, assim como o G7++FoGG<sup>41</sup>, sem falar no olhar especial que estará voltado para o cumprimento e a manutenção dos direitos humanos, tanto das vítimas quanto dos criminosos, uma vez presos.

Um caso interessante a notar ocorreu quando a fragata dinamarquesa HDMS *Esbern Snare* entrou em confronto com piratas ao sul da Nigéria, em outubro de

38 A lista de observação de alerta precoce do Crisis Group identifica até dez países e regiões em risco de conflito ou escalada de violência (ICG, 2019).

39 Organização independente que trabalha para prevenir guerras e moldar políticas que construirão um mundo mais pacífico (ICG, 2020).

40 A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul foi criada em 1986, através da Resolução AGNU 41/11, e atualmente é composta por 24 países: Angola, Argentina, Benin, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, África do Sul, Togo e Uruguai. Foi lançado como um fórum de cooperação Sul-Sul, proposto na época pelo governo brasileiro e apoiado pelo governo argentino, no contexto da Guerra Fria, que, embora em seus momentos finais, ainda era motivo de incerteza e insegurança no ambiente político internacional. A Zopacas criou as condições, por meio do estabelecimento de um espaço de paz e cooperação, para que as tensões e rivalidades Leste-Oeste não afetem as relações econômicas e políticas na região, e evitem a militarização indevida do Atlântico Sul, como zona livre de armas nucleares e outras armas de destruição em massa (ONU, 1986).

41 O G7 ++ Friends of the Gulf of Guinea Group (Grupo de Amigos do Golfo de Guiné) foi criado em 2013 pelo G7, com o objetivo de apoiar a arquitetura de segurança marítima na região. Além dos países do G7 (Canadá, Alemanha, Itália, Japão, França, Reino Unido e Estados Unidos), o G7++ FoGG inclui Bélgica, Brasil, Dinamarca, Holanda, Noruega, Portugal, Espanha, Suíça, UE, UNODC e INTERPOL (GOGIN, 2020).

2021, matando quatro homens e capturando outros quatro que foram detidos, aguardando possível extradição para os seus países de origem. Porém, em janeiro de 2022, três dos homens presos foram soltos no mar em um pequeno bote, abastecidos com alimentos e combustível suficientes para alcançar a costa em segurança, depois que as acusações contra eles foram retiradas. O único suposto pirata nigeriano capturado pela Marinha dinamarquesa no Golfo da Guiné neste caso foi levado à Dinamarca para ser julgado, comparecendo diante do tribunal em Copenhague, acusado de tentativa de homicídio culposo de soldados dinamarqueses (GRONHOLT-PEDERSEN, *et al.*, 2022). Aparentemente, seu julgamento só ocorreu por conta de sua incapacidade física de ser solto com os outros, visto que sofrera amputação de uma perna. Os outros que deveriam enfrentar as mesmas acusações foram libertados, uma vez que a Dinamarca não conseguiu encontrar um país na região que aceitasse prosseguir com o julgamento. Como afirma Tomić-Petrović, “até agora, a nível internacional, a solução final para o problema da pirataria ainda não foi encontrada” (2022, p. 109, tradução nossa).

Ainda que no campo jurídico não vislumbremos avanços relevantes, o combate à atividade pirata no GoG tem conseguido resultados importantes, com redução dos índices de incidentes de proteção na região, especialmente fruto de iniciativas estatais, principalmente nigerianas:

(...) os esforços militares estão crescendo com as várias colaborações implementadas. A Agência de Apoio à Administração Marítima da Nigéria (Nimasa) estabeleceu o Projeto Deep Blue (DBP)<sup>42</sup> para a segurança marítima no combate aos problemas de pirataria na região do GoG. A sua operação centra-se nos ancoradouros nigerianos que fazem parte da jurisdição do DBP. A configuração também coordena o compartilhamento de informações entre agências e nações do GoG sobre ameaças e preocupações de segurança marítima. (SACKEY, *et al.*, 2022, p. 15, tradução nossa)

Como vimos anteriormente, o perfil de atitude dos piratas na costa da Somália mudou ao longo dos anos, alcançando distâncias cada vez maiores a quase 1.500 milhas náuticas do Chifre da África. Por analogia ao entorno estratégico, podemos presumir que bastariam investimentos financeiros importantes por parte das organizações criminosas associadas ao tráfico de drogas, fornecendo entrepostos reabastecedores no meio do Atlântico, para que ataques piratas possam vir a ocorrer muito próximos à Zona Econômica Exclusiva (ZEE) brasileira. Assim, por certo, o Estado brasileiro deve permanecer atento e mostrar contínuo apoio aos países do GoG, não somente participando das operações Obangame Express e Grand African Nemo, mas também suportando contumazes operações Guinex, com os propósitos

42 Lançado em junho de 2021, o Deep Blue Project constitui Infraestrutura Integrada de Segurança Nacional e Proteção de Hidrovias. Ao custo de US\$ 195 milhões, a iniciativa é a primeira política abrangente de segurança marítima da África Ocidental e Central criada para o combate à pirataria e ao roubo armado. Possuindo 35 embarcações, entre blindados para patrulha costeira e interceptadores rápidos, duas aeronaves para vigilância da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) da Nigéria, três helicópteros para operações de busca e salvamento e quatro veículos aéreos não tripulados, 600 homens compõem a Unidade de Segurança Marítima. A Nigéria também estabeleceu um Centro de Comando e Controle Central em Lagos para coordenar as atividades, que também se comunicará com outros centros de segurança regionais (KARAMPERIDIS, 2022, pp. 20-21).

de treinar e capacitar Marinhas parceiras da costa ocidental africana a cada vez mais conter e reduzir o número de ações piratas na região a números irrelevantes.

Mas julgo que, ainda assim, devemos estar preparados para a possibilidade de sermos afetados e alcançados pela vilania da atividade pirata migrando com origem no outro lado do Atlântico. Para tal, somente uma Marinha forte e crível será o diferencial, sendo capaz de monitorar e proteger as linhas de comunicação marítimas e nossos interesses estratégicos nacionais.

## CONCLUSÕES

Como podemos ver, os direitos humanos definitivamente não eram prioridade no passado e, de fato, não eram respeitados nem pelos piratas nem por aqueles que os perseguiram e julgavam. Hoje existe uma realidade muito diferente, mas que se alterou apenas de uma perspectiva: para o ator estatal, na personificação daqueles que trabalham no combate à pirataria. No entanto as violações dos direitos humanos daqueles que atuam como piratas continuam.

E mesmo que tenha havido uma mudança na atuação do Estado, ainda há muito a ser feito na busca do pleno exercício do DIH, especialmente no campo da cooperação internacional. Por um lado, essa cooperação é promovida no setor operacional multilateral pelo confronto por parte das Marinhas e Guardas Costeiras, tanto dos Estados fronteiriços quanto dos que se solidarizam com o problema. Muito disso porque seus governos conseguem enxergar o impacto negativo que podem sofrer se o crime nos mares vier a ficar fora de controle, caso não for mantida a boa ordem no mar.

Por outro lado, a cooperação internacional mostra-se cada vez mais relevante,

mas é preciso avançar na adequação do arcabouço judiciário internacional, pois nem todos os Estados podem concordar numa perspectiva quanto à relação entre direito internacional e direito interno. Em cada ordenamento nacional, considera-se que ambos devem constituir um único sistema legal e jurídico e, como consequência, uma norma de direito internacional deve automaticamente tornar-se parte do direito interno e ser obrigatória para ele. Certamente desta forma, as violações dos direitos humanos podem ser encaradas, por todos os Estados envolvidos, como uma afronta à DUDH, fruto de atos bárbaros que ultrajaram a consciência da humanidade.

Após um longo percurso de cooperação internacional, desde as operações unilaterais na costa leste de África e o lançamento da Operação Atalanta, muito se avançou na segurança marítima no Golfo da Guiné, onde agora encontramos Estados com relativa capacidade de garantir o patrulhamento de suas águas, contando também com o apoio político de importantes parceiros estratégicos em nível internacional, além da própria ONU. Mas, certamente, o trabalho ainda não está completo, e a vigilância deve permanecer ativa e alerta, principalmente no que diz respeito à manutenção e garantia dos direitos humanos diante de um crime tão complexo e multifacetado, com vínculos obtusos com organizações terroristas e envolvido pelo emaranhado sociocultural-econômico de uma sociedade em rede em constante mudança. Espera-se que a comunidade internacional continue a acompanhar de perto os Estados que, internamente, deixam a desejar em relação ao DIH, para que possam exercê-lo com maior respaldo legal e moral no que diz respeito à persecução penal de presos acusados de pirataria.

Tendo devidamente em conta as diferenças, não só entre as atividades piratas presentes no Golfo de Aden e no Golfo da Guiné, mas também no estatuto soberano dos Estados envolvidos no continente africano, podemos concluir que o modo multilateral de atuação no combate à pirataria também deve ser diferente, mas precisa sempre se basear na DUDH, nas normas do DIH, assim como na CNUDM e em muitos outros tratados e acordos internacionais. Apesar disso, ainda há necessidade de elaborar e fortalecer as legislações nacionais que permitam a implementação de parcerias públicas ou privadas e acordos internacionais relacionados à segurança da navegação e ao marco legal, em consonância com o DIH.

Na costa oeste da África, especificamente no Golfo da Guiné, encontramos nações limítrofes que se consolidam democraticamente, embora algumas apresentem questionamentos de organismos e agências internacionais a respeito de processos internos, ainda soberanos, e sobretudo com o apoio de membros de organizações de concertação em redes regionais e internacionais, que fornecem capacidade de colaboração e apoio de pares. Essas nações hoje conseguem manter o exercício soberano de suas prerrogativas no estabelecimento de parcerias bilaterais ou multilaterais, públicas e privadas, na capacitação de desenvolvedores e na abordagem multiagencial, com outras nações que têm interesse estratégico na região, como França, Estados Unidos e Brasil, entre outros, por meio de acordos de cooperação em defesa, bem como na

esfera judicial e criminal, reforçando a resposta jurídica. Neste ponto, a Zopacas pode se tornar um fator de força e uma nova base para a cooperação internacional no Atlântico Sul, contribuindo para a redução dos índices de pirataria, expulsando a causa da incerteza e insegurança estratégicas e consolidando nosso espaço de paz e segurança regional.

Desta forma, com o aumento da cooperação internacional, podemos continuar a evoluir, em todos os níveis e setores, no combate à pirataria marítima, incrementando níveis de segurança, seja de navios ou plataformas, seja nas águas internacionais ou no mar territorial, além de atender aos requisitos de defesa dos direitos

humanos, mantendo ativamente sua soberania sem depender de qualquer tipo de intervenção do CSNU, mas ainda assim sob os auspícios da comunidade internacional.

Em última análise, os desafios a serem superados na implacável batalha contra a pirataria são exaustivos e inumeráveis. Atualmente, particularmente e felizmente, na região do Golfo da Guiné, há uma clara percepção e vontade política por parte dos Estados locais, bem como o apoio do CEDEAO, CEEAC e CGG, e também do G7++FoGG, para fortalecer a cooperação de todos os atores envolvidos na busca de resultados concretos. Com base no DIH e nas complexas e possíveis interconexões jurídicas que também permeiam uma sociedade em rede e com o objetivo final de reduzir as ocorrências de forma cooperativa e sustentável, há que se buscar soluções que produzam investigações

### **A cooperação internacional deve ser ferramenta na busca pela redução do poder de organizações criminosas transnacionais**

isentas e punições justas e humanas de indivíduos ou grupos envolvidos em atividades piratas.

Por fim, a cooperação internacional deve ser encarada como arma e ferramenta de corte na busca pela redução do poder de organizações criminosas transnacionais, fortalecendo e sempre

respeitando os direitos humanos. Com tal propósito em mente e mantendo um Poder Naval crível, será possível alcançar resultados concretos em prol da boa ordem no mar e no combate ao antigo mal da pirataria, que hoje permeia águas de nosso entorno estratégico, garantindo os interesses do Estado brasileiro.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Pirataria; Direito; Direito do Mar; Direito Internacional; Direito Internacional Marítimo; Direito Marítimo;

<RELAÇÕES INTERNACIONAIS>; Direito do Mar; Direito de Extradicação; Direito Internacional;

## REFERÊNCIAS

Os interessados em obter as Referências Bibliográficas devem entrar em contato com o autor pelos e-mails: joao.batista@marinha.mil.br ou jotabe25mb@gmail.com.br.

# A IMPORTÂNCIA E OS DESAFIOS DA OPERAÇÃO DO SUBMARINO DE PROPULSÃO NUCLEAR PARA O BRASIL

FERNANDO DE LUCA MARQUES DE OLIVEIRA\*  
Contra-Almirante

ALCEU OLIVEIRA CASTRO JUNGSTEDT\*\*  
Capitão de Mar e Guerra (RM1)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
O Poder Marítimo e a importância do mar para o Brasil  
O ambiente estratégico no Atlântico Sul e suas ameaças  
A necessária atualização doutrinária  
Contribuindo para a disponibilidade operacional  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

Nas últimas duas décadas, o Entorno Estratégico Brasileiro (EEB), definido na Política Nacional de Defesa, vem atraindo a atenção de grandes potências que se rivalizam no tabuleiro geopolítico mundial em defesa de seus interesses

no Atlântico Sul, cuja identificação, acompanhamento e entendimento são decisivos para a concepção de estratégias dissuasórias endógenas. Estas estratégias visam desaconselhar agressões quando apresentarem uma avaliação desfavorável da relação custo-benefício, conduzida pelo agressor. Nesse contexto, entende-se

---

\* Subchefe de Política e Estratégia do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas no Ministério da Defesa (MD).

\*\* Professor da Escola de Guerra Naval (EGN). Orientador.

a dissuasão convencional como uma estratégia de negação, pelas probabilidades de produzir perdas inaceitáveis nos campos militares (com emprego de armamento convencional) e não militares (econômico e político), caso o agressor decida pelo uso da força na defesa de seus interesses (TEIXEIRA JUNIOR, 2021).

A dissuasão, desde a gênese do Sistema Westfaliano, é parte integrante das relações internacionais, na medida em que os Estados se valem das capacidades de seus poderes nacionais a fim de desencorajar a aplicação da força por eventuais oponentes. Convencido desse entendimento, o Brasil dispôs-se a assegurar um avanço em seu poder dissuasório, por meio de permanente ameaça submarina, e identificou que o projeto de construção de um submarino convencional de propulsão nuclear (SCPN) contribuirá para este desígnio.

Desde os anos 70, a estratégia brasileira, de caráter iminentemente defensiva, orienta a capacidade dissuasória do seu Poder Naval às condicionantes dos ativos a proteger, realizando um esforço para contribuir para a dissuasão marítima, aderente às suas demandas estratégicas. Esse empenho traduziu-se na Estratégia Nacional de Defesa (END, 2008), que, entre outras capacidades dissuasórias, prevê, principalmente, uma Força de Submarinos com credibilidade, dotada de submarinos convencionais de propulsão diesel-elétrica e de propulsão nuclear projetados e construídos no Brasil, assim como sua posterior capacidade em mantê-los (MOURA, 2022).

Nesse ambiente, a dissuasão revela-se um efeito permanente, que se baseia na an-

tevisão de resultados danosos, na medida da possibilidade de aplicação dos recursos materiais (Poder Militar) e imateriais (vontade do povo), em prol da soberania e, no limite, da preservação da sobrevivência de um Estado (MOURA, 2022).

Assim, este artigo examinará o pressuposto de que a incorporação do SCPN ao Poder Naval contribuirá, como um ativo estratégico, para o incremento da capacidade de dissuasão convencional, na medida de sua Disponibilidade Operacional<sup>1</sup> e da adequada atualização doutrinária, promovendo prontidão e gerando, aos olhos dos atores das relações internacionais, uma credibilidade advinda da efetiva possibilidade de emprego.

## O PODER MARÍTIMO E A IMPORTÂNCIA DO MAR PARA O BRASIL

*The advantages of maritime over land transport are universally admitted.*<sup>2</sup>

(Major C.E. Callwell, 1897)

A “ordem marítima” atual ainda repete as características britânicas do fim do século XIX, pautada em um livre fluxo internacional de bens e regida pela teoria liberal (TILL, 2018).

O conceito de Mahan, prevendo uma economia internacional fundamentada no livre fluxo marítimo de recursos, mostra-se atual no sentido de que não sucumbiu à Guerra Fria (1947-1989) e ainda continua prevalente, a exemplo do desenvolvimento da Ásia Oriental, onde o comércio marítimo contribuiu para dobrar o Produto Interno Bruto (PIB) daquela região nos últimos 20 anos (TILL, 2018).

1 É o percentual de tempo no qual um meio está disponível para emprego, indicando a probabilidade de operar satisfatoriamente, quando utilizado no contexto operacional para o qual foi projetado (BRASIL, 2013).

2 As vantagens do transporte marítimo sobre o terrestre são universalmente admitidas (tradução nossa).

Martinez e Oliveira (2019) apontam as Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) como ativos econômicos que viabilizam o livre fluxo de mercadorias (idealizado por Mahan no século XIX) e como vias que permitem assegurar as trocas comerciais essenciais ao suprimento de gigantescas cadeias globais de produção. Trata-se, sem dúvida, do modal de transporte que entrega a melhor relação custo-benefício em volume de carga transportada. Como afirmou o secretário-geral das Nações Unidas, Ban Ki-moon (ONU, 2016), “o transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio e da economia global”. Essa essencialidade evidenciou-se quando o porta-contêineres *Ever Given*, ao encalhar em 23 de março de 2021, por seis dias, bloqueou o Canal de Suez, imobilizando 422 navios, com 26 milhões de toneladas de carga (FOLHA DE SÃO PAULO, 2021).

Judice (2022) destaca a importância de defender as fronteiras marítimas domésticas ao redor de recursos *offshore* indispensáveis ao desenvolvimento do Brasil e às LCM de interesse do Estado brasileiro, vitais ao abastecimento das cadeias nacionais de produção, por representarem 95% das trocas comerciais brasileiras, o que parece razoável, na medida em que a “paz nuclear”<sup>3</sup> não foi capaz de evitar o conflito cinético entre Rússia e Ucrânia. Nesse sentido, soa adequado admitir um “tríplice imperativo estratégico”, representado pela defesa do território, pela salvaguarda das riquezas disponíveis na Amazônia Azul e pela

proteção das LCM de interesse nacional, visando ao crescimento econômico e à prosperidade do Brasil.

Nesse ponto, é oportuno destacar que: metade da energia produzida no Brasil provém de reservas de petróleo e gás natural do mar; uma maciça frota pesqueira chinesa itinerante circula ao redor do globo; a milha 201 nas proximidades dos arquipélagos de São Pedro e São Paulo é alvo de pescadores estrangeiros; plataformas petrolíferas do pré-sal já foram alvos de suspeita de bombas; e o derramamento de óleo cru no Mar Territorial e Zona Econômica Exclusiva (ZEE), em 2020, acarretou reflexos negativos à reputação do Brasil e prejuízos econômicos em

mais de 130 municípios costeiros (JUDICE, 2022).

O Professor Till (2018) assevera ter o Poder Marítimo relação direta com os “quatro atributos do mar, como:

recurso – recurso de estoque; meio de transporte e troca – recurso de fluxo; meio de informação e disseminação de ideias; e meio de domínio” (TILL, 2018, p. 6).

As consequências desses atributos vão além da afamada exploração de fontes de energia derivadas dos hidrocarbonetos, e 20% da proteína diária mundialmente consumida advém dos oceanos. Além disso, a invenção do contêiner, padronizando o volume transportável por diferentes modais, conferiu mais segurança, rapidez e, por conseguinte, menores custos, transformando, de maneira disruptiva, nossa visão de consumo nos últimos cem anos. O conceito de globalização não é

## Metade da energia produzida no Brasil provém de reservas de petróleo e gás natural do mar

3 Neologismo utilizado pela fonte para se referir a um período de relativa “paz”, promovida pela dissuasão nuclear, no contexto da Guerra Fria (1947-1989) (JUDICE, 2022).

realizável senão a partir do mar, onde a “super-rodovia” permite 90% das trocas mundiais (TILL, 2018).

O comércio possibilitado pela via marítima pode ser considerado a gênese da globalização. E sua forma contemporânea é a sua mais clara consequência (TILL, 2018).

Como meio de comunicação, longe vai o tempo em que as informações seguiam, lentas e em pequenos volumes, a bordo de navios e transmitidas por meio da palavra escrita ou falada. A comunicação pelas ondas eletromagnéticas agregou rapidez, e, hoje, a fibra óptica submarina, além de manter a velocidade das eletromagnéticas, possibilita a troca de 90% da informação digital mundial (TILL, 2018).

A globalização é fato, e o mar, inserido nesse conceito, deixa de ser barreira para se transformar em meio de interligação entre continentes, implicando três consequências diretas, com vieses estratégicos e autoexplicativas: a morte da distância, o encolhimento do alto-mar e a ampliação do conceito de segurança, enfatizando que o comércio marítimo mundial, responsável pelo estilo de vida contemporâneo, é baseado em porta-contêineres capazes de realizar oito viagens ao redor do globo anualmente (TILL, 2018).

No que tange à ampliação do conceito de segurança, o Professor Geoffrey Till (2005) afirma que o gerenciamento de conflitos na “arena” marítima pode ser mais complexo que nas campanhas militares, sobretudo pela coexistência permanente e concomitante de várias ameaças (pirataria, contrabando, tráfico ilícito de pessoas e drogas, pesca ilegal, poluição ambiental e disseminação de doenças pandêmicas por via marítima). Diante desse quadro de múltiplas ameaças, Till (2005) aponta para a necessidade de uma força naval com o propósito de assegurar a manutenção da ordem e do

cumprimento da legislação nesses espaços, mantendo o sensível equilíbrio desse sistema comercial que, a despeito de encerrar um círculo virtuoso, não configura um círculo invulnerável.

Desse modo, Till (2005) enfatiza a responsabilidade dos Estados em contribuir para a boa ordem no mar, valendo-se de desenvolvimento tecnológico, incentivando, a um só tempo, suas bases industriais de defesa e diminuindo a dependência estrangeira. Esse autor prega, ainda, que as forças navais sejam capazes de atuar na dissuasão, detecção e resposta às ameaças, recorrendo às ações efetivas (atributo ligado à credibilidade do emprego), com velocidade e autonomia (atributos ligados à mobilidade) e que possam permanecer por longos períodos na área ameaçada (atributo ligado à permanência), características relacionadas às capacidades imanescentes de submarinos com propulsão nuclear.

Mahan permanece atual ao observar que o governo de um povo pode favorecer as indústrias existentes para buscar lucros do e a partir do mar; criar essa capacidade industrial, caso não exista; ou, por engano, fechar-se a essas duas virtuosas oportunidades (TILL, 2018).

A interação entre Marinha e indústria é essencial. A indústria, em especial para Estados em desenvolvimento e constantemente revigorada por melhores práticas de mercado, produz bens e desenvolve tecnologias e habilidades duais, enquanto Marinhas garantem seu livre fluxo pelo globo. É, sem dúvida, uma parceria prodigiosa (TILL, 2018).

Por essas razões, resume Till (2018), o Poder Marítimo pode ser expresso pela otimização do aproveitamento dos “quatro atributos do mar”, e o Poder Naval, em caráter indissociável, tem por objetivo proteger seus atores que contribuirão

para o investimento em uma Marinha que é, ao mesmo tempo, “promotora e conservadora do comércio” (MAHAN, *apud* TILL, 2018, p. 19).

Dessa forma, o Poder Marítimo, como forma de poder que decorre dos atributos do mar, em determinadas circunstâncias, contribui para a solução dos conflitos e, em outras, incorpora seu caráter executivo.

Diante da incontestável importância do Poder Marítimo e de sua relação com a prosperidade e dilemas de segurança dos Estados, passa-se a inscrever o conceito de Economia Azul do Brasil no contexto de forças e expressões de poderes globais.

### *A Economia Azul do Brasil*

“O mar faz parte da vida dos brasileiros. Pelo mar, fomos descobertos. Por ele chegaram os primeiros invasores, e, a partir dele, consolidamos nossa independência e o nosso território” (CCSM, 2022, p.1).

Segundo o Chefe do Estado Maior da Armada (Cema)<sup>4</sup>, 80% do comércio global é realizado por via marítima. E o Brasil é responsável por 17% da produção mundial de carne bovina e o 4º maior produtor de grãos, em um mundo cada vez mais carente por alimentos. Ademais, 95% do petróleo e cerca de 80% do gás natural são extraídos de jazidas da Plataforma Continental (PC) brasileira. Destaca, ainda, ser 95% do comércio exterior nacional realizado pela via marítima.

A faixa litorânea do território brasileiro tem cerca de 7.500 km, sobre a qual 85% da população se distribui e vive a menos de 500 km da costa, onde são produzidos 90% do produto interno brasileiro, além de acomodar os principais destinos turísticos (BRASIL, 2022).

Vasconcellos (2022) afirma que, por situar-se entre as maiores economias do planeta, o Brasil desempenha papel de destaque como a quinta maior extensão territorial, com uma população entre as dez maiores do globo, como produtor de alimentos e detentor de água doce em abundância para fornecer à grande parte do mundo, além de uma incalculável riqueza em biodiversidade terrestre e marítima. E, nesse sentido, esta riqueza pode

ser alvo de cobiça estrangeira. Portanto, é intuitivo supor serem as fronteiras marítimas, terrestres e aéreas merecedoras de proteção por Forças Armadas (FA) adequadas a essa missão.

Na última década, observou-se um

acirramento na competição por recursos inexplorados no fundo dos oceanos. O Brasil dela participa. Depois de ter sido atendido em suas pretensões ao norte, aguarda decisão da Comissão de Limites da Plataforma Continental (PC) a outra reivindicação para estender o limite externo sul da PC além das 200 milhas, de modo a incluir a chamada Elevação do Rio Grande. São terras raras, ricas em cobalto, níquel, cobre, manganês, zircônio, tântalo, telúrio, tungstênio, nióbio, tório, molibdê-

**O Brasil tem a quinta maior extensão territorial e população entre as dez maiores do globo, além de incalculável riqueza em biodiversidade**

4 Aula inaugural dos cursos de Altos Estudos/2022, proferida pelo Almirante de Esquadra Renato Rodrigues de Aguiar Freire, Chefe do Estado Maior da Armada, na Escola de Guerra Naval, em 23 de fevereiro de 2022.

nio e lítio, matérias-primas essenciais às cadeias de produção de alta tecnologia e à fabricação de ligas metálicas para a indústria da aviação e de baterias. Essas riquezas apresentam-se aglutinadas em áreas do subsolo marinho denominadas nódulos polimetálicos (GUGLIANO, 2014).

Além dos nódulos polimetálicos presentes na Elevação do Rio Grande, o Professor Thauan Santos (2022) destaca que apenas 1% das terras raras do solo e subsolo da PC está mapeado, estimando que este levantamento chegará a 25% até 2030. No entanto já é conhecida a presença de calcário e areia no Espírito Santo e no Nordeste; diamante na Bahia; ouro e metais pesados no Pará; sulfetos polimetálicos, como zinco, platina, cobre e níquel no Arquipélago de São Pedro e São Paulo; e fosforita, imprescindível à produção de fertilizantes nas bacias de Santos e Pelotas, produto do qual o Brasil é o 4º maior consumidor mundial (GUGLIANO, 2014).

A agenda internacional para os próximos cem anos pode converter um problema em oportunidade, caso o Brasil se valha de sua grandeza em biodiversidade e água doce para ganhar o adequado protagonismo na cena mundial (RICUPERO, 2007).

Não obstante, o Brasil é, a um só tempo, um conveniente exportador de matérias-primas e um “réu-ecológico” de acusadores com passado de agressões ambientais (OLIVEIRA, 2011).

O ex-embaixador Rubens Ricupero (2007) aponta o Brasil, entre os “Países-Monstros”<sup>5</sup>, como o único a não se destacar na agenda internacional por seu prestí-

gio econômico, diferentemente da China e da progressiva *performance* indiana. Da mesma forma, não é detentor de destacadas e efetivas capacidades militares, como os Estados Unidos da América (EUA) e a Rússia. Nesse ponto, releva notar que o Brasil é o único “País-Monstro” a não operar submarinos com propulsão nuclear e a não prever um deterrente atômico, ao contrário dos de semelhante estatura.

### *A Oceanopolítica*

Em seminal artigo, o Almirante Ilques Barbosa Júnior (2009) destaca a Oceanopolítica<sup>6</sup>, na formulação de políticas voltadas aos oceanos, como “arena” para a expansão de zonas de influência e exercício de poder, provocando a reflexão acerca da timidez do engajamento do Brasil com este tema, a carecer de reforço sob esse novo paradigma.

Não raros são os exemplos históricos nos quais ficou patente a prevalência do Poder Marítimo sobre o terrestre. Entre eles, são famosos a disseminação da cultura grega sobre os persas, após a Batalha Naval de Salamina; a Pax Romana, ao se valer do Mar Mediterrâneo para estabelecer suas zonas de influência e domínio sobre as rotas marítimas; as Grandes Navegações, que permitiram que Estados pequenos e carentes em recursos se transformassem em impérios, a exemplo de Portugal e Espanha, com especial destaque para a Pax Britannica; e, contemporaneamente, a Pax Americana, respaldada por poderosos grupos de

5 Conceito formulado pelo diplomata e cientista político norte-americano George Kennan (1993) para designar Estados detentores de grandes territórios, populações e economias. São “Países-Monstros”: EUA, China, Rússia, Índia e Brasil.

6 A Oceanopolítica envolve o Estado como elemento central para a adoção de decisões soberanas, considerando os espaços oceânicos, sobre o destino de sua população, assim como nas relações de poder com os outros Estados, e considerando a conjuntura político-estratégica internacional, com os demais atores das relações internacionais (BARBOSA JÚNIOR, 2009).

batalha desdobrados ao redor do globo (BARBOSA JÚNIOR, 2009).

Com base nos exemplos históricos, Barbosa Júnior (2009) propõe abordagens complementares de cunho geopolítico e oceanopolítico para orientar o Poder Nacional, além de os debates fronteiriços se pautarem no modo como o Estado aplica seu Poder Nacional sobre os espaços marítimos. Nesse domínio, a atuação do Brasil deve orientar-se pelos dispositivos previstos na CNUDM<sup>7</sup>, tanto para pleitear seus direitos como para cumprir seus deveres de um Estado costeiro signatário da Convenção da Jamaica. Isso é imprescindível no sentido de legitimar as demandas brasileiras, a despeito de alguns Estados importantes ainda não terem aderido àquela Convenção. Barbosa Júnior (2009) aponta para a expansão das zonas de influência de alguns Estados, que vêm fixando bandeiras no solo marinho de interesse, a exemplo da Rússia, realizando expedições para legitimar sua influência sobre o Ártico (Canadá) e criando “ilhas artificiais” para expandir suas águas jurisdicionais (AJ), como a prática chinesa. Diante do exposto, é válido supor que tais iniciativas podem contribuir para (ou dar início a) contenciosos motivados por conflitos de interesses entre Estados.

O crescimento e o enriquecimento do Brasil nas últimas décadas, a partir de descobertas de valiosas jazidas de gás e petróleo *offshore* e de incalculável biodiversidade marinha, entendida por muitos como patrimônio da humanidade, são vistos por Silva (2015) como os motivos da irrupção de uma consciência nacional de pertencimento e a consequente necessidade de preocupação com a segurança destes recursos marítimos. Além disso, 85% da população brasileira vive nas proximidades do Atlântico, e grande parcela

dela é dependente do mar como fonte de alimentação, transporte e lazer.

Não obstante, diante de novos rearranjos estratégicos internacionais e da globalização, à luz da incontável riqueza existente na Amazônia Azul, torna-se descabido pensar a defesa sem incluir o Atlântico Sul como fronteira vital aos interesses do Brasil.

## O AMBIENTE ESTRATÉGICO NO ATLÂNTICO SUL E SUAS AMEAÇAS

Em função de condicionantes políticos, econômicos e sociais, das particularidades do ambiente marinho e dos Princípios da Guerra, entre outros aspectos, os estrategistas buscam definir a estratégia marítima adequada a determinado país. Dentro de uma visão geopolítica e pragmática, influenciadores das decisões estratégicas identificam a importância das relações de poder que permeiam conceitos geoestratégicos, percebendo o mar como ligação entre posições, cabendo ao Estado mediar as relações oceanopolíticas (PENHA, 2011).

Sob essa ótica, o Poder Marítimo é o instrumento para exercitar o poder para além das fronteiras terrestres. Possui duas vertentes, fundamentais tanto para sua conservação quanto para sua evolução. A primeira (conservação) diz respeito à proteção de seus elementos constitutivos (Poder Naval, Marinha Mercante, estaleiros, bases navais e instalações portuárias) e ao controle das LCM. A segunda (evolução) é a inovação tecnológica aplicada, cujo progresso, ao longo dos séculos, viabiliza um maior controle do mar, a exemplo da agulha magnética, da propulsão a vapor e, mais recentemente, do emprego de satélites (PENHA, 2011).

7 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Tomando como exemplo as inovações tecnológicas representadas pelo porta-aviões e pelo submarino de propulsão nuclear (SSN), observa-se que ambos estendem seus alcances muito além de suas posições. O primeiro, funcionando como unidade móvel de comando e controle, é capaz de cobrir uma área de 250.000 km<sup>2</sup>, utilizando sua aviação embarcada. O segundo, por meio de mísseis de longo alcance, do mesmo modo que o porta-aviões, estende amplamente sua área de atuação (PENHA, 2011).

### ***O Entorno Estratégico Brasileiro e a presença estrangeira***

De maneira mais adensada, o Reino Unido consolidou sua presença no Atlântico Sul com a posse do triângulo insular composto pelas ilhas de Ascensão, Santa Helena e Tristão da Cunha. Este triângulo funcionou como apoio logístico para as conquistas da Cidade do Cabo e das Índias e possibilitou o controle das rotas para Índia e Austrália. Com a valorização do Estreito de Drake, identificado como importante ligação do Atlântico com o Pacífico, o Reino Unido, estrategicamente, se lançou à conquista de bases de apoio nas ilhas Falklands/Malvinas, Sandwich do Sul e Geórgia do Sul, contribuindo para facilitar as trocas comerciais com a América do Sul, na região do Prata (CASTRO, 1997).

Consoante Penha (2011), o Atlântico Sul é negligenciado por representar um subproduto do sistema Atlântico Ocidental, caracterizado por um “vazio de poder”, percebido pelas grandes potências como de interesse secundário e pela

incapacidade dos Estados abaixo da Linha do Equador em subverter a ordem nessa área marítima. Esse papel secundário do Atlântico Sul, segundo o autor, tornou-se mais evidente depois da abertura dos canais do Panamá e de Suez, conferindo a esse oceano papel ainda mais inexpressivo, em que a Pax Britannica<sup>8</sup> continua incontestada (PENHA, 2011).

Do ponto de vista geográfico, o Brasil ocupa posição privilegiada no Atlântico Sul, porque o saliente nordestino e Serra Leoa são os pontos extremos do “Estreito Atlântico”, onde se encontra a menor distância entre pontos de terra, estrategicamente, de grande valor. Contudo o Brasil ainda não apresenta características típicas de um Estado marítimo, por dispor de um território continental e abundante em recursos, relegando o mar a segundo plano como elemento de desenvolvimento. Outra consequência da dimensão territorial a concorrer para esse distanciamento marítimo é a responsabilidade em proteger uma fronteira terrestre com o dobro da fronteira marítima (PENHA, 2011).

Nesse entendimento, Hill (1986)<sup>9</sup> afirma ser a dependência do mar o critério a orientar um Estado a desenvolver uma política marítima.

A partir de 1994, afirma Silva (2015), o Brasil, valendo-se da moeda, do crescimento (ainda que modesto), da grandiosidade de sua população e da tecnologia, exerce, na América do Sul, uma espécie de “dissuasão por volume”, sendo impossível identificar prováveis inimigos estatais que representem ameaça militar. No entanto aquele autor identifica a imposição de uma agenda internacional, capitaneada pelos EUA, com o propósito de estabelecer uma

8 Período de paz observado cem anos depois do fim das Guerras Napoleônicas e que teve como característica a hegemonia e a maior expansão do Império britânico.

9 *Apud* Penha (2011).

pauta denominada “ameaças transnacionais”, conveniente aos esforços de securitização<sup>10</sup> norte-americanos, posteriores aos atentados de 11 de setembro de 2001, mas que nada têm a ver com questões propriamente de defesa, a exemplo do contrabando/descaminho, tráfico ilícito de drogas e pessoas, imigração ilegal, terrorismo, crime organizado, agressão ao patrimônio ambiental, pesca ilegal e pirataria.

Contudo a conveniente difusão do conceito das ameaças transnacionais, somada à “dissuasão por volume”, tem promovido a reformulação de concepções estratégicas, trazendo protagonismo ao Atlântico Sul, que historicamente foi desempenhado pelo continente, relegando ao mar um papel de fonte secundária de recursos e lazer desde o Descobrimento (SILVA, 2015).

Ao considerar que os inimigos com capacidade de se desdobrar pelo mar tendem a ser poderosos e que não dispomos de uma estratégia dissuasória por punição, resta-nos aplicar a dissuasão pela negação, em que pesem a extensão marítima e a ausência de obstruções naturais facilitando a ação de um adversário a inúmeros objetivos, com base em indeterminadas linhas de aproximação (MOURA, 2022).

O Atlântico Sul é uma “arena” a despertar crescente interesse por parte das grandes potências, pela diversidade de recursos vivos e não vivos. Segundo o General Stephen Townsend do Comando dos EUA para a África, a China está especulando construir uma infraestrutura na costa ocidental africana, com propósitos

comerciais e militares, a fim de expandir sua influência geopolítica denominada Belt and Road Initiative<sup>11</sup>, com o propósito de exercitar o *hard* e o *smart power* chinês, diversificando suas opções por mais recursos, ampliando sua capacidade de minimizar os efeitos das ameaças sobre o seu comércio marítimo e descentralizando esforços militares do Indo-Pacífico (BOLETIM GEOCORRENTE, 154).

A China controla, segundo Barría (2021), cerca de cem portos em mais de 60 Estados. Sua estratégia trata de assegurar o indispensável fornecimento de matérias-primas e possibilitar a venda de seus produtos. Os portos desempenham papel primordial, condizente com o propósito chinês de dominar toda a cadeia de suprimentos. “O objetivo é criar um ciclo autossustentável entre comércio, poder militar e influência diplomática”, afirma James R. Holmes, professor de Estratégia Marítima do Naval War College<sup>12</sup>. O poder econômico confere à China maior influência política, exercida para auferir maiores vantagens econômicas. Exemplo do caráter cíclico dessa dinâmica é que o acesso a portos promove um aumento do PIB chinês e parcela deste é reinvestida em suas FA, realimentando o Poder Militar do gigante asiático e demonstrando que crescimento e defesa são indissociáveis.

Moura (2022) afirma que vivemos um ambiente estratégico de incertezas. Uma ordem internacional em transição ganha contornos apoiada em cenários prospectivos com uma infinidade de eventos que não permitem previsões óbvias. O possível fim da Pax Americana, acentuado pela

10 “[...] decisão do ator governamental quanto à existência de ameaças em relação à sua sobrevivência e que requerem tomadas de decisões, de medidas de emergência e ações que estão fora da rotina e procedimentos normais; cria-se um estado excepcional, saindo das políticas públicas e passando a haver a mobilização de toda a sociedade do Estado para fazer frente à ameaça existente” (RODRIGUES, 2008, p. 37).

11 Iniciativa do Cinturão Marítimo da Seda (tradução nossa).

12 *Apud* Barría (2021).

atual pandemia de coronavírus, nos faz refletir sobre a validade da Teoria de Transição de Poder<sup>13</sup>, que descreve um aumento na probabilidade de um conflito diante de relativa igualdade econômica entre dois Estados hegemônicos e desafiantes, em especial quando suas economias se aproximam. Essa realidade pode estar sendo vivenciada entre EUA e China.

Em paralelo, agendas de “securitização” voltadas a crimes transnacionais procuram impor papéis divergentes das ações clássicas de Defesa, buscando desviar a atenção do Estado brasileiro e promovendo esforços nas relações de poder, por não reconhecerem as disposições previstas na Convenção da Jamaica. Essa dinâmica tem potencial conflituoso, a partir da qual admitem-se cenários de risco.

A fim de fazer frente a essa multilateralidade de incertezas no Atlântico Sul, em especial no EEB, em que medida a incorporação de um SCPN pode contribuir para dissuadir interesses estrangeiros que se rivalizam à vontade nacional e que providências trarão credibilidade a esta dissuasão?

## A NECESSÁRIA ATUALIZAÇÃO DOUTRINÁRIA

É imprescindível que a incorporação de um novo meio ao inventário bélico de um Estado venha acompanhada de adequada atualização doutrinária, sob pena de operarmos aquém de seu potencial, com-

prometendo a eficácia e, no limite, o êxito das missões afetas àquela nova capacidade.

Nessa temática, a essência da estratégia da dissuasão fundamenta-se em dois elementos psicossociais decisivos: a credibilidade da arma e a convicção, por parte do oponente, de seu emprego. Fazendo analogia com a dissuasão nuclear, a possibilidade de um conflito nestes termos esvazia o princípio *clawsewitziano* de que “a guerra é a continuação da política por outros meios”. A ameaça nuclear retira a capacidade de reação do antagonista, na medida em que identifica os riscos como prevalentes aos propósitos (COUTEAU-BÉGARIE, 2010).

A dissuasão é um importante elo entre relações internacionais e estudos estratégicos e uma das formas de ameaça na “arena” global. A despeito de sua presença desde os primórdios dos conflitos humanos, seu estudo cresceu de

importância a partir do fim da Segunda Guerra Mundial (GM) (1939-1945), com o surgimento de artefatos nucleares, desde os ataques a Hiroshima e Nagasaki (MOURA, 2022).

A dissuasão, qualquer que seja, tem como propósito um resultado cognitivo, no qual o possível agressor considere inaceitável o risco de um provável contra-ataque do agredido. Segundo Raymond Aron<sup>14</sup>, a dissuasão é resultado de três fatores: político (comportamento esperado), técnico (dano causado a partir da aplicação da força) e psicológico (rela-

**A dissuasão é um importante elo entre relações internacionais e estudos estratégicos e uma ameaça na “arena” global**

13 Mendes *apud* Moura (2022).

14 *Apud* Vidigal (1988).

cionado à credibilidade da ameaça). Essa credibilidade é traduzida na existência, na vontade e na capacidade do Estado em aplicar aquela força. O pensador francês prossegue concluindo que o técnico depende da arma; o político, dos ânimos e das opções diplomáticas disponíveis; e o psicológico, razão direta da credibilidade, é o mais significativo, na medida em que é consequência dos dois anteriores e da resultante do choque de interesses (VIDIGAL, 1988).

Nesse ponto, destaca Vidigal (1988), criou-se um “vínculo paralisante” entre a dissuasão e o armamento nuclear, levando-nos a desprezar a capacidade de dissuasão convencional, que, pela maior probabilidade de emprego, tende a ser mais efetiva que a ameaça nuclear, sendo a dissuasão convencional entendida como a aplicação de qualquer força que não pressupõe o uso tático ou estratégico de armamento nuclear.

A perspectiva da guerra absoluta, conforme propiciada por armamentos nucleares, empresta protagonismo ao armamento convencional, a fim de fazer frente às ameaças de limitada intensidade. Corolário dessa afirmativa foi a estratégia norte-americana da “Resposta Flexível”, que alarga as possibilidades, prevendo uma escalada de ações, nos níveis político, econômico e psicossocial do poder nacional, em vez da simplória comparação entre poderes combatentes (VIDIGAL, 1988).

Complementar ao parágrafo anterior, fica claro o entendimento que, na estratégia da punição (dissuasão nuclear), os benefícios da vontade do Estado agressor serão menores que os custos, enquanto na estratégia da negação (dissuasão convencional), procura-se dissuadir, apontando para a inutilidade de seus esforços (MOURA, 2022).

Ray Cline<sup>15</sup> propõe uma interessante fórmula acerca da percepção de poder (Pp),  $\{Pp = (C+E+M) \times (W+S)\}$ , em que “C” representa o território e a população; “E” o poder econômico; “M” a capacidade militar daquele Estado (nuclear e/ou convencional). A segunda parcela está relacionada com a credibilidade na aplicação da força, onde “W” é a vontade da nação e “S” a política nacional fundamentada em documentos e doutrinas. Destaque para o segundo fator relacionando os aspectos absolutos (C, E, M) com a subjetividade e a credibilidade daquele Estado em aplicar a força. Isso faz supor ser a simples posse de um poder militar, destituído de vontade e de credibilidade, insuficiente para fazer valer uma ação dissuasória (VIDIGAL, 1988).

O episódio conhecido como “Guerra da Lagosta” (1961-1963) exemplifica a importância da segunda parcela da Equação de Cline, pela disposição do governo brasileiro em se contrapor de maneira convencional a um navio de guerra francês – enviado ao Nordeste brasileiro para defender interesses franceses e proteger pescadores nacionais a leste de Pernambuco –, gerando uma momentânea superioridade naval brasileira, dissuadindo os franceses a se retirarem, ou obrigando-lhes a uma escalada nunca concretizada (VIDIGAL, 1988).

A maioria dos Estados que operam submarinos com armamentos nucleares também pratica a dissuasão convencional, sendo o deterrente nuclear composto por submarinos nucleares lançadores de mísseis balísticos (SSBN) e a dissuasão convencional pela utilização de submarinos de ataque com propulsão nuclear, com armamentos convencionais, a exemplo da Marinha Nacional da França, naquilo que Coutau-Bégarie (2010, p. 370) nomina como “Dissuasão-Ação”.

15 *Apud* Vidigal (1988).

O Professor Hervé Coutau-Bégarie (2010) destaca não ser explícita a separação entre Dissuasão e Ação. Pesquisas recentes dão conta de nova terminologia intitulada “coerção”, cunhada após o fim da Guerra Fria (1947-1989), na qual, sob a perspectiva de uma força convencional dissuasiva, o oponente renuncie a fazer uso da violência, pelo zelo em limitar seus danos colaterais (COUTEAU-BÉGARIE, 2010).

O conflito das Falklands/Malvinas (1982) ilustra a opção pela dissuasão convencional em lugar da nuclear, quando o SSN *Conqueror* se deslocou do Reino Unido para as Falklands/Malvinas em nove dias e afundou o cruzador argentino *General Belgrano*, com um torpedo convencional de corrida reta. Esta perda dissuadiu a Esquadra argentina de se fazer ao mar. Na oportunidade, a posse de armas nucleares pelo Reino Unido não foi decisiva no resultado daquele conflito (WOODWARD, 1992).

Ao citar o conflito das Falklands/Malvinas, importa destacar sua relevância como catalisador da vontade política brasileira à época, no que diz respeito ao projeto de construção do SCPN. O Brasil vivenciou a indiferença dos EUA pela causa Argentina, em detrimento do *special relationship*<sup>16</sup> com o Reino Unido, descumprindo o previsto no Tratado Interamericano de Assistência Recíproca. Além disso, diante de já expressiva produção de gás natural e petróleo em plataformas offshore brasileiras, o conflito expôs a vulnerabilidade marítima nacional perante a capacidade de projeção de poder de potências navais. A Guerra das Falklands/Malvinas destacou a internacionalização do Atlântico Sul e a vulnerabilidade do

Brasil, à luz de sua enorme fronteira marítima e da fragilidade de suas defesas (MOURA, 2022).

A respeito da América do Sul, Vidigal (1988) identifica a dissuasão convencional, à luz da construção e da operação de um SCPN, como uma estratégia crescente do *soft* ao *hard power*. Explicando, destaca a importância em dominarmos o completo ciclo de enriquecimento do urânio, como expressão do poder econômico, ao agregar valor a um abundante mineral com elevado potencial energético. Endossando essa retórica, Neville Brown<sup>17</sup> entende serem concepção e instalação de uma propulsão nuclear em submarinos capazes de assegurar um *status* que vai além das aplicações práticas dessa tecnologia e semelhantes às conferidas às ogivas nucleares. Assim, a capacidade de construir um SCPN contribui para a dissuasão, muito além da capacidade em operá-lo, aprofundando distintos atributos dissuasórios de um Estado.

Completa o raciocínio acima a percepção de que a dissuasão não implica, necessariamente, a ameaça de uma retaliação pós-ataque. Segundo Morgan<sup>18</sup>, uma crível capacidade defensiva tem *status* dissuasório, pois a dissuasão e a defesa, a despeito de analiticamente distintas, são, na prática, intrinsecamente relacionadas (MOURA, 2022).

Como identificou o Professor Colin Gray, “o maior valor de uma Marinha pode ser percebido naqueles eventos que não chegam a ocorrer por causa de sua influência” (*apud* REINO UNIDO, 2017, p. 36). Assinalamos, a partir da citação, o caráter preventivo de uma Marinha e a importância da tarefa do Poder Naval, que, desenvolvi-

16 “Relação especial” (Tradução nossa).

17 *Apud* Vidigal (1988).

18 *Apud* Moura (2022).

dos desde o tempo de paz, contribuem para a estratégia de defesa de “Fortalecimento da Capacidade de Dissuasão”.

### *A Doutrina*

Para Coutau-Bégarie (2010), a doutrina é, eminentemente, local e adaptada a um arcabouço técnico vigente. Sua força é verificável no teatro do conflito e deve servir de inspiração comum aos comandantes. Como um guia para “dirigir guerras e conduzir operações”, é um sistema de pontos de vista para uma determinada época, cultura e objetivos, a fim de orientar o que e como fazer.

Governadas pelo princípio da eficácia e à luz dos progressos técnicos, as doutrinas servem a propósitos internos e externos. Internamente, funcionam como promotoras de comunhão de pensamentos e aplicação sinérgica, fortalecendo a eficácia e evitando desperdícios. Externamente, sua difusão permite congregar zonas de influências estratégicas, e seu viés declaratório<sup>19</sup> possibilita uma postura dissuasória a desencorajar eventuais adversários (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

Ademais, Coutau-Bégarie (2010) afirma que “as armas só valem pelo emprego que delas se faz”. Desse modo, de nada vale a inovação tecnológica sem a correspondente aplicação em um equipamento militar, em determinado ambiente estratégico. Diante disso, é equivocado crer que novas armas e doutrinas disputam por preponderâncias. Com efeito, quanto maior o investimento em tecnologia mili-

tar, tanto maior deve ser o aprimoramento doutrinário. O pretendido valor de uma doutrina surge quando ela rompe com a ortodoxia, provocando sua evolução, graças a um novo meio (COUTAU-BÉGARIE, 2010). Por outro lado, um novo meio não representa, necessariamente, uma Revolução dos Assuntos Militares (RAM)<sup>20</sup>. Nesse sentido, não induz, necessariamente, a uma quebra paradigmática doutrinária. De fato, conflitos são contextuais, e uma nova arma, em determinado contexto, pode suscitar heterodoxias de pensamento doutrinário.

A vertente conceitual – doutrinária – orienta a aplicação da física e da moral, como processo intelectual, a possibilitar o emprego otimizador dos meios de maneira coerente, uniforme, confiável e previsível, sem limitar as iniciativas. Esse entendimento tem fator multiplicador de aplicação da força e busca a cooperação entre unidades nacionais e estrangeiras. Sua periódica revisão é fundamental, de modo a atualizar o uso legítimo da violência, na vanguarda das mudanças tecnológicas e do ambiente estratégico (TILL, 2018).

Portanto, é possível aduzir que doutrinas não são manuais táticos de emprego de forças, mas orientações operacionais com o propósito de criar comunhão de pensamentos para a aplicação conjunta e sem desperdícios, promovendo eficácia e evitando redundâncias e enganos (“fogo amigo”). Por outro lado, sua difusão possibilita congregar zonas de influências estratégicas, além de contribuir para a dissuasão.

19 As FA norte-americanas, por exemplo, divulgam sua doutrina pelo mundo e organizam encontros, conferências e simpósios para fazê-la conhecida. Essa literatura impregna os espíritos das outras nações, influencia a visão delas acerca dos confrontos futuros e acrescenta superioridade material à supremacia conceitual (Francart *apud* Coutau-Bégarie, 2010, p. 213).

20 Do inglês *Revolution in Military Affairs*, aparece no vocabulário estratégico norte-americano na década de 90 pela iniciativa de Andrew W. Marshal (Pentágono), que sustenta que a revolução radical provocada pelas inovações tecnológicas terá consequências doutrinárias enormes.

### *A negação do uso do mar ao inimigo*

A Doutrina Militar Naval (DMN) define a Negação do Uso do Mar ao inimigo (Numi) como a manifestação de poder para impedir o adversário de fazer uso ou de controlar determinada área marítima, por certo período, sem precisar lançar mão de outras forças. Classicamente, submarinos são vocacionados para o cumprimento dessa tarefa. Mesmo assumindo abordagem mais abrangente, a DMN afirma que a realização da Numi também contribui para a dissuasão<sup>21</sup> (BRASIL, 2017).

Como “fator essencial para a segurança nacional”, o fortalecimento dessa capacidade de dissuasão está traduzido em um Poder Naval aprestado, com adequada prontidão e que inspire credibilidade (BRASIL, 2007, pp. 1-9).

Assim como o controle de área marítima<sup>22</sup> é importante pelo que possibilita, a Numi o é pelo que impede. Nesse domínio, Speller (2014) enfatiza que o essencial é a maneira como se utiliza o mar, dispensando sua ocupação. Segundo aquele autor, a tarefa da Numi, buscando impedir o uso daquelas águas pelo oponente, pode representar uma precursora tentativa de se obter o controle da área marítima (SPELLER, 2014).

Na comparação de poderes combatentes entre submarinos e meios de superfície, a capacidade de ocultação dos submarinos e sua consequente e natural primazia na iniciativa das ações, explorando as

diversas camadas de profundidade e seus variados perfis acústicos, em combinação à “vantagem doméstica”<sup>23</sup>, tornam-se tarefas menos exigentes e mais atrativas para Marinhas menores (SPELLER, 2014).

Além da “vantagem doméstica”, circunstâncias, como uma experiência tática baseada em anos de operações, podem, pelo menos por algum tempo, promover vantagens à força menos poderosa. Kearsley<sup>24</sup> nomeia esta linha de estratégia como Sea Tripwire<sup>25</sup>, apontando que, em função dos inúmeros compromissos de potências navais, mesmo pequenas perdas locais podem comprometer o desempenho de outras tarefas, tornando seu risco inaceitável e dissuadindo o adversário. Um exemplo está na Guerra das Falklands/Malvinas, caso os argentinos demonstrassem alguma capacidade em afundar navios-aeródromos ingleses (MOURA, 2022).

A parcela do Poder Naval brasileiro que ficou incumbida pelo Sea Tripwire foi a Força de Submarinos, composta por submarinos convencionais com propulsão diesel-elétrica e nuclear, compativelmente armada, com uma doutrina ajustada a esse desafio e adequada disponibilidade operacional, que promoverá uma “barreira de risco” capaz de empreender ações aos olhos de possíveis agressores estrangeiros (MOURA, 2022).

Valendo-se de sua ocultação, o submarino, normalmente, detém a iniciativa das ações, escolhendo local e hora para atacar

21 Uma das tarefas básicas do Poder Naval, descrita por uma atitude estratégica que, por intermédio de meios de qualquer natureza, inclusive militares, tem por finalidade desaconselhar ou desviar adversários, reais ou potenciais, de possíveis ou presumíveis propósitos bélicos (BRASIL, 2017).

22 Controle que visa garantir certo grau de utilização, ainda que temporário, de áreas marítimas limitadas, estacionárias ou móveis, exercido na intensidade adequada à execução de atividades específicas (BRASIL, 2017).

23 Vantagem atribuída a quem combate em seu próprio território, auferindo, entre outras, vantagens logísticas e de conhecimento do teatro de operações (SPELLER, 2014, p. 26).

24 *Apud* Moura (2022).

25 Cordão de Tropeço no Mar (tradução nossa).

e evadindo-se para águas seguras, evitando o confronto direto. Com essa vantagem, uma força menos poderosa pode opor-se a um adversário mais forte. Além disso, se o embate se der em suas próprias águas, os submarinos se valerão de outras vantagens proporcionadas pelo conhecimento das áreas de operações e por disporem de facilidades logísticas próximas. Portanto, operações de Numi de caráter defensivo e realizadas por submarinos operando nas próprias AJ são, por óbvio, especialmente atrativas para Estados com recursos limitados (SPELLER, 2014).

### ***Uma doutrina crível***

A História registra exemplos nos quais o simples acesso a tecnologias de alto nível não representou uma superioridade militar. Ao longo do século XVIII, a esquadra francesa foi, por alguns períodos, superior à esquadra britânica. Contudo, por razões relacionadas à pouca credibilidade operativa, eles próprios se consideravam a segunda maior esquadra. Da mesma forma, a Marinha dos EUA, já de posse da tecnologia do radar, foi derrotada na Batalha de Santa Cruz (1942) contra os japoneses, pelo mau uso daquela inovação a bordo do Navio-Aeródromo *Hornet* (TILL, 2018).

A credibilidade no emprego de uma força naval depende da reputação de sua Marinha. É expressa pelas percepções de outros atores e, apesar de não haver um único critério pelo qual esse poder relativo se manifeste, surge como uma complexa sinergia de atributos que promovem, ou não, essa credibilidade, conferindo uma reputação, seja lá qual for, àquela Marinha (TILL, 2018).

Como um dos atributos que congregam essa eficácia relativa, cita-se a capacidade profissional das tripulações pela priorida-

de que dispensam a exaustivos e complexos ciclos de adestramentos (TILL, 2018).

Outro atributo a valorizar a reputação de uma Marinha é o Princípio da Prontidão (TILL, 2018). Segundo o Glossário das FA, é o “Princípio de Guerra que define a capacidade de pronto atendimento de uma força para fazer face às situações que podem ocorrer em ambiente de combate. A prontidão fundamenta-se na organização, no adestramento, na doutrina, na disponibilidade dos meios e no profissionalismo” (BRASIL, 2016, p. 221).

De pretensões menos prescritivas, a doutrina naval busca definir uma vertente proposital e suscitar o pensamento nos níveis operacionais e táticos. Com função multiplicadora de esforços a partir de um senso comum, busca agregar sentido dentro da força, entre forças singulares e com estrangeiras. Distante de pretensões dogmáticas, a doutrina busca “iluminar” o caminho dos comandantes em suas ações e, para isso, precisa encerrar um processo cíclico e regenerativo, onde possa ser revista e adaptada (TILL, 2018).

Enquanto a doutrina naval, fiel ao seu aspecto regenerativo e cíclico, é o vetor do pensamento corrente, a estratégia naval ou marítima é decorrente de profunda reflexão histórica e de propósitos, em uma janela temporal e espacial mais abrangente. E, nesse sentido, como observou Samuel Huntington, uma Marinha que não tem claros seus caminhos, meios e fins, torna-se sem propósito e conflitante, tendendo à irrelevância e a ser desnecessária (TILL, 2018).

## **CONTRIBUINDO PARA A DISPONIBILIDADE OPERACIONAL**

*Finding the resources necessary for the construction and maintenance of the navy*

*is particularly demanding challenge for all countries, great and small*<sup>26</sup>.

(TILL, 2018, p. 122)

Diretamente complementar à necessária atualização doutrinária, a disponibilidade operacional é fundamental para a adequada credibilidade do emprego do SCPN.

Recursos financeiros são fontes permanentes de preocupação. Quando o HMS *Agamemnon* foi construído, no final do século XVIII, representava a vanguarda da tecnologia naval inglesa da época. Tal fato exigia da Marinha britânica a maior e mais sofisticada infraestrutura de apoio e manutenção já construída (TILL, 2018).

Assim, Marinhas demandam vultosos recursos domésticos, por exigir infraestruturas industrial e tecnológica para apoiar suas atividades. Essa conjuntura, quando não atendida, gera uma reduzida disponibilidade de meios ou a operação de navios com degradados valores militares. Essa situação pode ser resultado de ciclos de manutenção demasiadamente extensos e/ou ineficientes. Ademais, em países como no Brasil, torna-se mais arriscado o investimento em novas tecnologias, pois a economia, geralmente, não dispõe de reservas para acomodar insucessos tecnológicos (TILL, 2018).

Por outro lado, a classificação entre Marinhas não é um simples processo de comparação no que se refere a quantidades e tipos de navios. Atributos como disponibilidade, confiabilidade e capacidade de emprego, a partir de uma doutrina militar-naval com credibilidade, resultantes de um ciclo de manutenção robusto, fazem parte desse processo de hierarquização. Essa perspectiva é, como mencionado no parágrafo acima, especialmente exigente

para Marinhas de menor porte, em termos de recursos materiais e humanos (TILL, 2018).

Sobre isso, a história naval brasileira registra prova material dessa assertiva. No início do século passado, foram adquiridos dois encouraçados *Dreadnought*, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, última palavra em tecnologia naval, com desempenho comprovado em combate na vitória japonesa da Batalha de Tsushima, contra os russos. No entanto suas “vidas operativas” na Esquadra brasileira, não imitaram o sucesso japonês, devido à moderna tecnologia embarcada, incapaz de ser acompanhada pela capacidade de manutenção brasileira da época.

Hoje, não restam dúvidas acerca do decisivo papel da função logística “manutenção”, visando à prontidão e ao emprego eficaz de um meio naval. Percepção esta só captada pelos franceses no século XVIII, ao concluírem que a dificuldade de operar uma Marinha de primeiro nível não decorria da construção, mas da manutenção de seus navios. Mesmo possuidores de navios mais apropriados ao combate que os britânicos, residia na manutenção sua “fraqueza fatal” (TILL, 2018).

### ***A manutenção na MB***

Desde sua criação, a Marinha do Brasil (MB) só experimentou três modalidades de manutenção, nesta ordem: Manutenção Corretiva (MC) não-planejada, MC planejada e Manutenção Preventiva (MP), com algumas incipientes investidas no campo da Manutenção Preditiva (MPR).

O Acordo de Assistência Militar Brasil-EUA (1952) desestimulou a construção naval no Brasil e sua consequente logística de manutenção, em função da

26 Prover recursos necessários para a construção e manutenção de uma Marinha é um desafio particularmente exigente para todos os Estados, grandes e pequenos (tradução nossa).

dependência de navios e sobressalentes norte-americanos. Nessa época, a MC era a política adotada pela MB, na contramão do que era praticado por países desenvolvidos e que privilegiava a MP desde o final da Segunda Guerra Mundial (1945), como forma de aumentar a confiabilidade e reduzir a indisponibilidade dos meios. Só a partir de 1967, com o advento do Programa Decenal de Renovação de Meios Flutuantes, a função logística manutenção da Força desenvolveu-se com a aquisição, do Reino Unido (1970), das fragatas da Classe *Niterói* (FCN) e dos submarinos da Classe *Humaitá* (SCH) (CAMBRA, 2016).

O recebimento das FCN marca uma mudança paradigmática na função Logística de Manutenção da MB: os navios trouxeram um Sistema de Manutenção Planejada (SMP) com rotinas de manutenção do tipo preventiva (CAMBRA, 2016).

Esse sistema de manutenção, herdado do Reino Unido, privilegiava, à época, tarefas preventivas, buscando evitar o fenômeno da “mortalidade infantil”<sup>27</sup> e aumentar o lucro de empresas de defesa britânicas, proporcionado pela dependência de sobressalentes e serviços de estaleiros ingleses. E, a despeito de representar uma evolução diante da MC praticada até então, a MP, além de ser mais onerosa, não gerou ganhos de confiabilidade e disponibilidade (CAMBRA, 2016).

Períodos de Manutenção (PM) são estabelecidos, em geral, pela classe ou tipo do meio. Contudo parece evidente que sua efetividade dependerá de oportuno processo de aquisição de sobressalentes, de modo a atender ao cronograma planejado e executado pelas Organizações Militares Prestadoras de Serviço (OMPS)<sup>28</sup>.

O descompasso entre o recebimento de sobressalentes e a execução dos reparos gera atrasos e reduz as disponibilidades operacionais dos meios, além de a falta dos sobressalentes essenciais provocar eventuais degradações dos sistemas, reduzindo o valor militar do meio considerado pronto a operar (BRASIL, 2002).

O Sistema de Manutenção Planejada (SMP) da MB é um processo burocrático que visa à manutenção e à consequente disponibilidade operacional dos meios navais, aeronavais e de Fuzileiros Navais da MB, a partir do cumprimento de rotinas de MP e algumas tímidas e preditivas, fiéis à metodologia de planejamento, execução e controle. O SMP tem como propósito normatizar a manutenção necessária, definindo critérios e métodos de fácil identificação, execução e gerenciamento (BRASIL, 2002).

Segundo Cambra (2016), nos últimos 20 anos, a conjunção de meios navais antigos – muitos adquiridos por oportunidade e destituídos de pacotes de sobressalentes –, a redução sistemática de recursos financeiros para a manutenção desses meios e a perda da capacidade funcional e técnica das OMPS-I vêm degradando o valor militar da Força. Assim, amparada por sistema que privilegia a MP, a MB viu-se obrigada a vivenciar um ciclo de altos custos de manutenção, associados a níveis de confiabilidade e disponibilidade cada vez menores.

O SMP da MB, predominantemente preventivo e 50% mais custoso que manutenções pautadas em processos preditivos, impõe o cumprimento de um número elevado de rotinas, reduzindo a disponibilidade operacional e, na sua maioria, com resultados desassociados de atributos de confiabilidade e disponibilidade.

27 Fenômeno causado por defeitos introduzidos por erros nas fases de especificação, projeto, fabricação, controle de qualidade, montagem ou comissionamento (SIQUEIRA, 2014).

28 O termo OMPS abrange as Organizações Militares que prestam serviços industriais e que executam atividades de manutenção (BRASIL, 2002).

Ademais, desde o início do século, a MB tem enfrentado dificuldades para a manutenção de seus meios, cuja maioria tem a vida útil estendida para além do estabelecido em seus projetos. O descumprimento dos ciclos de atividades<sup>29</sup> dos meios, Períodos de Manutenção Geral (PMG) com duração 3,6 vezes maior que o planejado e intervalos entre PMG duas vezes maior que o estabelecido pelo SMP da MB evidenciam inadequação do atual sistema de manutenção (CAMBRA, 2016).

Diante disso, atribuem-se a elevação de custos e a crescente indisponibilidade de meios, ou a degradação de sua confiabilidade, à prevalência de um SMP predominantemente preventivo, responsável por consecutivas paradas, agravadas pela insuficiência da logística de sobressalentes e pela perda da qualificação técnica das OMPS-I (CAMBRA, 2016).

Cambra (2016) identifica que a política de SMP da MB estabelece uma lógica perversa, na medida em que a insuficiência de sobressalentes e serviços especializados para atender ao preconizado pela MP recai na perda de prazos para o cumprimento de rotinas preventivas, acarretando maior taxa de avarias e consequente maior

demanda por MC, elevando custos e indisponibilidade não programada dos meios.

Por outro lado, e diante do desafio da construção, operação e manutenção do SCPN, estima-se que o custo de posse<sup>30</sup> será duas vezes seu custo de aquisição. Como os dados precisos têm caráter reservado e não influenciam as conclusões deste artigo, este autor vai se valer de valores aproximados, com o propósito de realizar comparações de ordens de grandeza.

O Almirante Moura Neto<sup>31</sup>, durante reunião do Conselho de Altos Estudos da Câmara dos Deputados em 2008, declarou estar o custo do SCPN estimado em R\$ 1,9 bilhões. Diante desse valor, valendo-se do fator (2X) descrito no parágrafo anterior, chega-se a um custo de posse de R\$ 3,8 bilhões para gerir

toda a vida útil do SCPN. Diluindo-se este passivo em 30 anos<sup>32</sup> de operação do meio, o custo de posse anual será de, no mínimo, cerca de R\$ 125 milhões.

### ***Terceirização: iniciativas promissoras***

Ao tratarmos de manutenção, um modal bastante em voga é a terceirização<sup>33</sup>, que, quando aplicada adequadamente,

**Desde o início do século,  
a MB tem enfrentado  
dificuldades para a  
manutenção de seus meios,  
que têm vida útil estendida  
para além do estabelecido**

29 Ciclo composto de um Período Operativo e de um Período de Manutenção Geral.

30 Custo para operar e manter um meio ao longo do seu ciclo de vida (BRASIL, 2010).

31 Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/113542-marinha-submarino-nuclear-pode-ficar-pronto-em-6-anos/>.

32 Vida útil, média esperada para o SCPN.

33 Técnica moderna de administração que se baseia em um processo de gestão, que leva a mudanças estruturais da empresa, em cultura, procedimentos, sistemas e controles, capilarizando toda a malha organizacional, com um objetivo único quando adotada: atingir melhores resultados, concentrando todos os esforços e energia da empresa para sua atividade principal, em que o sucesso de sua aplicação está na visão estratégica que os dirigentes deverão ter quando de sua aplicação na empresa, de modo que ela se consolide como metodologia e prática (GIOSA, 2003, p. 11).

pode representar providencial instrumento de suporte logístico (KARDEC e NASCIF, 1998).

Terceirizar uma atividade, segundo Kardec e Nascif (1998), tem como pressupostos básicos a parceria e o comprometimento com resultados, definindo terceirização como sendo a transferência de responsabilidade, para terceiros, de realização de atividades que agreguem valor a algo, no seio de uma parceria comprometida com os resultados.

A alternativa em terceirizar é impulsionada por quatro fatores básicos:

a) **Vocação:** a atividade-fim para um prestador de serviço, a exemplo das manutenções, é atividade-meio para o contratante;

b) **Eficiência:** diante da diversidade e complexidade tecnológica em constante evolução, emergem especialistas em todo tipo de atividade;

c) **Custo Direto:** manutenção de um passivo ocioso de recursos humanos especializados e materiais com alto valor agregado; e

d) **Custo indireto:** gestão de recursos relacionados às atividades-meio.

Não obstante, o contratante precisa estar convencido que é um processo do tipo “ganha-ganha”, pois, do contrário, os prejuízos do retorno a uma “desterceirização” podem ser comprometedores, principalmente em se tratando de equipamentos de defesa, segmento carente de empresas especializadas e cuja indisponibilidade tem efeitos negativos, como, por exemplo, sobre a dissuasão promovida por um Estado. Dentre as dificuldades encontradas para a adoção de práticas de terceirização, podemos destacar a baixa integração entre contratante e contratada, resultando em uma política de “perde-ganha”; a carência de empresas vocacionadas e especializadas em defesa; a pobre cultura de parceria; a

possibilidade de formação de cartéis; a escassa mão de obra qualificada; o baixo índice de nacionalização de itens de defesa; e a baixa competitividade entre empresas qualificadas (KARDEC e NASCIF, 1998).

Todavia, pressupondo uma relação pautada na parceria, a terceirização se mostra adequada com efeitos diretos na redução de custos; aumento da qualidade dos serviços; diminuição de estoques de sobressalentes; redução de recursos humanos e materiais em atividade-meio; encurtamento de áreas ocupadas; e, principalmente, foco na atividade-fim.

Contudo, identificam Kardec e Nascif (1998), desvantagens também permeiam essa prática, dentre as quais destacam-se a dependência de terceiros; a redução da capacidade própria; e, em especial, a desfavorável relação custo-benefício.

As FA, a partir de distintos modais, vêm adotando, de maneira crescente, a contratação de serviços terceirizados de manutenção, por disponibilidade, a exemplo das aeronaves de transporte VC-1 Airbus 319-133, de transporte e reabastecimento KC-30 (Airbus 330), de interceptação e ataque Gripen NG, do Navio-Aeródromo Multipropósito (NAM) *Atlântico* e dos helicópteros H-XBR.

Adotar contratos de manutenção por resultados tem se mostrado promissor no âmbito das FA. Sua aplicação, como instrumento desonerador da atividade-meio de manutenção e assegurador da disponibilidade operacional, tem representado uma interessante alternativa, a despeito dos custos, como exemplificado. Esta opção é especialmente valiosa quando encontra amparo na normativa do Estado, com o propósito dual de favorecer as empresas da base industrial de defesa, promovendo o seu crescimento e, conseqüentemente, o desenvolvimento do país. Nesse sentido, cabe a ressalva que a legislação brasileira,

que normatiza as atividades de manutenção terceirizada nas FA, precisa ser atualizada, a fim de permitir maior liberdade de manobra a este modal contratual.

Assim, é coerente concluir que combinar as melhores práticas de manutenção, adotar um SMP eficaz e menos custoso e dispor de inovadoras modalidades de gestão desta função logística, a exemplo do contrato por resultados e sinergicamente amparada em adequada legislação e previsão orçamentária, podem ser ações promotoras que venham contribuir à adequada disponibilidade operacional do SCPN.

## CONCLUSÃO

Enfatizando a relevância do mar, identificou-se a importância do Poder Marítimo em quatro atributos: o mar como um recurso; como meio de transporte e troca; como meio de informação e disseminação de ideias; e como meio de domínio. Foi examinado que o conceito histórico, formulado por Mahan, de que uma economia internacional, baseada no livre fluxo de recursos pelo mar, permanece atual e válida. Apontaram-se as LCM como indispensáveis à economia, pois viabilizam o livre fluxo de mercadorias ao redor do mundo. Não obstante, assinalou-se que a emergência de crises nessa “arena” pode ser mais complexa que campanhas militares, sobretudo pela coexistência permanente de várias ameaças. Nesse sentido, identificou-se a necessidade de uma força naval com o propósito de assegurar a ordem nesses espaços e manter o equilíbrio sensível desse sistema comercial que, a despeito de encerrar um ciclo virtuoso, não é um círculo invulnerável.

Inscrita nesse contexto, a Economia Azul do Brasil reflete-se nos campos econômico, científico, ambiental, social e cultural, mostrando-se participativa na

geração de divisas para o país, a exemplo da indústria de petróleo e gás, que é responsável por larga oferta de empregos e pelo progresso de sua região costeira. Some-se a isso uma faixa litorânea de 7500 km, sobre a qual vive 85% da população brasileira e onde é produzido 90% do PIB. É, portanto, válido supor que os benefícios ocasionados pelas atividades marítimas e pela exploração dos oceanos incidem sobre a economia nacional e contribuem para o desenvolvimento do Brasil.

Diante do conceito de Oceanopolítica, de novos rearranjos estratégicos internacionais e da globalização, à luz do potencial da Amazônia Azul, é imprescindível a defesa sem incluir o Atlântico Sul como espaço vital aos interesses do Brasil.

Apesar de o Brasil ocupar lugar de destaque no Atlântico Sul e de nele dispor de extensa ZEE, este tem sido ameaçado nessa área marítima. Isto porque o Atlântico Sul vem despertando, de forma crescente, o interesse das grandes potências pela disponibilidade de seus recursos vivos e não vivos. E, a despeito da preponderância britânica nos trampolins insulares, controlando áreas de seu interesse, nações como EUA, Rússia, França e, mais recentemente, China – no seio da iniciativa do “Cinturão Marítimo da Seda” –, vêm se projetando sobre essa região, a fim de defender seus interesses.

Ao entender a dissuasão convencional como uma estratégia da negação, o trabalho enfatizou a importância das doutrinas como um conjunto de ideias para uma determinada época e determinados objetivos, sem a pretensão do caráter dogmático. Enfatizou-se o propósito das doutrinas em criar um conjunto de pensamentos, de modo a gerar a desejada sinergia na aplicação das forças, sem esquecer da conveniente difusão.

Por fim, sintetizou-se a importância e a imprescindibilidade da atualização doutrinária, uma vez que a doutrina naval busca

definir uma vertente intencional, sem, contudo, engessar a liberdade de pensamento nos níveis operacionais e táticos. Valendo-se de sua função multiplicadora e sinérgica de esforços, busca agregar conjunto às forças, conservando a prerrogativa da decisão dos comandantes, orientando suas ações diante de inovações tecnológicas ou de novas ideias e, nesse sentido, admitindo a necessidade de ser revisitada e adaptável, sob pena de se tornar obsoleta.

Diante do potencial econômico da Amazônia Azul e da aludida possibilidade de rearranjo da ordem mundial, com esperadas crises e instabilidades decorrentes, torna-se oportuna, senão em atraso, a operação de uma força de submarinos com uma reputação que lhe confira caráter dissuasório pela credibilidade da aplicação de uma doutrina atualizada e compatível ao momento histórico, gerada a partir do competente emprego e da conveniente disseminação desta capacidade.

Além da necessária atualização doutrinária, a credibilidade de uma Marinha está diretamente relacionada à disponibilidade operacional de seus meios. Assim, a manutenção eficaz, ao promover maior prontidão, vem ao encontro deste anseio. Identificou-se o atual sistema de manutenção da MB fundamentado em um SMP, predominantemente preven-

tivo. Fato que, associado à carência de sobressalentes e à continuada perda da qualificação técnica das OMPS-I, acarreta, a custos elevados e progressivos, indisponibilidade de meios ou disponibilidade com valores militares degradados.

Enfatiza-se que, no entanto, a mera adoção e revisão de processos de manutenção, em si, não garantirá a desejada disponibilidade operacional. Uma adequada previsão orçamentária é fator decisivo para o sucesso de planos de manutenção.

No esforço em promover maior disponibilidade e confiabilidade e atento às práticas implementadas no seio das FA, o trabalho propõe modalidades de gestão da manutenção, a partir da terceirização de serviços. Cabe destacar que o modal de contrato por resultados, se sinérgicamente amparado em adequada legislação e previsão orçamentária, pode ser opção que venha a contribuir para a apropriada Disponibilidade Operacional do SCPN.

Por fim, o artigo valida o pressuposto de que a incorporação do SCPN ao Poder Naval contribuirá para a capacidade de dissuasão convencional, desde que goze de adequada disponibilidade operacional e de imprescindível atualização doutrinária, promovendo a prontidão e gerando credibilidade de emprego diante de atores nas relações internacionais.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<APOIO>; Manutenção de Navios;  
<ARTES MILITARES>; Doutrina;  
<ECONOMIA>; Orçamento de Defesa;  
<FORÇAS ARMADAS>; Orçamento; Poder Naval;  
<SISTEMAS>; Sistema de Propulsão Nuclear;

## REFERÊNCIAS

Os interessados em obter a lista de Referências Bibliográficas devem entrar em contato pelo *e-mail*: [deluca@marinha.mil.br](mailto:deluca@marinha.mil.br).

# CHINA: O Perturbador Dragão Silencioso\*

ADAUTO BUNHEIRÃO\*\*  
Capitão de Mar e Guerra (FN)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Conceituação  
O Perturbador Dragão Silencioso  
Ensinamentos para o Poder Naval brasileiro  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

O Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) (2020c) assegura, no capítulo inicial, que o Sistema Internacional (SI) contemporâneo, marcado pelo esgotamento da ordem que caracterizou o período pós-Guerra Fria (1989), tem se distinguido pelo acelerado processo

de reestruturação das relações de poder entre Estados. O referido capítulo do LBDN ainda menciona que a coexistência entre potências tradicionais e potências emergentes traz desafios para a defesa do Entorno Estratégico Brasileiro (EEB)<sup>1</sup>.

A coexistência citada, na visão geopolítica da República Popular da China (RPC), conforme descrito no *white*

---

\* Artigo baseado na monografia apresentada no Curso de Política e Estratégia Marítima (C-PEM 2022) da Escola de Guerra Naval.

\*\* Atualmente serve como oficial de Operações da Força de Fuzileiros da Esquadra.

1 A Política Nacional de Defesa (PND) (2020a) define o EEB como a “área de interesse prioritário para o Brasil que inclui América do Sul, Atlântico Sul, países da costa ocidental africana e Antártica”. O Plano Estratégico da Marinha (PEM-2040) (BRASIL, 2020b) detalha o EEB e limita-o, no Oceano Atlântico, ao Norte, pelo paralelo.

*paper* denominado “China’s National Defense in the New Era”, afirma que o mundo ainda não é um lugar tranquilo, e que existem fatores desestabilizadores e incertezas na segurança do SI. Destaca-se ainda que a multipolaridade dos atores geopolíticos e as cooperações são tendências irreversíveis nas relações internacionais (CHINA, 2019).

Segundo Alves (2010), a RPC subordina sua política externa aos próprios objetivos desenvolvimentistas, conciliando defesa e política econômica por meio da diplomacia. Essa postura visa atender uma necessidade constante de matérias-primas e fontes de energia, fazendo com que o país esteja permanentemente em busca de regiões do planeta onde possa garantir contratos de exploração de petróleo, gás e carvão.

Como consequência da política externa voltada à garantia de fontes energéticas e de recursos alimentares, a RPC busca estreitar relações comerciais e diplomáticas com países localizados no Atlântico Sul (AS). Para tal, utiliza o princípio da “coexistência pacífica” como base da política exterior, pautando-se por respeito à soberania e não intervenção em assuntos internos (ALVES, 2010).

Conforme destacam Cintra *et al.* (2015), o objetivo estratégico da RPC é a garantia dos recursos necessários para o desenvolvimento chinês. Para tanto, necessita da criação de uma versão da antiga Rota da Seda, conhecida como One Belt One Road<sup>2</sup> (Obor). A referida estratégia consiste em um cinturão de infraestrutura logística de grande porte, como malhas rodoviárias e ferroviárias, portos e oleodu-

tos. A iniciativa possui dois componentes principais: The Silk Road Economic Belt, composta pelos corredores rodoviários e ferroviários, que passam por 21 países, ligando a China à Europa; e o corredor marítimo, denominado 21st Century Maritime Silk Road.

Nesse contexto, o artigo tem a finalidade de apresentar o novo conceito geopolítico de “Perturbador Silencioso” e descrever a presença da RPC no Entorno Estratégico Brasileiro por meio da extensão do corredor marítimo chinês para o AS.

## CONCEITUAÇÃO

### *A Geopolítica e a Oceanopolítica*

O termo Geopolítica teve origem em 1905, no ensaio científico do jurista sueco Rudolf Kjellén intitulado “As Grandes Potências”, sendo definido como a “ciência que estuda o Estado como organismo geográfico”. Interessante notar que Rudolf Kjellén, por ser um leitor atento de Ratzel<sup>3</sup>, visualizava a Geopolítica como a interseção entre a ciência política, a geografia política, a estratégia militar e a teoria jurídica do Estado. Assim, a Geopolítica não só seria uma ciência pautada no conhecimento, como também uma disciplina responsável por tornar o Estado forte no SI (VESENTINI, 2011). Entretanto reduzir as relações de Estados em uma metodologia teórica acadêmica, como a interseção de diversas ciências, é algo bastante complexo, porque existe uma incerteza significativa nos padrões do desenvolvimento dos fenômenos sociais que tende a simplificar os modelos apresentados para análise. Conforme men-

2 Importante ressaltar que a Política Externa da RPC nunca usou este termo. Em português, é conhecido como Nova Rota da Seda.

3 Friedrich Ratzel (1844-1904) foi um pensador alemão, considerado como um dos principais teóricos clássicos da Geografia e o precursor da Geopolítica. Seus artigos deram origem à Geografia Política (MATTOS, 2011).

cionou Renouvin<sup>4</sup> (1967, *apud* REIS, 2020, p. 35), a Geopolítica transcende o conceito de ciência, sendo um método de análise e interpretação dos efeitos advindos das interações entre os atores estatais, ampliado pelas interferências de atores não estatais e pela correlação com o fator tempo.

Diferente de Flint (2017), que assevera o Estado como sendo o único ator relevante no SI, Cohen (2015), alinhado com o pensamento de Reis (2020), alerta para a evolução do conceito da Geopolítica e comenta sobre a redução da importância do Estado no conceito geopolítico, em prol da ascensão de novos representantes, como empresas transnacionais, organizações intergovernamentais e outros atores não estatais.

Com fulcro nos conceitos supracitados, o termo Geopolítica pode ser definido como um método de análise e interpretação do conjunto de ações e práticas de atores estatais na esfera das expressões do Poder Nacional (PN)<sup>5</sup>, ampliado pelas interferências de atores não estatais e pela correlação com o fator tempo, considerando aspectos da ciência política e do posicionamento geográfico, com intuito de projetar o poder

do Estado no SI. Essa definição permite afirmar que a organização dos Estados em blocos econômicos e/ou militares, bem como acordos e cooperações, é a forma de reduzir vulnerabilidades geopolíticas isoladas e garantir uma projeção adequada de poder de forma conjunta.

No decorrer do tempo, surgiram vários pensadores geopolíticos. Entre esses pensadores, destaca-se Halford J. Mackinder<sup>6</sup> (1861-1947), que desenvolveu o conceito de “Área Pivot”, uma região de maior importância política estratégica, se comparada com outras áreas do planeta, e mais protegida contra possíveis ataques de potências marítimas. Como “Área Pivot”, Mackinder definiu a Europa Centro-Oriental, chamando-a de Heartland, e denominou África, Ásia e América do Sul como “Ilhas Mundiais”. Pelas considerações e pelo determinismo geográfico terrestre, Mackinder é o principal pensador da Teoria do Poder Terrestre (BARBOSA JÚNIOR, 2012).

Em antítese às considerações de Mackinder, o Almirante Alfred Thayer Mahan<sup>7</sup> (1840-1914) identificou que o controle dos mares, ao longo do tempo,

4 Pierre Renouvin (1893-1974) foi um historiador francês especializado na história das relações internacionais.

É autor da obra *Les origines immédiates de la guerre*. Além disso, organizou uma coleção monumental em torno da história das relações internacionais. Fonte: Wikipédia. Pierre Renouvin. Disponível em: <https://artsandculture.google.com/entity/m0gg9309?hl=pt>. Acesso em: 18 jul. 2022.

5 O PN deve ser sempre entendido como um todo, uno e indivisível. Entretanto, para compreender os seus elementos estruturais, é importante estudar suas manifestações, que se processam por intermédio de cinco expressões, a saber: Política, Econômica, Psicossocial, Militar e Científica e Tecnológica (BRASIL, 2019).

6 Halford J. Mackinder desenvolveu a teoria do Heartland. Mackinder situou o Heartland na zona territorial que abrange os continentes europeu e asiático e que recebe a denominação de Eurásia. A partir da teoria do Heartland, Mackinder se pronunciou, em 1904, em uma conferência na Real Sociedade Geográfica de Londres, quando defendeu a tese de que o controle dos mares não mais representava a chave do poder das nações marítimas. Fonte: CANCIAN, Renato. *Geopolítica – Teoria do Heartland e do Rimland*. Disponível em: <https://educacao.uol.com.br/disciplinas/sociologia/geopolitica-teorias-do-heartland-e-do-rimland.htm>. Acesso em: 18 jul. 2022.

7 Alfred Thayer Mahan, filho de Dennis Hart Mahan, instrutor de West Point, nasceu em 1840, formou-se na U.S. Naval Academy em 1859, serviu na Marinha durante a Guerra de Secessão e, a partir daí, em diversos navios e cenários, até encontrar seu destino no Naval War College. Em 1883, ele escreveu seu primeiro livro, *The gulf and island waters*, um estudo sobre os combates navais durante a Secessão, mas foi seu segundo livro, *The influence of sea power upon history 1660-1783* (1890), que teve destaque e reconhecimento nacional (BARBOSA JR., 2012).

era um fator de força decisiva em todas as guerras, e afirmou que os Estados que possuem o domínio dos mares conseguem projeção no SI. As ilações referentes à influência dos espaços oceânicos nos destinos das nações passaram a ser chamadas de Teoria do Poder Marítimo, cujo principal autor é o Almirante Mahan (BARBOSA JÚNIOR, 2012).

Ademais, pode-se dizer que o Brasil é uma nação marítima voltada para o AS e necessita de um método de análise e interpretação voltado para o espaço oceânico. Considerando a Teoria do Poder Marítimo, esse método de análise e interpretação é conhecido como Oceanopolítica.

Precursora do conceito de Oceanopolítica no Brasil, Castro (1983) aponta a importância dos oceanos para a comunidade científica. Em sua análise, propôs que o planeta Terra poderia ser visualizado em dois grandes blocos, o Hemisfério Continental, representado pelo Hemisfério Norte, com 54,5%

de terras, e o Hemisfério Oceânico, representado pelo Hemisfério Sul, com 88,7% de águas. Castro (1983) afirmou ainda que as nações podem ser classificadas em dois grandes grupos, em relação à Oceanopolítica: as que possuem acesso e as que não possuem acesso ao mar. Com base nesses conceitos, Castro (1983) assevera que os Estados que possuem Oceanopolítica devem fiscalizar e zelar pela manutenção das vantagens oferecidas pelo mar e as que não possuem devem buscar essas vantagens.

Portanto, o espaço marítimo é importante para o desenvolvimento de uma nação. Outrossim, os Estados que visam

obter posição relevante no cenário internacional precisam expandir os domínios para os oceanos e estabelecer fronteiras marítimas, de acordo com seus próprios interesses. No Hemisfério Sul, a Oceanopolítica torna-se o principal método de análise e interpretação para o posicionamento e os interesses de uma nação, sendo o AS um desafio para o Brasil.

### ***A Diplomacia Marítima e a Diplomacia Naval***

Segundo Barbosa (2002, p. 95), diplomacia e defesa são serviços do Estado que necessitam de alto nível de integração. A defesa está inserida no conceito de diplomacia, e, em razão disso, torna-se imperioso o uso das Forças Armadas (FA) como instrumento de política externa, a fim de alcançar os objetivos nacionais (CHIOZZO, 2018).

As relações dos Estados no domínio marítimo são chamadas Diplomacia Marítima e podem

ser exercidas de três formas: a) *cooperativa* – corresponde às atuações conjuntas de Estados ou instituições, quando atuam de forma colaborativa, como treinamentos e coalizões; b) *persuasiva* – ocorre quando o Estado busca uma inserção de destaque no SI, por meio da demonstração de forças navais; e c) *coercitiva* – ocorre quando o Estado usa as forças marítimas para coagir o oponente em prol de um objetivo político. Ademais, ressalta-se que os tipos de Diplomacia Marítima não são excludentes e podem coexistir ao mesmo tempo (LE MIÈRE, 2014).

Comparando as assertivas de Le Mière (2014) com os conceitos geopolíticos de

**O Brasil é uma nação marítima voltada para o Atlântico Sul e necessita de um método de análise e interpretação voltado para o espaço oceânico**

Castro (1983), conclui-se que, em prol dos objetivos nacionais, é imprescindível que os Estados que possuem fronteiras marítimas explorem a Diplomacia Marítima em todas as expressões do PN. A expressão “Diplomacia Naval” é a vertente militar da Diplomacia Marítima.

De acordo com Till (2018), a Diplomacia Naval é tão antiga quanto as civilizações e, devido à sua complexidade, os teóricos do pensamento marítimo não conseguem abordar o tema em sua plenitude. Os estudos sobre Diplomacia Naval podem ser separados em duas correntes: a) clássica – representada pelo Almirante Alfred Thayer Mahan, com o livro *The influence of sea power upon history*, e pelo historiador britânico Julian Corbett, com a obra *Some principles of Maritime Strategy*; e b) moderna – seus principais representantes são Geoffrey Till e Christian Le Mière (CHIOZZO, 2018).

Em relação ao conceito de Diplomacia Naval moderna, cabe mencionar a definição de “Poder Brando” de Nye Jr. (2004). Para ele, Poder Brando é a capacidade de um Estado influenciar as preferências do entorno sem o uso da força, de sanções ou por meio de pagamento. Considera-se esse Poder como uma capacidade de atração positiva, um exemplo a ser seguido na área de influência, com habilidade de promover aquiescência e persuasão somente pela atração (NYE JR., 2004).

Para a aplicação correta da Diplomacia Naval moderna, é necessário associar o conceito de Poder Brando de Nye Jr. (2004) às assertivas de Le Mière (2014) sobre a Diplomacia Marítima coopera-

tiva, em que é observada a importância das Forças Navais como instrumento de Diplomacia do Estado, por meio de exercícios conjuntos com outros atores, com a presença de Adidos Navais, visitantes nos portos estrangeiros e participações em operações conjuntas em águas internacionais (HOMEM, 2021).

Cabe observar que a Marinha, no exercício das atribuições no Entorno Estratégico, é um dos principais vetores de diplomacia e, por participar cooperativamente com outros atores, exerce o Poder Brando do Estado na plenitude.

### **Conceito de Grande Estratégia**

De acordo com Cunha (2001, p. 333), a palavra Estratégia significa “arte (militar) de planejar e executar movimentos e operações (de tropas) etc.”. Na visão de Silva (2020), Estratégia é o emprego dos meios para atingir um determinado fim. Essa palavra ganhou novas definições, ao longo dos

anos. Atualmente, os teóricos ampliaram a definição para os campos da expressão do PN, como o político e o econômico. Então, de forma generalizada, o conceito pode referir-se à relação competitiva ou cooperativa entre os Estados ou para intervir em processos decisórios, alterando condutas ou regras nas relações entre os atores (CORRÊA, 2017). Segundo Mattos (1986), a Estratégia do Estado advém de uma concepção política que define os objetivos para atender aos seus interesses. Assim, a Estratégia escolhe meios e estabelece prioridades para a conquista desses objetivos.

**A Diplomacia Naval é  
tão antiga quanto as  
civilizações e, devido à  
sua complexidade, não é  
abordada em sua plenitude**

Basil Liddel Hart (1895-1970), escritor e militar inglês, evoluiu o conceito de Estratégia para Grande Estratégia. Para ele, Grande Estratégia era a política de guerra vocacionada para os objetivos e amparada pelas condições para a paz. O autor também defendia a utilização da diplomacia, da economia e do campo psicossocial como formas de pressionar o inimigo (LUIZ, 2019).

Gray (1999, p.17, tradução própria) define Estratégia como “o uso de ameaças tácitas e explícitas, bem como de batalhas e campanhas reais, para avançar em propósitos políticos”. No mesmo trabalho, Gray menciona que o enfoque da Estratégia não é, contudo, unicamente militar. Outrossim, ao considerar todos os instrumentos do poder do Estado de forma integrada, desde a coerção e a influência às ações práticas, descreve que tais comportamentos são parte da Grande Estratégia (HOMEM, 2021).

Considerando Mattos, Liddel Hart e Gray, pode-se afirmar que a Grande Estratégia orienta um Estado e indica os caminhos e os meios para atingir os objetivos políticos. Ela pode ser considerada como os esforços coordenados nos campos das expressões do PN, a saber: militar, econômico, psicossocial, diplomático, científico e legal, com a finalidade de alcançar os objetivos políticos nacionais. Nesse contexto, a Grande Estratégia permeia as decisões internas do próprio ator e considera outros entes ativos do SI (KENNEDY, 1991).

Diante de um cenário geopolítico instável e híbrido, entende-se que a Grande Estratégia oferece uma resposta proativa

e adequada de um Estado e promove desenvolvimento e transformação de todas as expressões do poder, com orientações seguras para os rumos de um país em um SI conectado. Ademais, ela aborda assuntos como defesa, democracia, aspectos psicossociais, economia, direitos humanos, ordem internacional e aspectos legais.

### ***O Perturbador de Castex e o Perturbador Silencioso***

Uma definição relevante para este trabalho é a Teoria do Perturbador, desenvolvida por Raoul Castex<sup>8</sup> (1878-1968). O Perturbador é um ator geopolítico que, por força e ambição, deseja dominar o Entorno Estratégico. Suas principais qualidades são a vitalidade e os recursos humanos abundantes (WEDIN, 2016).

Castex (1938) classifica dois tipos de perturbadores: a) o perturbador regular: quando o Estado, por diversas razões, busca o posicionamento geopolítico; e b) o perturbador irregular: mais complexo e está ligado às desordens domésticas e ideológicas, como o comunismo russo. A Teoria de Castex é estruturada sob três conceitos principais: a) espaço: é a posição de isolamento de um Estado que facilita a defesa contra agressões externas; b) posição geográfica: resulta da posição geográfica associada à vocação dos países que se voltam para o mar em busca de recursos essenciais; e c) o Perturbador: refere-se ao equilíbrio de poder, periodicamente ameaçado, quando surge um Estado em busca de hegemonia geopolítica, como os países em desenvolvimento econômico e demográfico, com ambições expansionistas.

8 O almirante francês Raoul Castex (1878-1968), na linha de Mahan, defendeu a importância do domínio das comunicações marítimas como sustentáculo do poder nacional e, nessa perspectiva, a superioridade do poder marítimo em relação ao poder terrestre. Fonte: SEQUEIRA, Jorge Manuel de. “As teorias geopolíticas e Portugal”. *Revista Militar*, 2014. Disponível em: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/914>. Acesso em: 7 jun. 2022.

Em síntese, o termo Perturbador pode ser definido como um ator geopolítico que busca expansão no SI, de forma regular ou irregular, com o intuito de garantir recursos, como os energéticos e os alimentares, para o Estado. Todavia Castex (1938) associa o conceito de Perturbador, primordialmente, à expressão do poder militar, em que a busca pela influência regional gera desequilíbrio e preocupação para os Estados no entorno do Perturbador.

Ao analisar o conceito sobre o Perturbador, verifica-se a necessidade de o Estado possuir o “Poder Duro” mencionado por Nye Jr. (2004). Esse poder caracteriza-se pela utilização da força, por meio das expressões militar e econômica do PN de um ator, tendo como fontes primárias o uso e a imposição da força em busca dos objetivos, por meio da Diplomacia Marítima coercitiva (COSTA, 2019).

Por analogia, surge, então, a ilação do novo conceito chamado Perturbador Silencioso (Figura 1). Para melhor definição desse conceito, é fundamental entender o “Poder Inteligente” de Nye Jr. (2011). Para ele, o Poder Inteligente é a capacidade de combinar as estratégias de Poder Duro e de Poder Brando de forma eficaz em diversos cenários, com aplicações alternadas ou conjuntas. Cabe enfatizar que o Poder Militar de um Estado não precisa considerar apenas meios do Poder Duro,

uma vez que a sua utilização pode incentivar parcerias, cooperações ou exercícios conjuntos (COSTA, 2019). Saliente-se ainda que é importante considerar, na utilização do Poder Inteligente, o uso de todas as expressões do PN, como a militar, a política, a econômica e a psicossocial, de forma coordenada em prol de um objetivo de Estado desejado.

O Perturbador Silencioso é um Estado que busca na estratégia de expansão geopolítica aliar os conceitos do Perturbador Continental de Castex à conduta do Poder Inteligente definida por Nye Jr. (2011). A vocação marítima aglutina ao Perturbador Silencioso a capacidade da busca de segurança energética e alimentar, em regiões fora do Entorno Estratégico. Com uma postura de relacionamento suave com os países hospedeiros, por meio do poder econômico amparado pelo poder militar, e com investimento em infraestrutura logística de uso dual, tanto de escoamento de recursos como de emprego militar, é fundamental que o Perturbador Silencioso possua uma Marinha de tamanho compatível com as ambições oceânicas, com um Poder Naval superior aos atores regionais e com capacidade de gerar um desequilíbrio geopolítico entre os Estados da região alvo.

Nesse contexto, na seção seguinte, serão contemplados os assuntos sobre o

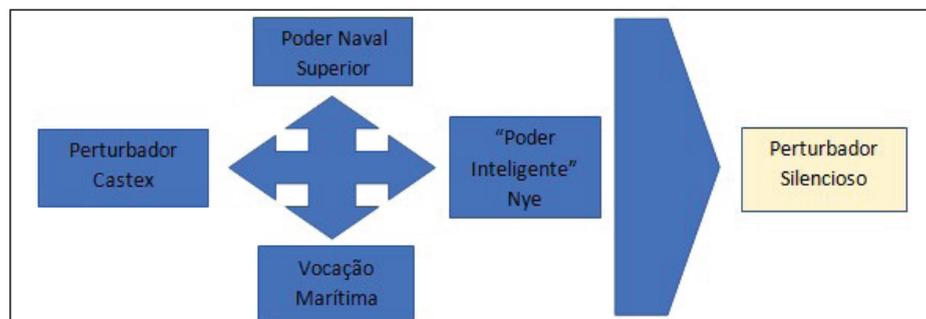


Figura 1 – Perturbador Silencioso

Perturbador Dragão Silencioso e como a RPC conseguiu uma posição de destaque no SI nos últimos 40 anos, inclusive sendo destacada no Conceito Estratégico da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), em 2022, como um desafio a longo prazo, corroborando com a visão do autor deste artigo sobre o Perturbador Silencioso. Ademais, serão abordados os principais fatos que proporcionaram à Estratégia chinesa influenciar no EEB, consolidando parcerias com vários Estados do AS.

## O PERTURBADOR DRAGÃO SILENCIOSO

Kissinger (2012) define o papel atual da RPC, no século XXI, e afirma que é fundamental entender o contexto tradicional e histórico dessa milenar civilização. Atualmente, a China é um Perturbador Silencioso do AS. Ademais, nesta seção, será descrita a Grande Estratégia da China (GEC) com fulcro na parte marítima que permitiu a presença no EEB, mas, antes disso, será realizado um breve relato histórico da RPC, para que seja entendida a decisão de robustecer o Poder Marítimo. Após esse entendimento, será descrita a saída da China para o mar, bem como suas implicações. Por fim, apresentar-se-á a contextualização da Obor.

### *Contexto histórico do Dragão*

A civilização chinesa se origina numa antiguidade tão remota que são baldados nossos esforços por descobrir seu início. Não há vestígios do estado de infância entre esse povo. Esse é um fato muito peculiar com respeito à China. Estamos acostumados, na história das nações, a encontrar algum ponto de partida bem definido, e os documentos, as tradições e os monumentos históri-

cos que chegam até nós em geral nos permitem seguir, quase que passo a passo, o progresso da civilização, estar presentes a seu nascimento e assistir ao seu desenvolvimento, sua marcha adiante e, em muitos casos, suas subsequentes decadência e ruína. Mas não é assim com os chineses. Eles parecem ter vivido sempre no mesmo estágio de progresso dos dias atuais; e os dados da antiguidade tendem a confirmar essa opinião (KISSINGER, 2012, *apud* VASCONCELOS, 2017, p. 9).

Antigamente, a RPC era denominada Zhōngguó, que significa “Império do Meio” ou “País Central”. O termo tem origem da milenar tradição chinesa que estabelecia a premissa de que o país, pela “excepcionalidade” da sua história e sua cultura, era o centro do mundo. Ao longo da história, a China demonstrou potencial de restauração e resiliência diante das adversidades, principalmente das intempéries da guerra e da natureza. Para Kissinger (2012), a sociedade chinesa aprendeu a reerguer-se das cinzas, após cada ciclo de destruição, retornando ao papel central como um grande império asiático.

A Revolução Chinesa de 1949 é um exemplo da capacidade de superação mencionada pelo autor (2012), sendo considerado o principal evento do século XX para a sociedade chinesa. Ela resultou na implantação do socialismo como forma de governo, tendo como bases a ideologia marxista-leninista e a influência da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), com o diferencial da profunda sinergia com aspectos culturais, políticos e históricos do povo chinês. Cabe ressaltar que o modelo chinês socialista representou a continuidade do sistema tradicional asiático de um estado autoritário (BARRACLOUGH, 1985, *apud* LYRIO, 2010).

As tropas nacionalistas derrotadas pelo movimento revolucionário se refugiaram na Ilha de Taiwan, com a estrutura política e os meios militares restantes, declarando a cidade de Taipei como a capital da República da China. No continente sob a égide do regime socialista do Partido Comunista da China (PCC), a RPC considera Taiwan como a 23ª Província e parte integrante do seu Estado (A GUERRA..., 2022).

No período em que antecedeu a Revolução de 1949, a China era um Estado com pouco desenvolvimento econômico e tinha grandes deficiências nas suas capacidades militares e tecnológicas. Por isso, esse período ficou conhecido como “Século da Humilhação”. Nos momentos iniciais, após a Revolução, a RPC buscou parceria estratégica com a antiga URSS, com o intuito de fazer frente aos Estados Unidos da América (EUA) na oposição ao seu regime. Com o tempo, alterou a sua estratégia, desenvolvendo uma diplomacia triangular, ora flertando com a URSS ora com os EUA, conforme os seus interesses (DE OLIVEIRA, 2019).

Portanto, a Revolução Chinesa de 1949 representou uma reestruturação no sistema político-social da China, e, nesse momento histórico, ocorreu a ascensão ao poder do PCC e o estabelecimento da RPC, baseados no centralismo democrático, com influência marxista-leninista e características fortes das tradições da milenar sociedade chinesa. Taiwan passou a ser um símbolo de resistência e disputas entre as tensões socialistas e capitalistas de ordem bipolarizada, e a China iniciou a busca da superação do período (Século da Humilhação) que representou a estagnação de todas as expressões do PN chinês.

Após 1949, a RPC passou por um período de amadurecimento, com a concretização de várias reformas, como a agrária, e com a centralização política seguida da

coletivização da economia. Nesse período histórico, Mao Zedong liderava o país de forma absoluta, de acordo com o modelo soviético, e buscava implementar um regime que não coadunava com a cultura tradicional chinesa (MANION, 2012).

Em 1976, após a morte de Mao Zedong, começou um período turbulento, em razão da transição da liderança chinesa. O poder absoluto estabelecido por Mao e a pouca aptidão do PCC em cultivar futuras lideranças que poderiam substituí-lo transformaram o partido em uma arena de lutas internas. Deng Xiaoping, importante líder comunista desde os primórdios do partido, foi, por fim, cotado como o sucessor de Mao e iniciou o mandato em 1978. Então, Deng Xiaoping adotou a narrativa do “socialismo com características chinesas”, que significou uma gradual transição à economia de mercado, assegurou o poder político nas mãos do PCC e inaugurou o modelo de Estado que hoje é cuidadosamente seguido na China. Com a atuação de Deng, a política chinesa se institucionaliza, a economia moderniza-se e promulga-se uma nova constituição (LANTEIGNE, 2013).

A política de Deng Xiaoping permitiu o ingresso de empresas estrangeiras com fábricas de produção no território chinês. Implementou ainda o Plano das Quatro Modernizações, que consistia em ações para o desenvolvimento da indústria, da agricultura e da ciência e tecnologia e incluía investimentos nas FA (DE OLIVEIRA, 2019).

No início do século XXI, com Hu Jintao na Presidência, o conceito de “ascensão pacífica” chinesa se fortaleceu e demonstrou para o SI o posicionamento favorável da RPC para um “mundo harmonioso”. Entretanto o PCC deste século tem resgatado a cultura tradicional chinesa e o nacionalismo do seu povo, ao

mesmo tempo que enfraquece os ideais do marxismo-leninismo e do maoísmo (LANTEIGNE, 2013).

Hu Jintao agregou ao seu conceito de “ascensão pacífica” o posicionamento chinês no SI, demonstrando ao mundo o respeito que a RPC possui com a soberania de cada Estado e o apreço que demonstra para a construção de um sistema harmonioso. No próximo tópico, será abordada a GEC e serão descritos o momento atual de Xi Jinping e a “Diplomacia de Grande Potência com características chinesas”, em que o Dragão, em um mundo interligado e com suas fronteiras terrestres com ausência de confrontações armadas, lança-se ao mar na busca de recursos que sustentem o seu crescimento.

### ***A Grande Estratégia do Dragão Silencioso***

Para Holmes e Yoshihara (2018), a China não somente se distanciou dos conceitos sociais maoístas, como também alterou a sua visão econômica quando abandonou a sua estratégia continental de desenvolvimento econômico e reorientou a sua economia para o comércio marítimo. Ao final da Segunda Guerra Mundial, o SI observou um período sem confrontação direta entre as grandes potências mundiais. Esse período de estabilidade permitiu o sucesso da estratégia, iniciada por Deng Xiaoping, de paz e desenvolvimento. De acordo com o Contexto Histórico do Dragão, com o novo posicionamento econômico chinês de abertura de mercado e um modelo liberal de circulação de mercadorias, serviços e capitais, os mercados ocidentais mantiveram um relacionamento pacífico,

comprando produtos e oferecendo acessos aos investimentos e à tecnologia (DE OLIVEIRA, 2019).

A RPC planejou, na década de 1990, uma estratégia de expansão global [*go out* (走出去 - *zouchuqu*)] incluída no Décimo Plano Quinquenal (2001-2005), tendo como justificativa a crescente diferença entre os recursos e a dinâmica populacional (BAPTISTA, 2017). A estratégia *going out* chinesa priorizou o controle de recursos naturais, em especial dos que garantiam a segurança energética e alimentar da sua economia, a participação internacional das grandes empresas chinesas, com abertura da economia, a obtenção de tecnologias estrangeiras e a aquisição de empresas estrangeiras de prestígio para controle de marcas, redes de distribuição e tecnologias. A implementação da estratégia foi norteada pelo Poder Brando, mas baseado na consolidação do Poder Duro e com investimentos significativos na modernização e reforço da capacidade militar (NEVES, 2013).

Nesse contexto, Xi Jinping<sup>9</sup> desenvolve o conceito da “Diplomacia de Grande Potência com características chinesas”, baseada em uma política externa com o propósito de uma renovação nacional, denominada “O Sonho Chinês”. Com esse objetivo, Xi implementa uma narrativa pautada na cultura tradicional chinesa agregada a uma releitura histórica, fazendo uso da estrutura burocrática e do processo político chinês, bem como de aspectos ideológicos que representam a RPC (VASCONCELOS, 2017).

Para um perfeito entendimento da GEC, na Era Xi, é importante citar os cinco princípios de Coexistência Pacífica previstos nos Livros Brancos chineses.

<sup>9</sup> Xi Jinping é um político chinês que tem servido como secretário-geral do PCC, presidente da Comissão Militar Central, desde 2012, e presidente da RPC, desde 2013. Xi tem sido, desde 2012, o líder político mais proeminente da China.

Esses princípios norteiam as relações exteriores e são basilares na estratégia da RPC, a saber: (1) respeito mútuo pela integridade territorial e soberania; (2) não agressão mútua; (3) não interferência nos assuntos internos de outros Estados; (4) igualdade e cooperação para benefícios mútuos<sup>10</sup>; e, por fim, (5) coexistência pacífica (ONU, 1958, p. 70).

Para a Otan, a GEC não busca a Coexistência Pacífica e apresenta uma visão que a coaduna com o conceito de Perturbador Silencioso:

As ambições declaradas e políticas coercitivas da República Popular da China (RPC) desafiam nossos interesses, segurança e valores. A RPC emprega uma ampla gama de ferramentas políticas, econômicas e militares para aumentar sua presença global e seu projeto de poder, mantendo-se opaca sobre sua estratégia, suas intenções e seu desenvolvimento militar. As operações híbridas e cibernéticas maliciosas da RPC e sua retórica de confronto e a desinformação atingem os Aliados e prejudicam a segurança da Aliança. A RPC procura controlar setores tecnológicos e industriais, infraestrutura crítica e materiais estratégicos e cadeias de suprimentos. Ela usa seu potencial econômico para criar dependências estratégicas e aumentar sua influência. Também se esforça para subverter a ordem internacional baseada em regras, inclusive nos domínios espacial, cibernético e marítimo (OTAN, 2022, Tradução do autor, p. 5).

A “Diplomacia de Grande Potência com características chinesas”, pautada em uma política externa, com o propósito de uma renovação nacional, e nos princípios da Coexistência Pacífica, é o cartão de visita da GEC para o SI. Ao lançar-se ao mar, na busca de recursos energéticos, de segurança alimentar e de mercados consumidores para os seus produtos, a RPC, amparada pela abertura da sua economia e pela centralização do poder no PCC, após a reformulação da Nova Ordem Mundial ao final da Guerra Fria, conseguiu exercer o seu poder em Estados esquecidos por essa Nova Ordem. Devido ao período sem confrontação armada, investiu e fortaleceu a vertente militar, que serve como arcabouço para a sua influência externa em busca do “Sonho Chinês”. Então a GEC começa a ser identificada pelo SI, conforme foi destacado na Concepção Estratégica da Otan, e a bandeira do modelo de negócio chinês *win-win* passa a ser considerada opaca e gerar dependência estratégica de seus parceiros.

Após a compreensão da GEC, no contexto global, faz-se necessário realizar um recorte para a sua atuação no AS. Com a mudança do eixo da política externa dos EUA para região norte, especificamente a Europa e os países integrantes da Otan, a China desenvolveu a ascensão do Sul-Global e priorizou as parcerias dos países do Hemisfério Sul; além disso, ocorreu a dinâmica horizontal das relações econômicas entre esses atores que caracterizaram a Cooperação Sul-Sul (CSS). Segundo Souza (2014), a CSS não é caracterizada pelo assistencialismo, e

10 Este princípio representa o modelo *win-win* (ganha-ganha) de negócio. Atualmente, Xi Jinping denomina como “prosperidade comum”, termo que foi adotado por jornalistas, acadêmicos e executivos de empresas na China. Fonte: SCHUMAN, Michael. *Prosperidade comum: a grande e nova ideia de Xi Jinping para a China*. 2021. Disponível em: <https://referencia.com/asia-e-pacifico/prosperidade-comum-a-grande-e-nova-ideia-de-xi-jinping-para-a-china/>. Acesso em: 27 jun. 2022.

sim por uma parceria de benefícios mútuos e horizontais nas relações, conforme mencionado nos princípios da Coexistência Pacífica. Enquanto os atores globais do Hemisfério Norte apresentam uma Cooperação Norte-Sul assistencialista e filantrópica, a CSS tem como princípios a reciprocidade e os benefícios mútuos (CHATURVEDI, 2012).

Nas décadas de 1960 e 70, a África passou por um período de movimentos de descolonização. Nesse contexto, a RPC visualizou uma oportunidade geopolítica, apoiando de forma ativa vários movimentos, e, no campo diplomático, reconheceu a independência dos países, realizando visitas oficiais ao continente africano. No campo econômico, Pequim ofereceu ajuda financeira e o financiamento de obras de infraestrutura à CSS. O verdadeiro objetivo dessa estratégia era buscar fortalecer a imagem da China como uma liderança na CSS (DOBLER, 2007).

Na visão de Nunes e Farias (2021), o fortalecimento da CSS pode se dar por meio de iniciativas, como a Belt Road Initiative (BRI), de participação em fóruns e fundos multilaterais e de parcerias com instituições e governos locais. Nesse sentido, a China tem intensificado essa relação, priorizando a coordenação bilateral com os governos locais e a participação em projetos de infraestrutura, principalmente na América Latina, na África e no Caribe.

De Almeida (2012) afirma que a política da RPC para a África tornou-se prioritariamente econômica, com o intuito de atender às necessidades de recursos da crescente potência global. Na CSS, são priorizadas as parcerias com democracias frágeis, países com grandes problemas internos e econômicos, nos quais a China fornece investimentos sólidos e contribui para a manutenção de elites governantes no poder, contra-

riando os anseios das populações locais. O resultado é o aumento da instabilidade interna dos países apoiados e um incremento das ameaças ao ambiente de segurança da região.

Assim, conclui-se, de forma parcial, que a CSS aproveitou da falta de prioridade dos atores globais do Norte e forneceu uma oportunidade de parceria e desenvolvimento para os países subdesenvolvidos do Hemisfério Sul, por meio da participação na BRI. Outrossim, sob a bandeira dos princípios de Coexistência Pacífica, com parcerias baseadas nos benefícios mútuos, a RPC fortaleceu a posição de liderança no Sul global. Atualmente, os interesses chineses transcendem a política, alinhando-se com as necessidades econômicas e de recursos do crescente Dragão voraz, e as vítimas são as democracias frágeis do AS, onde os investimentos chineses favorecem a manutenção de governos favoráveis à GEC.

Em síntese, a GEC foi consolidada após a Guerra Fria, na qual a RPC passou por uma reformulação política, econômica e social. Além de ser centralizada no Partido Comunista Chinês, a economia chinesa sofreu uma transformação por meio de uma abertura de mercado e uma renovação nacional em busca do “Sonho Chinês”. Xi, com a “Diplomacia de Grande Potência com características chinesas”, pautada pelos princípios da Coexistência Pacífica, ratificou que a RPC deveria desenvolver o Poder Marítimo na busca de segurança energética, alimentar e de novos mercados consumidores. Com essa visão, a China investiu na indústria naval como sustentáculo das suas necessidades, criou uma vertente marítima da BRI e incluiu, na GEC, o desenvolvimento do Poder Naval para amparar as suas Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) e a sua influência global.

## O Dragão Voraz

O petróleo, os combustíveis minerais, os minérios, o óleo de soja e os equipamentos industriais são as principais necessidades de importações da China. A RPC, para sustentar o desenvolvimento econômico, possui uma forte dependência na sua matriz energética, como o petróleo, o carvão e o gás natural. A distribuição das necessidades energéticas, para alimentar o Dragão, estava dividida, antes do período de Xi Jinping, em 2012, da seguinte forma: 66% de carvão, 20% de petróleo, 8% de energias hidroelétricas, 5% de gás natural, cerca de 1% de energia nuclear e, aproximadamente, 1% de energias renováveis. No início do governo de Xi, a RPC tornou-se a maior importadora líquida de petróleo e de seus derivados. Em razão disso, poderá ter problemas, conforme suas reservas domésticas forem se esgotando (U.S., 2015).

Destaca-se que a economia chinesa está reduzindo o consumo de carvão e buscando aumentar a sua matriz de energia renovável de gás natural e nuclear para manutenção do equilíbrio energético. Cabe dizer que, apesar da redução do consumo do carvão, ele ainda continua sendo a principal fonte de energia usada no país. Ademais, cabe ainda enfatizar que a RPC consome mais da metade de todo o carvão mundial (CHIAPPINI, 2020).

O minério de ferro do comércio internacional marítimo é outro exemplo de

dependência do Dragão. A RPC representa 67% das importações mundiais desse produto. Por isso, é o maior importador global. O maior fornecedor desse minério para a China é a Austrália; depois se destacam Brasil e países africanos, que dependem de longas LCM para o transporte do produto (DE OLIVEIRA, 2019).

Além disso, a China, por possuir a maior população mundial, necessita garantir a segurança alimentar do país. Segundo a revista *on-line A Referência* (Segurança..., 2021), a RPC não possui independência na produção de alimentos e depende fortemente das importações para abastecer o país. Seus principais fornecedores de alimentos são: Brasil, Canadá, Austrália e Nova Zelândia. Para o fluxo contínuo de alimentos, existe a necessidade de uma frota de navios que operem nas extensas LCM.

Complementando a voracidade do Dragão, deve-se mencionar ainda que a RPC lidera a lista global de países produtores de pescado, sendo responsável por 15% da média de produção total. Os chineses pescam 15,2 milhões de toneladas por ano, principalmente em águas internacionais do Atlântico e do Pacífico (AGUIAR JR., 2022).

O que demonstra a fome do Dragão? Em uma análise clausewitziana<sup>11</sup> do Dragão Voraz, no âmbito das expressões de poder político, econômico e psicossocial, pode-se fazer a ilação de que o Centro de Gravidade<sup>12</sup> da China é a segurança

11 Carl Von Clausewitz (1790-1831) foi um militar prussiano especialista em estratégias de batalhas e autor do mais famoso tratado sobre o tema da guerra no Ocidente: *Da Guerra*, ou *Sobre a Guerra* (do alemão *Vom Kriege*), publicado em 1832. Fonte: FERNANDES, Claudio. O conceito de guerra de Clausewitz. *Revista Brasil Escola*. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/guerras/o-conceito-guerra-clausewitz.htm>. Acesso em: 11 jul. 2022.

12 “O centro de gravidade de uma Força Armada se refere àquelas fontes de força ou equilíbrio. É a característica, a capacidade ou o local dos quais a Força extrai sua liberdade de ação, força física ou disposição para combater”. Clausewitz o definiu como “o ponto central de todo o poder e de todo o movimento, do qual tudo depende”. *Field Manual Operations 100-5* (Washington, DC: U.S. Government Publishing Office, 1986). [Citação da obra *Da Guerra* extraída da tradução do inglês para o português do Capitão de Mar e Guerra (RRm) Luiz Carlos Nascimento e Silva do Valle, a partir da versão em inglês de Michael Howard e Peter Paret. – Nota do Tradutor].

alimentar e energética que advém do mar. Com base nisso, o Poder Marítimo chinês, principalmente as LCM, tornam-se uma vulnerabilidade crítica<sup>13</sup> da GEC. Para a proteção do Centro de Gravidade e das LCM, a RPC teve como premissa o desenvolvimento do Poder Naval e as construções de infraestruturas críticas globais que garantem o fluxo contínuo de recursos para o desenvolvimento chinês.

### *O voo do Dragão para o mar*

A China, como potência continental, marcou grande parte da sua história com grandes desafios terrestres que enfrentou. No passado, tinham obrigado a RPC a incrementar o poder terrestre, em inobservância à expansão marítima. Dentre os fatores responsáveis por essa estratégia chinesa, Lord (2009) destaca os três principais que incentivaram a China no desenvolvimento de forças terrestres: as experiências de combate obtidas pela elite chinesa no período maoísta, em grande parte pelas experiências de combate terrestres; os problemas que a extinta URSS enfrentou na década de 1960; e a guerra contra o Vietnã, em 1979, que demonstrou a necessidade de investimento no exército chinês.

Então, com a nova ordem mundial, após o fim da Guerra Fria e a dissolução da URSS, a RPC teve a oportunidade para reestruturar a estratégia de defesa, direcionou esforços para o mar e considerou o mundo globalizado, interligado e dependente do

comércio transoceânico na nova ordem mundial proposta (MACDONALD, 2013).

Nesse contexto, o mar é um meio estrategicamente importante para os Estados que desejam ter uma posição de destaque no SI. Os oceanos possuem quatro atributos interligados que podem ser motivo de conflito ou de cooperação entre os países: recurso (segurança energética e segurança alimentar), logística (LCM para transporte de cargas), fonte de informação (as fronteiras marítimas permitem a ligação de culturas diferentes) e domínio (meio estratégico para conquista e domínio) (TILL, 2018).

O entendimento da diferença entre o Poder Naval e o Poder Marítimo é necessário durante a leitura deste artigo. Segundo Huang (2009, p. 30), o Poder Naval está na esfera da expressão militar do

PN e é caracterizado por uma força naval poderosa e eficiente com domínio do mar. O Poder Marítimo é uma definição que permeia todas as expressões do PN e possui a capacidade

## **Hu Jintao, em 2012, deixou claro o objetivo de ampliar as capacidades marítimas chinesas**

de usar o mar para o desenvolvimento político-econômico e ganhar o domínio do mar de potenciais inimigos, além de controlar o comércio internacional por meio das LCM, utilizando eficientemente os recursos oceânicos, e realizar operações com a Marinha em tempo de guerra e usá-la como elemento de diplomacia naval, dissuasão e influência política em tempos de paz.

De acordo com os conceitos citados de Till e Huang, a RPC enviou uma mensagem clara ao cenário internacional, em 2012, com o discurso de Hu Jintao<sup>14</sup>,

13 Vulnerabilidades Críticas são aspectos deficientes ou vulneráveis que, se atacados, causarão efeitos decisivos ou significantes no Centro de Gravidade (WADOVSKI, 2018).

14 Presidente da RPC no período de 15 de março de 2003 a 14 de março de 2013. Fonte: o autor, 2022.

proferida no 18º Congresso Nacional do PCC, que dizia que a China visava ser uma potência marítima e estava sendo incluída na estratégia nacional. Hu Jintao deixou claro o objetivo de ampliar as capacidades marítimas chinesas, assim como as metas da política marítima e da naval (AGNOSTRI, 2013, *apud* MENEZES, 2017).

Dessa forma, a RPC, com ausências de confrontos armados com os países fronteiriços e com a nova ordem mundial proporcionada pelo fim da Guerra Fria, obteve condições necessárias para visualizar em sua estratégia que os problemas vindouros seriam marítimos, como a ilha de Taiwan e as disputas no Mar do Sul da China. Não somente problemas, mas também oportunidades, obrigaram a China a se direcionar para o mar e buscar novos parceiros, mercados consumidores e recursos para a nova economia crescente.

Segundo McCaslin (2019), Xi Jinping afirma que o “sonho chinês” encontra-se amparado em um “forte sonho militar”. Com esse lema, a RPC investiu na modernização da Marinha do Exército Popular de Libertação (MEPL), a fim de criar uma Marinha de “águas azuis” com grande capacidade de projeção e de dissuasão.

A MEPL possuía algumas classes de contratorpedeiros, fragatas e submarinos de propulsão convencional que eram compatíveis com uma Marinha de pequena envergadura e longe do “forte sonho militar” (HOLMES; YOSHIHARA, 2008). Atualmente, a China produz navios de elevada complexidade, como os grandes navios porta-contêineres e o mais recente terceiro porta-aviões, denominado *Fujian*, que possui catapultas eletromagnéticas, convés plano e grande potencial tecnológico.

Portanto, além do salto tecnológico e da capacitação da MEPL, os porta-aviões e os novos meios navais representam um

aumento da capacidade dissuasória da RPC (ALEXANDRE; RIBEIRO, 2022). Cabe ressaltar que a MEPL possui metade da tonelagem da Marinha dos EUA e se destaca por ser a maior Marinha mundial, com 355 navios. Isso permite à China atuar em mais de uma área de conflito por sua quantidade de meios (FARIAS, 2022).

A MEPL sofreu uma transformação quantitativa e qualitativa. A construção de fragatas, submarinos convencionais e nucleares e outros vetores navais demonstra o comprometimento da RPC com a Estratégia Marítima prevista na GEC. O desenvolvimento de porta-aviões compatíveis com as maiores Marinhas do mundo credencia a China como uma Marinha de “águas azuis”.

Com relação ao Poder Marítimo, a RPC possui a maior frota de navios-tanques para o transporte de recursos energéticos e os maiores estaleiros mundiais. Deng Xiaoping foi responsável pelo início do desenvolvimento da indústria naval. Ele construiu 220 mil toneladas brutas de navios e embarcações, na década de 80, e visava atingir 25 milhões de toneladas brutas 40 anos depois; ou seja, a China se tornaria responsável por 35% da produção mundial de navios e embarcações. O significativo volume de contêineres manuseado nos portos chineses é prova do nível da atividade marítima chinesa na última década. Como resultado, a China superou diversos países portuários com o baixo custo de operação, infraestrutura de transporte de qualidade e grandes volumes de importações e exportações (HOLMES; YOSHIHARA, 2018).

Em suma, a GEC está ancorada na Estratégia Marítima, tornando o crescimento econômico chinês dependente de recursos energéticos, de novos mercados consumidores e da segurança alimentar

da população. O mar foi a solução para o grande “sonho chinês”, obrigando a RPC a investir na sua Força Naval, na indústria naval e nas infraestruturas logísticas portuárias. A persistência do governo nos objetivos estratégicos nacionais promoveu a transformação da MEPL para uma Marinha de águas azuis, com capacidade dissuasória, e de segurança da vertente marítima da BRI. Na parte marítima, a GEC transformou a China em uma referência na construção de navios, em operações de contêineres e em capacidade de realização de atividades portuárias, com impactos no âmbito mundial.

### ***O Dragão e a One Belt and One Road Initiative<sup>15</sup>***

One Belt and One Road Initiative, ou Belt Road Initiative, representa, na prática, a GEC e busca recursos além-mar necessários para o desenvolvimento do país. Isso faz parte das pretensões internacionais desse governo no crescimento econômico da RPC (VASCONCELOS, 2017). A Nova Rota da Seda, termo em português para BRI, consiste em um plano de investimentos em infraestruturas logísticas proposto pela China. Nesse plano, são englobados vários países de importância estratégica. A BRI é a principal iniciativa de política externa do governo Xi Jinping, proposta em 2013 (CARLETTI; KOTZ; CORREIA, 2019). No passado, a Rota da Seda consistia numa rede de rotas comerciais que interligavam a China e o Extremo Oriente Médio à Europa. Ela foi estabelecida durante a Dinastia Han, da China, no século II a.C., com objetivos comerciais (TONG, 2019).

A BRI possui a Silk Economic Road, rota terrestre que é constituída pela Eurásia continental, e a Maritime Silk Road, rota marítima composta pelos portos chineses no sudeste asiático e pelos países da costa africana, com as LCM que passam pelo Oceano Índico, pelo Canal de Suez, até chegar no Mediterrâneo. Em 2018, o mandatário Xi Jinping mencionou que a BRI deveria incluir a América Latina e a África na rota marítima (CARLETTI; KOTZ; CORREIA, 2019).

A BRI se expandiu, na sua versão original, em seis corredores econômicos: 1) a Nova Ponte Terrestre Eurasiática; 2) o eixo China-Mongólia-Rússia; 3) o eixo central China-Ásia Ocidental; 4) o eixo da Península China-Indochina; 5) o eixo do Corredor Econômico China-Paquistão e, finalmente, 6) o Corredor Econômico Bangladesh-China-Índia e Mianmar. A BRI permite à RPC diversificar e expandir seu acesso a recursos naturais de vizinhos, como Turcomenistão e Rússia, com o objetivo de garantir a segurança energética. Assim, as melhorias realizadas na conectividade regional ampliarão o acesso a produtos chineses e integrarão as províncias do interior da China aos mercados globais (HONG, 2017).

A BRI são corredores marítimos e terrestres que permitem à China sustentar toda a sua cadeia logística de recursos para o desenvolvimento econômico. Ela é contemplada inicialmente por Xi Jinping na GEC, no entorno estratégico chinês mais próximo, e justifica sua proximidade pelos patamares econômicos e militares da época, com foco apenas nas regiões da Eurásia, do Mar da China e do Oceano Índico. Entretanto, com o cres-

<sup>15</sup> Em mandarim, o projeto é chamado 一带一路 (*yidaiyilu*), que pode ser traduzido para o português como “um cinturão, uma estrada”. Em inglês, o termo atual para se referir ao projeto é One Belt and One Road Initiative, do qual advém o nome “Iniciativa do Cinturão e Rota” (JUNQUEIRA, 2021).

cimento exponencial da RPC e do Poder Marítimo, o líder chinês reajustou a sua estratégia atual, acrescentando à BRI os países da Costa Africana, América Latina e o AS.

Acrescentam-se a isso as cinco principais prioridades da Nova Rota da Seda, segundo a RPC: 1) coordenação de políticas econômicas de empréstimos a juros baixos para a assistência dos países que receberem aporte no setor de infraestrutura, via BRI, de modo a não prejudicar e/ou causar interferências danosas à economia doméstica; 2) conectividade nas áreas de infraestrutura; 3) comércio menos suscetível a obstáculos, mediante baixas barreiras fiscais; 4) integração financeira; e 5) incentivos para a conectividade entre os cidadãos das populações envolvidas (TONG, 2019).

Conforme essas cinco principais prioridades, os países que recebem investimentos para o desenvolvimento econômico tornam-se polos logísticos importantes na BRI. Esses pontos focais fazem parte

do “Colar de Pérolas” chinês, em inglês *string of pearls*, que é a designação ocidental da estratégia chinesa de “cercar” o Mar do Sul da China e a região do Oceano Índico, por meio da construção de portos e bases navais, com o intuito de ampliar a presença chinesa nessas regiões e alcançar uma posição estratégica privilegiada em toda essa porção marítima (FRIEDE, 2019).

Na BRI, a estratégia do Colar de Pérolas demanda investimentos em infraestruturas de portos, aeroportos, estradas, ferrovias, geração de energia, internet e

fibra ótica. Aliando-se aos princípios da coexistência pacífica, especificamente no benefício mútuo, cada pérola do colar necessita de infraestruturas básicas para se desenvolver, e a RPC, com o “pano de fundo” do modelo *win-win*, consegue projetar as suas companhias no mercado global para implementação de infraestrutura, bem como intensificar a sua influência política, econômica e militar na região.

Na visão de Nunes e Farias (2021), pesquisas recentes demonstram que estruturas, equipamentos e instalações físicas, que são a base do crescimento econômico sustentável, são insuficientes na América Latina e na África. Em razão dessa carência, o EEB é uma área excelente para aquisições de pérolas e

ampliação do colar chinês. Ademais, para a construção de infraestruturas, é fundamental o investimento massivo de recursos por meio de empresas chinesas.

Segundo Do Nascimento (2020), o continente africa-

no possui o segundo maior número de participantes na iniciativa da BRI, ou seja, cerca de 40 países. Dentre eles, é pertinente citar, como membros da BRI, os seguintes: Marrocos, Egito, África do Sul, Somália, Nigéria, Serra Leoa, Djibouti, Senegal, Uganda, Guiné e Moçambique, entre outros. Somando-se a isso, é importante também mencionar que os projetos da BRI na África são voltados para os setores de eletricidade, telefonia, construção de estradas, rodovias, portos e fornecimento de serviços sociais e de saúde.

### **A era de Deng Xiaoping fortaleceu o Poder Marítimo chinês, e as iniciativas de Xi Jinping, como a Belt Road Initiative, seguem em busca do grande “sonho chinês”**

Portanto, nesta seção, a GEC foi apresentada, a evolução do pensamento maoísta chinês, no breve contexto histórico, foi percebida, e, por fim, foi verificado também que, na era de Deng Xiaoping, o seu projeto fortaleceu o Poder Marítimo chinês. Cabe ainda dizer que o período de Xi Jinping e suas iniciativas, como a BRI, em busca do grande “sonho chinês”, foram relevantes para este estudo. Podemos concluir o artigo apresentando medidas estratégicas para o Poder Naval brasileiro referentes à presença chinesa no EEB.

## ENSINAMENTOS PARA O PODER NAVAL BRASILEIRO

Durante o artigo, realizaram-se o estudo sobre a GEC, o voo do Dragão para o mar e a BRI, entre outros aspectos. Chegou-se à conclusão de que a presença chinesa no AS é uma realidade. Com isso, a MB deve ter especial atenção ao tema, a fim de mitigar os desafios ou potencializar as oportunidades apresentadas. A seguir, serão destacadas as propostas estratégicas para a MB, diante da presença chinesa.

### *Presença constante da China no EEB*

<b>Desafio: Presença constante da China no EEB</b>	
<b>Proposta estratégica</b>	Conhecimento da Doutrina Naval chinesa e suas capacidades.
<b>Medidas estratégicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presença de oficiais e praças em cursos e intercâmbios com a MEPL;</li> <li>• Realização de operações conjuntas com a MEPL; e</li> <li>• Criação de um fórum de discussão, nível EMA, entre a MB e a MEPL.</li> </ul>
<b>Descrição</b>	A GEC visualizou a necessidade de uma base militar na Costa Oeste africana, a fim de garantir a fixação dos chineses e das empresas chinesas. Diante de tal presença exógena no AS e fruto do posicionamento estadunidense de priorizar as relações do Hemisfério Norte, a MB deve buscar ações proativas que incentivem a cooperação e as soluções, por meio de parcerias globais. Este artigo apresenta como solução, para mitigar a presença chinesa na região, o uso do Poder Brando e da Diplomacia Naval, por meio da inserção da MB em todas as iniciativas do Poder Naval chinês no Golfo da Guiné e no Atlântico Sul.
<b>Enquadramento no PEM 2040 (2020b)</b>	Cap. 2 – Ameaças; 2.10 – Disputa por recursos naturais (2020b, p. 28). Cap. 3 – Conceito estratégico marítimo naval; 3.6 – Defesa marítima de Amplo Espectro (2020b, p. 42).
<b>Contribuição para a Política Naval (2020d)</b>	OBNAV 1 – Contribuir para a Defesa da pátria. OBNAV 2 – Prover a Segurança Marítima. OBNAV 5 – Apoiar a política externa.

Durante a pesquisa, observou-se que o PEM 2040 (BRASIL, 2020b) não possui uma Ação Estratégica Naval (AEN) que contemple a postura da MB com a presença de potências globais no AS, no EEB, apesar de as necessidades serem identificadas nos capítulos 2 e 3. Ademais, em

termos didáticos, no documento condicionante Política Naval (BRASIL, 2020d), o trabalho considera interessante a criação de um Objetivo Naval preocupado com o EEB, como a segurança do Golfo da Guiné e a consciência situacional do AS, entre outras ações.

### *Parcerias tecnológicas com a MEPL*

<b>Oportunidade: Parcerias tecnológicas com a MEPL</b>	
<b>Proposta estratégica</b>	Desenvolvimento de projetos tecnológicos em parceria com a MEPL.
<b>Medidas estratégicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visita do Setor de Material da MB à China; e</li> <li>• Identificação de projetos viáveis para a proposta de parcerias.</li> </ul>
<b>Descrição</b>	A China incluiu em sua Estratégia o desenvolvimento da indústria e da tecnologia naval, culminando a recente construção de um porta-aviões. A China detém <i>expertise</i> e tecnologia que podem apoiar o desenvolvimento do PNB.
<b>Enquadramento no PEM 2040 (2020b)</b>	EN 6.3 – Poder do Futuro.
<b>Contribuição para a Política Naval (2020d)</b>	OBNAV 6 – Modernizar a Força Naval. OBNAV 7 – Obter a Capacidade operacional plena.

Ainda foi observado que o PEM 2040 (BRASIL, 2020b) não possui uma AEN que contemple o desenvolvimento tecnológico da MB em cooperação com países que detêm alta tecnologia no portfólio, como foi realizado com o modelo do Programa de Submarinos. No PEM

2040 (BRASIL, 2020b), especificamente na Estratégia Naval (EN) 6.3 – Poder do Futuro, do Obnav 6 – Modernizar a Força Naval, poderia ser inserida uma AEN para o desenvolvimento de um meio em parceria com uma grande potência tecnológica.

**Fomento da Zopacas**

<b>Desafio: Fortalecimento da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas)</b>	
<b>Proposta estratégica</b>	Promover o fortalecimento da Zopacas como o principal fórum internacional do AS, tanto na política interna como na política externa brasileira.
<b>Medidas estratégicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seminários internacionais sobre a Zopacas;</li> <li>• Reuniões semestrais dos países integrantes;</li> <li>• Operações militares conjuntas dos países participantes, padrão Otan;</li> <li>• Campanha publicitária sobre a temática para conscientização da sociedade brasileira;</li> <li>• Inserção da abordagem sobre o tema no Sistema de Ensino Nacional, incluindo abordagem nos livros escolares de geografia; e</li> <li>• Fórum, trabalhos e seminários nacionais com o intuito de sensibilizar o Legislativo e o Ministério das Relações Exteriores sobre o tema.</li> </ul>
<b>Descrição</b>	Segundo a seção 5.2.2, o Brasil demonstra a sua preocupação com o AS no LBDN (BRASIL, 2020c), apontando que o AS possui áreas estratégicas relevantes e de vital importância para o comércio mundial, destaca o Golfo da Guiné como exemplo e menciona a construção de um ambiente cooperativo no AS, por meio da Zona de Paz e Cooperação do AS. O Brasil e a Nigéria participam da Zopacas, que possui atribuições no campo militar, por meio da manutenção da paz e da Segurança Marítima no entorno de ambos os países.
<b>Enquadramento no PEM 2040 (2020b)</b>	EN 5.1 – Zopacas. AEN – Política Externa 1 – Fomentar e incrementar a participação das Marinhas Amigas na Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul.
<b>Contribuição para a Política Naval (2020d)</b>	Obnav 5 – Apoiar a política externa.

**Desenvolvimento do conceito de EEB**

<b>Ensinarmento: Desenvolvimento do conceito de EEB</b>	
<b>Proposta estratégica</b>	Reformulação da apresentação gráfica e do conceito do EEB.
<b>Medidas estratégicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Representação gráfica, destacando os pontos de interesses focais.</li> <li>• Detalhamento do EEB, com a descrição de regiões prioritárias.</li> </ul>
<b>Descrição</b>	O conceito de EEB é apresentado de forma genérica, não sendo identificados países, pontos focais ou regiões que devam ser considerados esforços prioritários do PNB na sua representação. Como a GEC definiu pérolas para formação do colar de interesse chinês, o Brasil poderia definir pontos focais de interesse no EEB, pois a materialidade das ações no conjunto dos pontos focais de interesse representaria a consolidação da preocupação estratégica do EEB como um todo.
<b>Enquadramento no PEM 2040 (2020b)</b>	Capítulo 1 – Ambiente operacional – Entorno Estratégico Brasileiro.

## CONCLUSÃO

Portanto, com o Poder Marítimo consolidado, a RPC chegou ao AS como um Perturbador Silencioso. A RPC estabeleceu parcerias com diversos países do EEB, sob o pano de fundo dos benefícios mútuos, promovendo instabilidade e incertezas, diante de suas intenções opacas, e a busca por recursos necessários ao crescimento econômico chinês.

Ressalta-se que a GEC está ancorada na Estratégia Marítima, tornando o crescimento econômico chinês dependente de recursos energéticos, de novos mercados consumidores e da segurança alimentar da população. O mar foi a solução para o grande “sonho chinês”, obrigando a RPC a investir na sua Força Naval, na indús-

tria naval e nas infraestruturas logísticas portuárias. A persistência do governo nos objetivos estratégicos nacionais promoveu a transformação da MEPL para uma Marinha de águas azuis, com capacidade dissuasória de prover a segurança da vertente marítima da BRI. Na parte marítima, a GEC transformou a China em uma referência na construção de navios, operações de contêineres e em capacidade de realização de atividades portuárias no âmbito mundial.

A Marinha do Brasil deve permanecer atenta à expansão chinesa no AS, buscando uma atitude proativa para mitigar os desafios e, ao mesmo tempo, por meio da diplomacia naval, aproveitar as oportunidades oferecidas para o desenvolvimento do Poder Naval brasileiro.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS>; Ásia; China;

<POLÍTICA>; China; Defesa; Estratégia; Geopolítica;

## REFERÊNCIAS

Devido à extensão da lista de Referências Bibliográficas, os interessados em obtê-la devem entrar em contato com o autor pelo *e-mail*: [adauto@marinha.mil.br](mailto:adauto@marinha.mil.br).

# SOU UM OFICIAL DE MARINHA – Mas o que significa isso?

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

---

## SUMÁRIO

Introdução  
O que é uma Marinha?  
Que tipos de pessoas trabalham na Marinha?  
Qualificação necessária  
O diferencial na formação do oficial de Marinha  
Demais formações  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

Ao longo de mais de 30 anos servindo à Marinha do Brasil (MB), foram inúmeras as vezes em que tive de responder à pergunta sobre qual era a minha profissão. Curiosamente, após responder que eu era um “oficial de Marinha”, recebia de volta nova pergunta: “Mas o que é isso?”, nor-

malmente complementada por “mas é oficial de Marinha ou oficial da Marinha?”. Decidi, então, que agora na reserva seria uma boa hora para tentar responder adequadamente a essas perguntas e, com a resposta, ajudar de alguma forma alguém que venha a receber os mesmos questionamentos.

Nas vezes em que fui perguntado, minhas respostas sempre foram simplistas

---

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

e rápidas, principalmente por não haver naqueles momentos espaço para longas explicações. Assim, agora, pretendo usar um pouco mais o tempo para apresentar minhas ideias sobre o assunto e tentar colocar de forma mais clara minhas reflexões, tentando mesmo justificá-las. Mas, obviamente, tenho consciência de que não vou conseguir extinguir o tema.

Aproveito também para, junto às explicações sobre a razão da diferença entre o “de” e o “da”, mostrar a amplitude de atividades que aquele que se aventura neste caminho terá de exercer, estudar, e mesmo aproveitar para chegar a poder dizer: “sou um oficial “de” ou “da” Marinha.

Para tal, pretendo buscar primeiro que se entenda o que é uma Marinha. Depois, apresentar a formação para uma pessoa ser da Marinha. Nesta tarefa, vou separar as duas Marinhas que conheci. Em seguida, me concentrarei na formação da Marinha de guerra, na verdade me limitando à Marinha do Brasil, tentando explicar em breves palavras as diferenças entre ela e a mercante. Dessa forma, buscarei estabelecer uma base de conhecimentos a adquirir que distingue os diversos profissionais dentro da instituição Marinha. Ao chegar neste ponto, espero que todos possam compreender a principal diferença e quando é adequado usar o “de” ou o “da”.

Quero esclarecer que não tenho a menor vontade de ser o dono da verdade, e, portanto, aqueles que discordarem sintam-se à vontade para apresentar seus argumentos, criando assim o mais importante, que é o debate e a evolução do tema, e com eles ajudando a ampliar a mentalidade marítima do nosso país.

## O QUE É UMA MARINHA?

Nos dias de hoje, temos o privilégio de poder fazer qualquer pergunta, das mais

simples às mais complexas ao computador, e este vai buscar em algum lugar uma resposta para nos apresentar. Dessa forma, do Wikipédia obtemos: “A Marinha é o conjunto das organizações e dos meios (pessoal, equipamentos, infraestruturas e outros recursos) dedicados às atividades marítimas, sobre tempo de guerra ou paz”. O *site* detalha, ainda, que a Marinha pode ser de guerra ou mercante, explicando:

– Marinha de guerra, ou Armada: organização militar encarregada da defesa e do policiamento naval de um país, quer em ambiente marítimo, quer nos ambientes fluvial ou lacustre;

– Marinha mercante: conjunto das organizações civis dedicadas às atividades navais, sejam marítimas ou fluviais e lacustres. Também inclui as atividades portuárias e auxiliares comuns aos seus vários ramos de negócios necessários às atividades navais que envolvam o comércio marítimo.

Posso afirmar, ainda, que há mais gente que usa o mesmo conhecimento necessário ao correto uso de embarcações e que não pertencem às Marinhas, ou seja, exercem atividades ditas marítimas, que é o que buscamos apresentar.

É fácil observar que podemos nos aprofundar em explicações e no detalhamento de cada atividade e da estrutura de cada uma, mas a essência, o que interessa a este trabalho, é que a Marinha é formada de pessoas que vão usar equipamentos e infraestrutura para atividades aquáticas, sejam elas de mar ou de rios, ou mesmo de lagoas. Ou seja, essas pessoas devem ter uma formação que as prepare para exercer suas tarefas em uma porção de água, entendendo que, ao entrar na água, já se está numa atividade marítima. Podemos dizer que isto é uma simplificação que adotamos como ponto de partida para formar o nosso entendimento inicial. Para melhor compre-

ensão, frisamos que as ações ocorrem, na maioria das vezes, dentro da própria água, por meio de embarcações ou outros equipamentos que estejam no meio líquido.

Outra simplificação é que podemos facilmente verificar que a chamada Marinha de guerra, por sua organização e suas tarefas, pode ser facilmente estudada; já a Marinha mercante, por incluir uma gama muito maior de atividades e de configuração de meios, abre mais o leque de estudo. Porém, para o nosso propósito, vamos nos concentrar que tanto na Marinha mercante como na de guerra, para que possam exercer plenamente sua destinação de realizar atividades marítimas (aquí compreendidas também as lacustres e fluviais), alguém na embarcação, pelo menos uma pessoa, terá que conhecer a arte de navegar, arte esta que pode ser resumida na definição: a capacidade de ir de um ponto A à um ponto B sobre a superfície líquida, com segurança. Não

é tão simples assim. Do livro *Navegação: a Ciência e a Arte*, do Comandante Miguens, podemos adotar que: “navegação é a ciência e a arte de conduzir, com segurança, um navio (ou embarcação) de um ponto a outro da superfície da Terra” (Capítulo 16, p. 1).

E assim podemos buscar o que é necessário para aprender a navegar.

## QUE TIPOS DE PESSOAS TRABALHAM NA MARINHA?

As diferenças de necessidades entre as tarefas a serem realizadas nos dois tipos de Marinha, bem como uma autonomia

maior, leva a Marinha de guerra a ter em seus quadros uma quantidade maior de especialistas, enquanto a Marinha mercante pode contratar especialistas no mercado para atender algumas das suas necessidades, principalmente porque várias pessoas serão donas dos navios mercantes, enquanto a Marinha de guerra será sempre uma instituição do Estado. É interessante lembrar que, no passado, já houve navios armados em companhias comerciais; hoje, devido a ataques piratas, alguns mercantes estão se armando para fazer frente a estes, mas são exceções, que fogem ao escopo de nosso estudo.

Para nós, o importante é o fato de que tanto a Marinha mercante como a de guerra vão necessitar de especialistas que saibam navegar e manter a embarcação segura no meio líquido. Estas pessoas terão que adquirir conhecimentos específicos para realizar as tarefas de navegar com segurança,

sabendo se posicionar na água, fazer sua embarcação seguir para o ponto de destino e mantê-la funcionando adequadamente.

Em tese, tudo parece ser bem simples, mas aquele que já tentou atravessar um rio com uma canoa a remo ou “pegou um jacaré na praia”, teve a sua experiência de sair do ponto A e querer chegar num ponto B, observou que não foi tão fácil assim. Por isso a busca de uma qualificação se faz desejada.

## QUALIFICAÇÃO NECESSÁRIA

Quero aqui chamar atenção de que ser levado pela corrente sem saber para onde

**Na Marinha mercante como na de guerra, para que se possa exercer atividade marítima, pelo menos uma pessoa na embarcação terá que conhecer a arte de navegar**

se está indo não é navegação. A navegação é a arte de se posicionar durante o deslocamento na massa líquida e interferir no deslocamento para atingir seu objetivo.

Acostumados ao excesso de informações que temos no nosso dia a dia, não observamos que estamos nos posicionando o tempo todo, para que possamos nos deslocar e executar as tarefas mais corriqueiras, mesmo dentro da nossa casa. As dificuldades dessas atividades são sentidas e crescem bastante quando perdemos as referências a que estamos acostumados – um bom exemplo é quando visitamos um bairro onde nunca estivemos ou uma casa estranha. Isso é o que ocorre quando estamos em alto-mar, e o horizonte se torna completamente igual. Nesse momento, só as estrelas, o Sol, os planetas e a Lua passam a fornecer informações para o posicionamento.

Temos, assim, a primeira técnica de navegação, cujo conhecimento, acumulado por muito tempo, está sendo substituído pela tecnologia, mas que é visivelmente o mais importante. Então, a primeira qualificação para exercer a navegação é saber como se posicionar no meio líquido – e aí o mar é o grande desafio.

Uma vez posicionado, é preciso saber se orientar, depois conhecer como os elementos da natureza vão influenciar na nossa intenção. Precisamos também nos deslocar conforme a nossa vontade e conhecer os riscos que a natureza nos reserva no caminho, sabendo manter nossa embarcação flutuando, o que envolve a forma como ela foi construída e como ela está equilibrada no meio líquido.

Portanto, é preciso saber se posicionar, saber se orientar, conhecer o meio ambiente, fazer previsões sobre o mar e sobre a meteorologia, conhecer a embarcação e entender como manobrá-la e como mantê-la flutuando. Resumindo, estas são as qualificações necessárias para exercer a navegação, numa descrição simplista.

## O DIFERENCIAL DA FORMAÇÃO DO OFICIAL DE MARINHA

### *Currículo da Escola Naval*

A formação do pessoal da Marinha de guerra é feita pela instituição de ensino superior mais antiga do Brasil, a Escola Naval.

Nela, a formação está hoje dividida da seguinte maneira: Ensino Básico, Ensino Militar-Naval e Ensino Profissional.

No Ciclo Escolar, os aspirantes do 1º e do 2º ano têm a carga horária preenchida, principalmente, por disciplinas

do Ensino Básico, que formarão a base para as disciplinas do Ensino Profissional. A partir do 3º ano, depois da escolha de Corpo e habilitação, os aspirantes passam a ter uma carga horária maior no Ensino Profissional e menor no Ensino Básico.

Não é escopo deste trabalho comentar detalhes do complexo currículo do Ciclo Escolar da formação dos aspirantes, mas cabe ressaltar que aqueles que, por escolha, vão compor o seletivo grupo do Corpo da Armada, terão de vivenciar matérias como Mecânica do Navio, Navegação Teórica e Prática, Geometria do Navio e Controle de Avarias.

**A navegação é a arte de se posicionar durante o deslocamento na massa líquida e interferir no deslocamento para atingir seu objetivo**

## *Currículo das Escolas de Marinha Mercante*

Como já comentamos, a formação do oficial da Marinha mercante é ainda mais específica que a da Escola Naval, pois os conhecimentos devem ser direcionados para atender às necessidades específicas de cada tipo de embarcação. Na formação do oficial da Marinha mercante, não há exatamente um currículo. A própria Marinha do Brasil, responsável atual pela formação da mão de obra especializada, vem concentrando esforços para suprir a instrução e atender ao maior número possível de cursos. Assim, criou o Programa do Ensino Profissional Marítimo (Prepom), que, em seu curso para o oficial de Náutica, destaca:

– Módulo de Gerenciamento do Navio; e

– Competências da STCW/78, que compreendem as disciplinas de Meteorologia, Oceanografia, Fainas de Reboque e Encalhe, Máquinas e Equipamentos do Navio, Carga e Descarga, Navegação, Manobra do Navio,

Estabilidade, Sistemas de Cartas Eletrônicas, Oficial de Proteção do Navio e Técnica de Busca e Salvamento, entre outras que fogem ao escopo deste artigo.

Como pudemos observar das citações coletadas nos documentos de orientação para as escolas de formação de oficiais de Marinha, elas distinguem este profissional como aquele que deverá ser o responsável por cuidar da embarcação e utilizá-la com segurança.

Constatamos numa rápida observação que, quanto maior e mais complexa for a embarcação maior será o número de

pessoas necessárias para fazê-la funcionar adequadamente, cumprindo com a tarefa que lhe for designada. Para que esta complexa estrutura funcione bem, as pessoas precisam de uma organização que se baseie numa hierarquia. E aparece então claramente a necessidade de uma pessoa que exerça a liderança desta organização, e que em si também junte a experiência e o conhecimento necessário para fazê-la funcionar adequadamente. Assim, encontramos a definição de “comandante”, aquele que tem a maior autoridade a bordo de uma embarcação, a ele cabendo dirigir, coordenar e controlar toda as atividades, a fim de garantir a operação segura da mesma e o resguardo da tripulação que nela esteja. Ou seja, ser designado comandante de uma embarcação é o coroamento de todo um preparo para ser um oficial de

Marinha e o sublime momento de aplicar todo o conhecimento acima escrito e adquirido ao longo do tempo.

Também se faz necessário esclarecer que embora a palavra oficial esteja ligada à formação de nível

superior e à instituição Marinha, há outros que conhecem a arte de navegar, mas por não terem um curso de nível superior não são reconhecidos como oficiais, e até exercem a função de líder de uma embarcação, mas não recebem o título de comandante.

Para simplificar, o oficial de Marinha é o profissional que consegue exercer as atividades de uso das mais diversas embarcações em qualquer meio aquático. Embora a definição seja bem simples, é fato que as qualificações e o conhecimento aumentam conforme o nível de complexidade da embarcação utilizada.

**Ser designado “comandante”  
é o coroamento do preparo  
do oficial de Marinha e o  
sublime momento de aplicar  
o conhecimento adquirido**

## DEMAIS FORMAÇÕES

Outras formações profissionais podem ser, e muitas são utilizadas nas instituições que formam tanto a Marinha de guerra como a mercante, (e são) decorrentes das diversas necessidades que a embarcação e a instituição que a detém possuam. Daí encontrarmos oficiais da Marinha médicos, dentistas, engenheiros, administradores, economistas, historiadores, geólogos, religiosos, enfermeiros, advogados etc. Nas Forças Armadas, a importância destes diversos profissionais vem se tornando muito maior e, portanto, seu número, em algumas Marinhas, já supera o daqueles que operam as embarcações. É a confusão entre oficiais “de” e “da” Marinha se multiplica.

## CONCLUSÃO

Neste artigo, definiu-se que a instituição Marinha reúne pessoas que executam atividades na massa líquida, podendo ser doce ou salgada, interna, costeira ou oceânica. Também observamos que esta instituição, seja de guerra ou mercante, necessita de profissionais específicos para cuidar da arte de navegar e que, ao navegarem, estes devem somar outros conhecimentos, das mais diferentes áreas, e que, no caso em especial da Marinha de guerra, inclui fazer a guerra no mar.

Procuramos mostrar a importância, entre as mais diversas tarefas, da navegação e da segurança a ela intrínseca, importância que não pode ser desdenhada diante

da tecnologia hoje disponível. O aumento da tecnologia só ampliou os diversos conhecimentos para ser um bom oficial de Marinha, a tal ponto que passamos a ter aqueles oficiais que, embora estando na mesma instituição, e às vezes no mesmo barco, já não possuem este conhecimento de navegação e passam, assim, a ser denominados oficiais da Marinha.

A complexidade da vida moderna nos leva a ter uma gama de conhecimentos e a exercer atividades mais diversas do que as definições de Marinha de guerra e Marinha mercante conseguem explicar. Mesmo assim, será um oficial de Marinha aquele que tendo nível superior, mesmo não sendo militar, dominar a arte e o conhecimento necessários para levar uma embarcação com segurança de um ponto a outro na superfície da Terra.

Tal situação, em sua especificidade, tem estendido a outras atividades este enorme e simples conceito e, em especial, o de seu desempenho em maior complexidade. Assim, os aeronavegantes, aqueles que levam com segurança um objeto que pode ser um avião, foguete ou espaçonave, também são designados “comandantes”. Ainda teremos um longo caminho a percorrer antes que a utilização de embarcações venha a cair em desuso, mas o conceito de levar um artefato de um ponto a outro, com segurança e usando todas as técnicas que a inteligência venha a nos fornecer, será sempre a “arte de navegar”. E, na Marinha, aquele que sabe navegar devemos chamar de oficial de Marinha.

### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha; Marinha de Guerra; Marinha Mercante;  
<PESSOAL>; Formação de Pessoal; Militar; Pessoal de Marinha;

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DPC – Diretoria de Portos e Costas – Programa do Ensino Profissional Marítimo para Aquaviários (Prepom). Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/cursos-prepom>. Acesso em: 23 dez. 2022.
- EN – Escola Naval. Currículo Escolar. Disponível em: <http://www.marinha.mil.br/en>. Acesso em: 23 dez. 2022.
- MIGUENS, Altineu Pires. *Navegação: a Ciência e a Arte*. Disponível em: [http://www.marinha.mil.br/dhn, aba: Institucional/Livro de Navegação](http://www.marinha.mil.br/dhn,aba:Institucional/Livro%20de%20Navega%C3%A7%C3%A3o).
- WIKIPÉDIA. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org>. Acesso em: 6 jul. 2022.

# BICENTENÁRIO DA ESQUADRA: Os Primeiros 200 Anos – Parte II\*

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA\*\*  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>3</sup>)

---

## O PODER NAVAL BRASILEIRO DA INDEPENDÊNCIA AO INÍCIO DO SÉCULO XXI

L ogo após a declaração de independência, Dom Pedro I percebeu que necessitava de um Poder Naval (PN) que fosse capaz de transportar tropas para rincões mais afastados da Corte, a partir do Rio de Janeiro, como uma forma de reafirmar a identidade nacional naquela oportunidade inexistente. A população do Brasil consistia de quatro milhões de habitantes, incluindo aí os escravos e indígenas, distribuídos irregularmente ao longo do vasto litoral<sup>1</sup>. As comunica-

ções só se davam por meio marítimo, já que inexistiam estradas que ligassem as cidades, sendo as linhas de comunicação costeiras os únicos caminhos de integração para o novo Estado que surgia. O regionalismo era a tônica, e muitas províncias posicionaram-se contra a independência, como, por exemplo, o Pará e o Maranhão, que permaneceram fiéis às Cortes lusitanas. Mesmo no Nordeste do país, as províncias do Piauí e de Alagoas não aderiram imediatamente à causa da independência. Além disso, existiam forças portuguesas em posições-chave, como na Bahia, na Cisplatina, no Maranhão e no Pará, que oporiam resistência. Urgia

---

\* Monografia vencedora do Prêmio Jaceguay de 2022 pelo Clube Naval. Será publicada em quatro partes.

\*\* Graduado em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), mestre e doutor em História Comparada pela UFRJ e pós-doutoramento em Ciência Política pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa. Professor e vice-coordenador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval (PPGEM-EGN).

<sup>1</sup> VALE, Brian. “A Criação da Marinha Imperial”. In: GUEDES, Max Justo. *História Naval Brasileira*, vol. 3, T1, Rio de Janeiro: SDM, 2002, p. 67.

transportar tropas para essas regiões e expulsar os lusitanos para confirmar a autonomia do Brasil.

As tarefas alocadas a essa futura força naval brasileira eram as seguintes: controlar o mar nas costas brasileiras, enfrentando esquadões portugueses que quisessem disputar o mar em águas de interesse; projetar PN sobre terra por meio de desembarque anfíbio ou bombardeio contra objetivos terrestres; e transportar tropas de terra para desembarques administrativos em províncias pacificadas, de modo a combater forças lusitanas que resistissem à independência em regiões contíguas. Como tarefa complementar, em caso de superioridade naval portuguesa, estava utilizar a negação do uso do mar, procurando desgastar o PN inimigo. Assim, pode-se afirmar que as tarefas alocadas à força naval brasileira vinham em maior prioridade que as de terra, pois significavam a manutenção da autonomia estatal do Brasil em pontos afastados do centro e tinham um caráter político e estratégico. As tropas de terra atuariam sob a chancela e o transporte da Armada Imperial recém-criada. Sem essa atuação naval, muito dificilmente se poderia garantir a independência do Brasil, e Dom Pedro I teve essa percepção desde os primeiros momentos do desligamento do Brasil de Portugal.

A responsabilidade inicial de organizar a força naval coube ao Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, baiano

e um dos poucos brasileiros natos a compor a Marinha portuguesa. Comandara a Corveta *Maria da Glória* pouco tempo antes e havia se distinguido na expedição naval contra a Revolução Pernambucana de 1817.<sup>2</sup> Ele dispunha de uma grande vantagem, que eram as instalações navais existentes estarem no Rio de Janeiro quase intactas, além de aproveitar a estrutura administrativa herdada da Marinha de Portugal. Faltava, no entanto, preparar uma Esquadra que pudesse cumprir as tarefas alocadas em razoáveis condições operacionais, e nesse ponto residiam alguns problemas. Só existia uma nau em bom estado, as demais esta-

vam ou desarmadas ou imprestáveis.<sup>3</sup> O estado geral dos outros navios nos portos brasileiros era precário, carecendo de grandes reparos. Necessitou-se, então, de subscrição popular para adquirir novos meios de combate ou reparar

**Sem a atuação de uma  
força naval, dificilmente  
garantiríamos a  
independência do Brasil,  
e Dom Pedro I teve  
essa percepção**

os já existentes nos ancoradouros. O próprio imperador comprou com seus recursos um brigue. Com a contribuição pecuniária de comerciantes e negociantes do Rio de Janeiro e de Porto Alegre, pôde-se reparar uma fragata e alguns outros navios menores. Os habitantes da Vila de São João da Barra de Campos ofertaram ao governo outro brigue. Outros navios menores foram adquiridos, inclusive pelo General Pedro Labatut, francês contratado por Dom Pedro para lutar na independência, e por Carlos Federico Lecor, o Barão de Laguna, aderente português que se agre-

2 MAIA, 1965, *op. cit.*, p. 51.

3 *Ibidem.*, p. 54.

gou às forças brasileiras.<sup>4</sup> Assim, depois desses esforços gigantescos, a primeira Esquadra foi formada por uma nau, quatro fragatas, três corvetas, quatro brigues, cinco brigues-escunas e 12 escunas, além de 20 pequenas embarcações tripuladas com um total de 449 canhões. Os portugueses mantinham no Brasil 14 grandes navios e outros menores, que possuíam 504 canhões, logo, com maior poder de fogo.<sup>5</sup>

Um segundo problema verificado por Cunha Moreira foi a questão do pessoal que deveria guarnecer os navios da recém-criada Marinha Imperial. Inicialmente, nomeou uma comissão composta por sete oficiais portugueses, que sabia serem aderentes à causa brasileira, para verificar quantos oficiais lusitanos que se achavam na Esquadra no Brasil adeririam à independência e desejariam servir ao novo Império e os que queriam voltar para Portugal. Dessa consulta, nove capitães de mar e guerra (CMG), 21 capitães de fragata (CF), 18 capitães-tenentes (CT), 15 primeiros-tenentes (1T) e 28 segundos-tenentes (2T) concordaram em permanecer no Brasil.<sup>6</sup> Dos oficiais-generais em número de dez que se encontravam no Brasil, todos aderiram, assim como boa parte dos guardas-marinha (GM), aspirantes e professores da Academia Real. Aos que não desejaram permanecer no Brasil, foi dada a oportunidade de se retirarem do país sem contratemplos.<sup>7</sup> No caso das praças, houve consulta aos portugueses que estavam no Brasil e aos poucos brasileiros engajados na Armada portuguesa que permaneceram em atividade, e abriu-se o voluntariado para quem quisesse se agregar à nova

Marinha que surgia. Após todas essas agregações, verificou-se que, além de faltarem efetivos para completar as tripulações dos navios recém-engajados, a experiência de combate era quase inexistente. O governo, sob a orientação de José Bonifácio de Andrada e Silva, preocupado com a falta de oficiais e praças nos navios, recorreu a Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, o futuro Marquês de Barbacena, para que, em Londres, contratasse os oficiais e praças estrangeiros necessários a completar os efetivos da nascente Marinha. O momento era propício, pois muitos combatentes britânicos estavam desempregados, em razão da diminuição dos efetivos da Marinha britânica com o fim das Guerras Napoleônicas em 1815, e, assim, disponíveis. Depois de verificações e esforços de recrutamento, Caldeira Brant conseguiu arregimentar 450 oficiais e marinheiros estrangeiros e os enviar ao Brasil. Segundo Brian Vale, “de todos os elementos que se conjugaram para a formação de uma nova Marinha, para confrontar o poderio marítimo português, esse iria revelar-se o mais importante no momento oportuno”.<sup>8</sup>

A questão que logo se apresentou foi a escolha do comandante em chefe da Esquadra. Nenhum dos oficiais-generais portugueses tinha a reputação capaz de trazer confiança ao governo. O candidato natural ao posto era o Vice-Almirante (VA) Rodrigo Lobo, no entanto tinha fama de incompetente e deixou má impressão nos brasileiros pela sua brutal repressão à Revolução Pernambucana de 1817. Novo nome era necessário. Caldeira Brant, ao

4 VALE, *op. cit.*, p. 71.

5 PEREIRA, *op. cit.*, p. 98.

6 SILVA, *op. cit.*, p. 13.

7 Apenas preferiram voltar a Portugal cinco CMG, quatro CF, sete CT, nove 1T, dois 2T, oito GM e 20 aspirantes. Fonte: MAIA, 1965, p. 60.

8 VALE, *op. cit.*, p. 79.

saber da candidatura Rodrigo Lobo, ficou indignado e então indicou a José Bonifácio o nome de Thomas Cochrane, que se encontrava no Chile, sendo a indicação logo aceita. Em novembro de 1822, após a aprovação de Dom Pedro I, o convite formal foi dirigido a Cochrane em tom pomposo: “a honra o convida, a Glória o chama. Um generoso príncipe e toda uma nação o esperam. Venha Hércules redivivo e com os seus nobres esforços ajude a dominar a Hidra de cem cabeças de um terrível despotismo. Venha já e proporcione às nossas Armas Navais a maravilhosa ordem e a incomparável disciplina da Poderosa Albion!”<sup>9</sup> Quem era afinal esse homem em cujo ombro

pousava os destinos da Marinha Imperial? Lorde Thomas Cochrane tinha 47 anos de idade quando de sua contratação para os serviços do Brasil. Nascido em Lanarkshire, na Escócia, era filho de Archibald Cochrane, o nono Conde de Dundonald, e sobrinho do Almirante Sir Alexander Cochrane.<sup>10</sup> Engajou-se na Marinha Real britânica em 1793 e logo participou de combates no mar. Comandou muitos navios em sua vida na Marinha Real e era considerado um comandante agressivo. Dotado de iniciativa, possuía grande poder de liderar em situação de risco. Competente e com grande experiência de combate, pois participara ativamente das guerras da Revolução e Napoleônicas, embora algumas vezes polêmico em suas

atividades privadas, era o homem perfeito para aquela missão. Um de seus mais destacados biógrafos, George Ermakoff, disse que, “imortalizado por seus feitos, Cochrane, além de um grande tático naval, foi um homem de coragem, franco, resolutivo, intrépido, muito querido pelos amigos e admirado pelos subalternos, muito embora não lhe faltassem inimigos”.<sup>11</sup> O historiador britânico Sir Archibald Alison apontou que Lorde Cochrane “era, depois da morte de Nelson, o maior comandante naval daquela época gloriosa. Igual a seu antecessor em bravura, entusiasmo e devoção a seu país, ele era talvez superior no gênio original, espírito inventivo e dotado

de recursos imensos”.<sup>12</sup> Esse era o oficial-general britânico que conduziria a Marinha Imperial nos primeiros dois anos de sua criação.

Logo ao chegar, Cochrane insistiu e obteve de Dom Pedro o título de Pri-

meiro Almirante da Armada Imperial, de modo a anular possíveis interferências de almirantes portugueses aderentes, o que foi plenamente aceito pelo Imperador. Com essa solicitação atendida e um contrato assinado, Lorde Cochrane chegou ao Brasil. Em suas “Memórias”, publicadas anos depois, disse ele: “às quatro horas da tarde de 21 de março de 1823 atraquei a bordo da Nau *Pedro I* e arvorei a minha bandeira, que foi saudada com 21 tiros por cada um dos navios da Esquadra, sendo a salva correspondida pelo navio-almirante”.<sup>13</sup>

### **Cochrane foi escolhido para conduzir a Marinha nos primeiros dois anos, com o título de Primeiro Almirante da Armada Imperial**

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 74.

<sup>10</sup> TRACY, Nicholas. *Who is who in Nelson's Navy*. London: Chatham, 2006, p. 77.

<sup>11</sup> ERMAKOFF, George. *Lorde Thomas Cochrane*. Rio de Janeiro: Casa Editorial, 2021, p. 618.

<sup>12</sup> THOMAS, Donald. *Cochrane. Britannia Sea Wolf*. London: Cassel, 1999, p. 351.

<sup>13</sup> MAIA, 1965, p. 64.

Atualmente comemora-se o aniversário da Esquadra Nacional em 10 de novembro de 1822, data em que se arvorou pela primeira vez o pavilhão nacional na Nau *Pedro I*. Embora seja um ato significativo para a nova Marinha que surgia, a data de 21 de março de 1823 parece mais representativa para a criação da Esquadra, pois pela primeira vez era içada a bandeira de seu primeiro comandante em chefe com toda a pompa que a ocasião requeria.<sup>14</sup> Seja como for, logo que Lorde Cochrane assumiu o comando da Esquadra, iniciou um programa de exercícios com as tripulações dos navios para enfrentar as forças navais portuguesas, que continuavam especialmente relevantes na Bahia, na Cisplatina, no Maranhão e no Pará. O tempo foi muito curto para os adestramentos necessários para transformar as guarnições em unidades coesas de combate. Cochrane aproveitou as experiências de Thomas Crosbie, John Grenfell, James Sheperd e Stephen Clewley, que vieram com ele do Chile, para programar e acompanhar o calendário de exercícios individuais e conjuntos de que a nova Esquadra necessitava.

Antes da chegada de Cochrane ao Brasil, a Marinha já tinha entrado em combate na Cisplatina. Logo que ocorreu a declaração de independência, as forças navais, sob o comando do VA Rodrigo Lobo, declararam fidelidade a Dom Pedro I. Outras forças portuguesas na Província juraram obediência a Portugal, o que obrigou o envio de um grupo naval do Rio de Janeiro, sob o comando do CMG David Jewet, para se agregar às forças de Rodrigo Lobo. Compunham esta força duas fragatas, uma corveta e cinco transportes. Em razão da ameaça de ataque ao Rio de Janeiro por forças lusitanas, Jewet deixou

os transportes em Maldonado e regressou a esta cidade para defendê-la. O Almirante Rodrigo Lobo não conseguiu estabelecer a disciplina entre seus navios na Cisplatina, muitos se debandando para as forças portuguesas, sendo imediatamente substituído pelo CMG Pedro Antonio Nunes, que partiu do Rio de Janeiro com dois navios para impor a independência às tripulações dissidentes. A cidade de Montevideu foi bloqueada pela força de Pedro Nunes. Aos revoltosos, cercados por terra e agora por mar, só restava o combate no mar, que acabou ocorrendo em 21 de outubro de 1823, sendo conhecido como o Combate Naval de Montevideu. Depois de cerca de dez horas de combate, os lusitanos foram derrotados e regressaram os remanescentes a Montevideu. Em novembro, foi assinada a capitulação, e, em 8 de março de 1824, as forças portuguesas seguiram para a Europa em nove mercantes, escoltados por dois brigues e duas escunas brasileiras.

Na Bahia, a situação era mais preocupante, pois existia uma força naval considerável, sob o comando do Chefe de Divisão (CD) João Felix Pereira de Campos, composta de uma nau, três fragatas, cinco corvetas, quatro brigues, duas escunas, cinco lugres, uma sumaca, diversas barcas-canhoneiras e muitas lanchas armadas. Cochrane, já como comandante em chefe, recebeu ordem de Dom Pedro I para seguir para a Bahia e bloquear Salvador, o que fez com rapidez, tendo apenas duas semanas para treinar seus tripulantes. Em 3 de abril de 1823, suspendeu do Rio de Janeiro, chegando a Salvador a 25 do mesmo mês. Compunham a sua força uma nau (*Pedro I*), duas fragatas (*Piranga* e *Niterói*), duas corvetas (*Liberal* e *Maria*

14 O livro de 1892 escrito por Garcez Palha, cujo título é *Ephemerides Navaes*, nada comentou no dia 21 de março sobre esse evento significativo na Esquadra brasileira, o que é estranho, dada a significação simbólica do ato.

da Glória) e dois brigues (*Guarani* e *Real Pedro*). Pereira de Campos, ao saber da chegada de Cochrane às águas baianas, suspendeu com seus navios para lhe dar combate. Contava ele com uma nau, duas fragatas, três corvetas, três charruas e quatro navios menores, com um total de 399 canhões.<sup>15</sup> Cochrane contava com 246 canhões, em franca inferioridade.<sup>16</sup> Pelo amanhecer do dia 4 de maio, as duas forças se encontraram defronte a Salvador, e houve o primeiro grande combate naval da Esquadra brasileira desde a sua criação. Cochrane, ousado e destemido, utilizou a ofensiva como aprendera com Nelson na Marinha britânica. Ao obter certa vantagem no combate, alguns marinheiros lusitanos aderentes fecharam os paióis de munição em quatro navios brasileiros, negando-se a “atirar a portugueses”, situação temida por Cochrane, que não confiava na lealdade de muitos aderentes. O combate prosseguiu depois de dominados os revoltosos, no entanto violento temporal baixou, e a noite escura se aproximou rápida. Então o desengajamento ocorreu, tendo a força portuguesa regressado a Salvador. Cochrane recolheu-se ao Morro de São Paulo, próximo dessa cidade. Saturnino Monteiro ressaltou o desempenho de Cochrane com as seguintes palavras: “a audácia de Cochrane, que, apesar de dispor de uma esquadra mais fraca, não hesitou em atacar uma esquadra mais forte e a habilidade com que o fez”.<sup>17</sup> As perdas foram ligeiras em ambas as forças, e o combate pode ser considerado inconclusivo, sem vencedores. Depois de diversos combates em terra, finalmente as tropas portuguesas sob o

comando do General Madeira de Melo resolveram abandonar a Bahia e, em 2 de julho de 1823, embarcaram em diversos transportes rumo a Lisboa. Cochrane então deu ordem a John Taylor, comandante da Fragata *Niterói*, para acompanhar essa força retirante até o Tejo. Cochrane foi pacificar os ânimos em outras províncias. Taylor seguiu a força naval lusitana até 9 de novembro, quando aportou de volta a Salvador. Por cerca de três meses seguiu essa Esquadra e aprisionou alguns navios desgarrados, muitos enviados a Portugal depois de assinarem um termo de submissão para não mais lutarem contra o Brasil e terem seu armamento e munição retirados.<sup>18</sup> Alguns historiadores navais, como Prado Maia, chamam esse acompanhamento de “perseguição à Esquadra lusitana”, o que não parece ter sido o caso, pois seria ilógico pensar-se em perseguição de apenas uma fragata contra 86 navios, estando nesse grupo pelo menos uma nau, duas fragatas e nove corvetas. Mais razoável se pensar em acompanhamento. No entanto foi sem dúvida uma ação corajosa de Taylor e merece todo o reconhecimento da Marinha Imperial brasileira.<sup>19</sup> Theotônio Meirelles afirmou com toda a certeza que “foi uma empresa gloriosa, na qual em cada dia as dificuldades e os perigos cresciam de vulto, sempre superados pelo denodo e pela perícia de um comandante realmente bravo e de uma guarnição cheia de devotamento”.<sup>20</sup>

Cochrane naquele momento, já em frente a São Luís no Maranhão e a bordo da *Pedro I*, mas sem o restante de sua força, utilizou-se de um ardil, enviando uma intimação à rendição das tropas por-

15 MAIA, 1965, p. 73.

16 *Ibidem*, p. 72.

17 PEREIRA, *op. cit.*, p. 99.

18 MAIA, 1965, p. 78.

19 O melhor livro escrito sobre John Taylor é a edição de 1953, de Théó Filho, pela Biblioteca do Exército Editora, cujo título é *Taylor*; no entanto é mais um romance histórico, com algumas imprecisões documentais.

20 SILVA, *op. cit.*, p. 45.

tuguesas na cidade, afirmando que muitas forças de mar e terra se aproximavam e que assim agindo evitava que “as tropas imperiais da Bahia [que se aproximavam], exasperadas como estão pelos prejuízos e crueldades exercidos contra eles e contra os seus compatriotas, assim como pelo saqueio do povo e das igrejas da Bahia”,<sup>21</sup> retaliassem, conforme suas palavras. Exigiu assim a imediata rendição. Os lusitanos, depois de breve hesitação e de alguns tiros de Cochrane contra a cidade, renderam-se incondicionalmente no dia 27 de julho. Foram incorporados à Esquadra Imperial um brigue, uma escuna e oito barcas-canhoneiras surtas na cidade.

No Pará, Cochrane designou Grenfell, comandante do Brigue *Maranhão*, para utilizar o mesmo ardil por ele utilizado em São Luís. Inicialmente, ao chegar ao Pará, os portugueses se submeteram à proposta de rendição de Grenfell. Foram logo incorporados à Armada Imperial uma fragata, uma escuna, um brigue-escuna e outros navios menores. Entretanto logo se descobriu que era um truque a afirmação da “esquadra que viria e estava fora da barra”. Os ânimos se exaltaram, e elementos lusos tentaram uma contrarrevolução para invalidar a independência. Ocorreram distúrbios que requereram a intervenção de Grenfell. Este interveio firmemente. Foram então aprisionados 250 homens no porão do Brigue *Palhaço*. Dentro de pouco tempo quase todos morreram por asfixia ou envenenamento, só se salvando um prisioneiro, um final trágico para uma campanha até ali de sucesso de Grenfell. Logo o Pará se rendeu e se agregou ao Brasil.

A influência de portugueses sobre o autoritário Pedro I foi intensa, e, em novembro de 1823, ele dissolveu a As-

sembleia Constituinte que publicaria a primeira Constituição do Brasil. Grupos de pernambucanos se revoltaram contra esse ato, e o Imperador enviou uma força naval sob o comando do CMG John Taylor para controlar a situação em Recife. Lá chegando, Taylor procurou contornar a situação de confronto, contudo fracassou. Em 8 de abril, sem opção, declarou o bloqueio de Recife. O temor de um ataque lusitano contra o Rio de Janeiro fez levantar o bloqueio, e a força naval de Taylor se dirigiu para o sul. Os revoltosos, então, proclamaram a Confederação do Equador. Logo após, verificado que era boato a vinda de uma força naval portuguesa, Cochrane recebeu ordens de seguir para Pernambuco, transportando tropas do General Francisco de Lima e Silva. O almirante britânico, ao chegar ao Recife, iniciou entendimentos para submeter os revoltosos ao Império. Estes tentaram subornar Cochrane, que negou firmemente uma oferta de 400 contos de réis para aceitar a Confederação. Não se sabe se por divergências com Lima e Silva ou por espírito de humanidade com os revoltosos, Cochrane se retirou do teatro de operações, seguindo para a Bahia. Outra força naval, sob o comando do CD David Jewett, chegou ao Recife. Logo recebeu informações de Lima e Silva de que este precisaria de reforços, tendo Jewett desembarcado 300 marinheiros. Em 17 de setembro, a cidade foi dominada por Lima e Silva e James Norton, sob as ordens de Jewitt. Terminava a Confederação do Equador.

Cochrane, aclamado na Corte, foi titulado como Marquês do Maranhão, no entanto a situação não lhe era do agrado. Seu contrato com o Imperador estipulava o pagamento de presas de guerra, ou na-

21 MAIA, 1936, p. 64.

vios apresados por sua força. Na Marinha britânica, era comum o pagamento de presas às tripulações. A lei de 1808 na Marinha Real estipulava que o comandante do navio teria 1/4 do valor da presa, os tenentes teriam 1/8, os guardas-marinha e sargentos 1/8 e a guarnição 1/2 do valor dessa captura.<sup>22</sup> Ele já vinha reclamando há algum tempo sobre esse pagamento, que lhe era negado em razão de os Tribunais de Presas serem presididos por portugueses que se negavam a estipular qualquer valor a navios de bandeira portuguesa por ele capturados, chegando ao extremo de julgá-lo passível de pena judicial.<sup>23</sup> Cochrane acreditava que o governo lhe devia 121.463 libras, uma fortuna na época, porém isso lhe foi negado.<sup>24</sup> Não viu alternativa senão abandonar o Brasil. Ele não pensava só em si, mas também em suas tripulações, que mereciam os prêmios concedidos pelas presas. Cochrane se apropriou da Fragata *Piranga* e seguiu rumo à Inglaterra. Durante muitos anos o governo imperial se atritou com Cochrane sobre a apropriação da *Piranga* e o pagamento efetivo das presas acertadas no seu contrato.<sup>25</sup> Morreria em 1860, com 85 anos de idade, estando o seu túmulo localizado na Abadia de Westminster. Em seu mausoléu aparecem as bandeiras do Chile, do Peru, do Brasil e da Grécia. Muito tempo após a sua morte, o governo brasileiro lhe rendeu justiça, pagando a seus herdeiros cerca de 260 contos de réis a título de indenização.<sup>26</sup>

Sem dúvidas, Cochrane foi o grande criador da Esquadra Imperial e nela

incutiu espírito de corpo e o sentido de que só a ofensiva no mar traria a vitória e a sua crença na defesa entusiasmada do Império do Brasil. Como disse Hélio Leôncio Martins: “em nossa Marinha não se conserva nenhuma recordação do ‘homem’, do Almirante com seu nome estampado na popa de navio ou na fachada de estabelecimento”.<sup>27</sup> Talvez tenha chegado o momento da Marinha do Brasil reconhecer Cochrane como o grande artífice de nossa Esquadra de combate. É isso o que se chama de justiça histórica.

### *A Cisplatina*

Desde a incorporação da Cisplatina ao Brasil existiam aspirações de independência dos orientais, em especial de Artigas e Lavalleja. O último movimento, reunido em um congresso em 25 de agosto de 1825, declarou nulo o ato de incorporação da Cisplatina ao Brasil, ao mesmo tempo em que votou a sua agregação às Províncias Unidas, que, por ato aprovado pelo Congresso argentino, comunicou ao Império que se comprometia a defender e auxiliar o povo oriental contra os brasileiros. Em ato contínuo, o Brasil declarou guerra às Províncias Unidas.

Logo no início das hostilidades, a Marinha Imperial, sob o comando do mesmo Vice-Almirante Rodrigo Lobo, declarou bloqueados os portos de Buenos Aires, enquanto o governo argentino autorizava o corso contra os navios brasileiros. A Armada Imperial, apesar de bem mais poderosa, não possuía navios adequados

22 LEWIS, Michael. *A Social History of the Navy 1793-1815*. London: Chatham, 2004, p. 318.

23 MAIA, 1936, p. 89.

24 THOMAS, *op. cit.*, p. 287.

25 *Ibidem*, p. 292.

26 MAIA, 1936, p. 91.

27 MARTINS, Hélio Leôncio. *Almirante Lorde Cochrane: Uma figura polêmica*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1997, p. 6.

a operar na Baía do Estuário do Prata, em razão de seus grandes calados e da fragilidade de seus navios menores, quase sem armamentos. Os argentinos, no início da contenda, convocaram um oficial irlandês muito bravo, William George Brown, e agregaram a sua força três pequenos brigues e 11 barcas-canhoneiras com calados adequados a operar no Rio da Prata.

Em 9 de fevereiro de 1826, as duas forças se defrontaram em Corales e deu-se mais uma perseguição da Esquadra Imperial aos argentinos, que se abrigaram no interior do estuário, não sendo perseguidos pelos brasileiros, em razão dos baixios locais. Brown resolveu, logo depois, atacar Sacramento. Procurou no início obter a rendição da praça comandada pelo Brigadeiro Manuel Jorge Rodrigues. Não conseguindo o seu intento, o combate se iniciou. Apesar de receber reforços, Brown não conseguiu tomar a cidade, tendo perdido 200 homens.<sup>28</sup> Por ocasião da chegada de forças imperiais, retirou-se para a proteção do seu porto. Novo combate ocorreu entre Brown e James Norton, em 10 de abril, por cerca de três horas em frente a Montevideú. Com a chegada da noite, Brown recolheu-se a Buenos Aires, e Norton a Montevideú, sem nenhum vencedor. Sempre ativo e dotado de espírito ofensivo, Brown tentou abordar a Fragata *Imperatriz*, sob o comando do CF Barroso Pereira. Ocorreu então um combate intenso, no qual Barroso Pereira tombou em ação, e, depois de mais de uma hora de intensa fuzilaria, Brown desengajou da luta em razão da chegada de reforços imperiais. O desempenho do Almirante Rodrigo Lobo foi considerado deficiente. Sem liderança e espírito combativo, ele cometeu diversos erros estratégicos fundamentais, como relaxar as ações de bloqueio, permitindo

a saída de corsários que fustigaram as linhas de comunicação brasileiras. Além disso, demorou a defender Sacramento e, quando o fez, foi excessivamente prudente, abandonando por fim a Ilha de Martim Garcia, logo tomada pelos argentinos. Esta ilha era ponto importante para o controle do Uruguai, e essa perda foi prejudicial às operações brasileiras no estuário. Lobo acabou sendo substituído pelo Almirante Pinto Guedes. Cochrane fazia muita falta, e nenhum dos dois aderentes portugueses atuou com o mesmo espírito ofensivo do marinheiro escocês. Seguiram-se a vitória argentina discutível de Los Pozos e o embate em Lara-Quilmes, quando Grenfell perdeu um braço. Enquanto ocorriam esses encontros no Rio da Prata, os corsários argentinos obtiveram algum sucesso nas costas brasileiras. Ocorreram, então, diversos encontros de navios isolados no final de 1826 e início de 1827. Seguiu-se a derrota imperial no Combate de Juncal em 9 de fevereiro e outro fracasso em Carmem de Patagones, onde foi morto o CF Shepperd. Nessa ação mal planejada e executada, caíram prisioneiros dos argentinos tanto Marques Lisboa como Joaquim José Ignácio, além de mais de 90 homens. Após o combate de Santiago, em 6 de abril de 1827, quando Brown foi ferido, a guerra no mar passou a ter ações individuais de navios, inclusive a ação entre Marques Lisboa e Espora, com vitória do primeiro. Em 27 de agosto de 1828, finalmente sob a mediação britânica, foi assinado acordo de paz entre as Províncias Unidas e o Império do Brasil. Foi então criada a República Oriental do Uruguai, um estado-tampão entre os dois contendores.

Pode-se afirmar que a Marinha Imperial na Cisplatina, embora superior, teve grandes dificuldades em dominar os ma-

28 MAIA, 1965, p. 95.

res, em razão do tamanho de seus navios que operaram em águas rasas, cheias de bancos de areia e correntes traiçoeiras. Apesar da bravura de muitas tripulações, houve problemas de planejamento, inteligência, falta de liderança e visão estratégica dos dois almirantes comandantes, Rodrigo Lobo e Pinto Guedes. Muita falta fez Cochrane, que, se tivesse comandado as forças navais imperiais, teria sido um adversário à altura de Brown. Por outro lado e como fator positivo, houve um incremento substancial no número de meios de combate da Marinha Imperial, chegando-se a 121 navios em 1826, e um expressivo aumento nos efetivos. Além disso, as tripulações adquiriram experiência de combate necessária no período regencial e nos conflitos no Prata, que culminariam na Guerra da Tríplice Aliança, em 1864.

### ***A Guerra da Tríplice Aliança contra a República do Paraguai***

Após a perda da Cisplatina, o governo imperial se preocupou intensamente com aquela região. O temor era a constituição de uma grande confederação de língua espanhola controlada pela Argentina, que apregoava o centralismo político. O sonho platino era a constituição do antigo Vice-Reinado do Prata, sob a liderança de Buenos Aires, com as províncias argentinas do interior, o Uruguai e o Paraguai. O Uruguai era um pivô importante naquele jogo diplomático. Como um estado-tampão entre o Brasil e as Províncias Unidas, seu controle, ou pelo menos sua aliança, era de fundamental importância. Além disso, muitos fazendeiros gaúchos tinham terras nesse Estado oriental, o que trazia tensões com os uruguaios. O Paraguai,

mais afastado das disputas pela primazia do Rio da Prata, tinha a sua relevância por deter o controle do Rio Paraguai e poder interferir com a ligação a Mato Grosso, já que inexistia comunicação terrestre entre a Corte e Cuiabá ou Corumbá. O controle dos rios Uruguai e Paraná também adquiria relevância, pois permitia a ligação da Corte com regiões do Rio Grande, Santa Catarina, Paraná e sudoeste do Mato Grosso. Nesse ponto a Argentina era um fator de preocupação. Além dessas disputas estratégicas, o Brasil reivindicava parte do território paraguaio, o que trazia enormes fricções com Carlos López, o ditador do país guarani, e, posteriormente, com seu filho Francisco Solano López. Ao Império, já sob Dom Pedro II, interessava a fragmentação platina, com o equilíbrio entre a Confederação Argentina, o Uruguai e o Paraguai, além da livre navegação dos rios Uruguai, Paraguai e Paraná. Nesse tabuleiro estratégico, a Marinha Imperial tinha destacado papel, pois, além de ser o braço diplomático do Império, detinha um esquadrão naval que atuava no Prata.

Em 1834, o presidente do Uruguai, Oribe, do Partido Blanco, apoiado pela Argentina, foi derrubado pelo ex-presidente e membro do Partido Colorado Fructuoso Rivera, com apoio do Brasil, e Montevideu chegou a ser sitiada. Juan Manuel Rosas, ditador argentino, interveio em favor de Oribe com o propósito de anexar o Uruguai a Buenos Aires. O Brasil então interveio com apoio de Urquiza, chefe supremo das províncias de Corrientes e Entre-Rios. A Marinha Imperial, sob o comando do CD John Grenfell com uma fragata, sete corvetas, três brigues e alguns vapores,<sup>29</sup> estabeleceu um bloqueio naval no Prata. Em consequência, Buenos Aires de Rosas declarou guerra ao

29 SILVA, *op. cit.*, p. 166.

Brasil. Ao subir o Rio Paraná na altura do Passo Tonelero, Grenfell foi recebido por pesado fogo de artilharia argentina, sendo estes os primeiros tiros entre brasileiros e argentinos desde a Cisplatina. Depois de ultrapassar o Passo, Grenfell desembarcou a tropa brasileira que se agregou à tropa de Urquiza, derrotando Rosas em Monte Caseros. O ditador argentino e sua família não tiveram opção se não fugir para a Europa. A Marinha Imperial teve um papel fundamental nesse breve confronto e continuaria a ter nos anos que se seguiram e que levariam ao maior confronto da América do Sul, a Guerra da Tríplice Aliança.

O motivo principal da guerra que envolveu o Brasil, a Argentina e o Uruguai contra o Paraguai foi a intervenção brasileira na guerra civil do Uruguai, na qual se debatiam colorados, apoiados pelo Brasil e pela Argentina de Mitre, e os blancos, inicialmente apoiados por Urquiza de Entre-Rios e o Paraguai. O país guarani era governado por Francisco Solano López, que, temendo o controle da saída do Rio da Prata pelos seus inimigos colorados, propôs uma mediação na guerra, a qual lhe foi negada, tendo os brasileiros invadido a Banda Oriental, de modo a apoiar o colorado Venâncio Flores contra os blancos. Essa intervenção, que contou com o apoio do presidente da Argentina, Bartolomeu Mitre, foi considerada um ato de guerra por Solano López, que necessitava do estuário aberto para o escoamento de seus produtos de exportação e da importação de bens de consumo e armamentos. O Brasil ainda tinha questões de navegação

no Rio Paraguai com o país guarani e discussões dos limites de fronteira ainda não resolvidas. Acreditando estar sem opção e por índole militar, o ditador paraguaio apresou o Vapor *Marquês de Olinda*, e daí a guerra foi declarada. Urquiza, que inicialmente apoiou Solano López, manteve-se neutro, o que frustrou o líder guarani. Logo depois, Mitre viria a se juntar ao Império em razão da transposição do território argentino por tropas paraguaias sem autorização. Flores também se juntou às forças aliadas e se agregou ao conflito sul-americano mais sangrento no século XIX.

A Marinha Imperial, atendendo aos interesses da diplomacia de Dom Pedro II, tinha como objetivo estratégico a manutenção do Rio da Prata como um local amigável, por meio de um esquadrão naval permanente na área. Desde a Guerra contra Uribe e Rosas, a Armada Imperial passara por grandes transformações, que

**Desde a Guerra contra Uribe e Rosas, a Armada Imperial passara por grandes transformações, que se traduziram no aumento de sua eficácia e eficiência**

se traduziram no aumento de sua eficácia e eficiência. Inicialmente a vela foi sendo substituída pelo vapor, alterando o aspecto do inventário de seus meios de combate. Muitos navios se transformaram em mistos vela e vapor, aumentando a velocidade de avanço, não mais dependente do vento. Um segundo ponto foi a substituição da madeira pelo casco de ferro, aumentando a durabilidade e proteção contra tiros de artilharia. As pás laterais de navios, vulneráveis a tiros laterais, foram substituídas por hélices com menor exposição. A preparação do pessoal foi aperfeiçoada nos campos da artilharia e manobra, além da formação de quadros de especialistas em

propulsão a vapor. No campo estratégico, a Marinha continuava oceânica, com tarefas ligadas à proteção do tráfego marítimo, defesa costeira e projeção de poder. O Prata, no entanto, um teatro predominantemente fluvial, era a região mais problemática e prioritária para os interesses do Império naquele momento.

Pode-se dividir a campanha naval na Guerra da Tríplice Aliança em seis fases principais. Ainda não existe na historiografia naval brasileira uma periodização dessa campanha durante os mais de cinco anos de conflito. Dessa maneira, esse faseamento está baseado no que a fase tem de mais peculiar no período considerado. Não se considerou o predomínio do número de mais ou menos ações ofensivas ou defensivas da força naval brasileira, mas sim no aspecto conjuntural das operações e a intenção do comando naval quanto às ações da Esquadra Imperial no teatro de operações fluvial no período considerado, sendo assim um faseamento cronológico. Podem-se dividir nas seguintes fases as ações da Esquadra Imperial na Campanha Fluvial no Paraguai:

– Primeira Fase (novembro de 1864 a junho de 1865) – Eliminação da Esquadra Paraguaia

Esta fase iniciou-se com a captura do *Marquês de Olinda* em 12 de novembro de 1864 e terminou após a Batalha Naval do Riachuelo, sendo caracterizada pela subida da Esquadra Imperial pelo Rio Paraná até as imediações de Corrientes e pela primazia de navios de madeira com amplos calados. O Paraguai teve a iniciativa das ações tomando Forte de Coimbra e Corumbá, no entanto foi assinado o Tratado da Tríplice Aliança com a Argen-

tina e Uruguai em 1º de maio de 1865, o que viria a ser crucial para a vitória dos aliados. Incluiu-se nessa fase a tomada de Paissandu, com ampla participação da Marinha Imperial na guerra civil do Uruguai. A Armada brasileira, sob o comando do Visconde de Tamandaré, o VA Joaquim Marques Lisboa, com um comando independente do Exército, estabeleceu um bloqueio irrestrito no Rio Paraná a partir de abril de 1865, com o propósito de isolar o Estado guarani. Mitre assumiu o comando geral das tropas aliadas nesse período. A Batalha Naval do Riachuelo foi uma batalha decisiva que eliminou o PN paraguaio.<sup>30</sup> A batalha, travada em um braço do Rio Paraná, levou quase oito horas, e por pouco a Marinha brasileira não sofreu grave derrota, só sendo salva por uma manobra audaciosa do CD Francisco Manuel Barroso da Silva, o futuro Barão do Amazonas, que utilizou o seu capitânia como aríete e assim inutilizou diversos navios adversários. Defrontaram-se nove navios brasileiros contra oito do inimigo, além de seis chatas flutuantes, 59 canhões brasileiros contra 42 do adversário. As baixas da Esquadra Imperial chegaram a 244 entre mortos, feridos e contusos, cerca de pouco mais de 10% dos 2.287 homens de seus efetivos.<sup>31</sup> Segundo Ignácio da Fonseca, os paraguaios tiveram 3.250 baixas nos navios e nas baterias localizadas nas margens.<sup>32</sup> Foram afundados quatro navios paraguaios e seis chatas, enquanto as forças imperiais tiveram um navio afundado e dois encalhados. A partir desse combate, o Rio Paraná passou a ser brasileiro e foi totalmente interrompido qualquer fluxo logístico com o Paraguai pelo rio, e a Marinha paraguaia deixou de existir como

30 O livro que melhor descreveu essa batalha foi escrito por Ignácio Joaquim da Fonseca em 1883, intitulado *Estudo: A Batalha do Riachuelo* e publicado pela Livraria Lombaerts & Company.

31 FONSECA, *op. cit.*, p. 184.

32 *Ibidem*, p. 186.

elemento ofensivo. Como afirmou Carlos Pena Botto, “o moral dos aliados atingiu a paroxismos: o dos paraguaios caiu até a baixa cota. Privadas das artérias fluviais da Bacia do Prata, que só elas lhe poderiam trazer vida, teriam forçosamente de cassar aos poucos as pulsações que alentavam o bravo coração paraguaio”.<sup>33</sup>

– Segunda Fase (junho de 1865 a setembro de 1866) – Ofensiva de Tamandaré

Esta fase iniciou-se após Riachuelo e seguiu até a derrota aliada em Curupaiti. As passagens à viva força de Mercedes e Cuecas por Barroso e o apoio da Esquadra na vitória em Uruguaiana foram pontos iniciais dessa fase ofensiva. Após a evacuação de Corrientes pelos paraguaios, a Força Naval brasileira, sob o comando de Tamandaré, subiu o Paraná até as Três Bocas, próximo à confluência com o Rio Paraguai, em fevereiro de 1866. Os navios de madeira, além de grande calado, que seriam inconvenientes em um teatro como o do Rio Paraguai, mostraram-se vulneráveis aos tiros inimigos vindos das margens e, dessa maneira, começaram a ser substituídos por navios encouraçados, tendo o primeiro chegado em dezembro do ano anterior.<sup>34</sup> A missão principal da Marinha Imperial era controlar o rio, apoiar o Exército com fogo naval e manter um fluxo logístico com a tropa em terra. Em março de 1866, iniciou-se a guerra das chatas e a preparação para a grande operação da invasão do Paraguai pelo Passo da Pátria, que afinal ocorreu em abril daquele ano. A Esquadra procedeu ao embarque e desembarque da tropa do Exército nesse passo com perdas insignificantes, além de ter sido ocupado o Forte de Itapiru. Os navios entraram então em operação no perigoso e pouco profundo Rio Paraguai.

O inimigo começou a enviar torpedos flutuantes pelo rio, o que provocou muitas baixas entre as tripulações brasileiras, inclusive o afundamento do Encouraçado *Rio de Janeiro*. No início de setembro, Curuzu foi tomado, e, alguns dias depois, tentou-se, com o apoio dos navios de Tamandaré, a tomada de Curupaiti, que se transformou em verdadeiro desastre para as forças aliadas. As baixas nos exércitos da Tríplice Aliança chegaram a 4 mil combatentes, e as críticas ao comando de Tamandaré começaram a afetar o seu desempenho em combate, principalmente a falta de coordenação da Esquadra com as tropas que atacaram Curupaiti. Terminava a fase ofensiva de Tamandaré.

– Terceira Fase (setembro de 1866 a janeiro de 1867) – Defensiva de Tamandaré

Esta fase foi caracterizada pela defensiva de Tamandaré em razão do fracasso da operação contra Curupaiti, o que motivou muitas desavenças entre os chefes aliados, cada um procurando se eximir das responsabilidades pelo malogro. Particularmente, houve grandes atritos entre Tamandaré e Mitre sobre a possibilidade da passagem dos navios brasileiros por Curupaiti e Humaitá, a principal fortificação paraguaia no Rio Paraguai. Mitre insistia na passagem dos navios por esses dois fortes paraguaios, mesmo que as baixas fossem significativas entre as tripulações brasileiras. Tamandaré, por outro lado, desconfiava que o presidente argentino estivesse com a intenção oculta de permitir a destruição da Força Naval imperial e assim diminuir o poderio do Império na região, já que a Marinha era o principal baluarte das ações diplomáticas brasileiras no Prata. Essa situação levou a uma quase imobilização dos navios, mantendo-se somente

33 BOTTO, Carlos Penna. *Campanhas Navais Sul-americanas*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval. 1940, p. 103.

34 O Encouraçado *Brasil*. Fonte: PRETO, Visconde de Ouro. *A Marinha d’outrora*. Rio de Janeiro: Livraria Moderna, 1894, p. 212.

bombardeios locais contra alguns pontos/fortes dos inimigos, sem um avanço em direção a Curupaiti. Isso afetou o moral das tripulações acompanhando a situação da tropa em terra, que era preocupante. Essas desavenças, que poderiam provocar a desagregação da Tríplice Aliança, provocaram a substituição de Tamandaré pelo Chefe de Esquadra (CE) Joaquim José Ignácio, o futuro Visconde de Inhaúma, em dezembro de 1866, e a designação de Caxias como comandante em chefe, com a Esquadra a seu comando.

– Quarta Fase (janeiro de 1867 a agosto de 1867) – Defensiva de Joaquim Ignácio

Logo ao assumir o comando das Forças Navais imperiais, o Almirante Joaquim Ignácio redistribuiu os navios em quatro divisões para melhor controle e eficiência operacional. Quase repetindo Tamandaré, os atritos entre Mitre e Joaquim Ignácio se iniciaram. O primeiro defendia a investida, tanto contra Curupaiti como Humaitá, da mesma forma como defendeu essa postura contra Tamandaré. Por sua vez, Joaquim Ignácio afirmava que a exposição dos navios a tiros vindos das fortalezas inimigas poderia provocar grande número de baixas entre suas tripulações. Dizia ser fundamental o controle das margens para fazer avançar suas divisões. Outro temor de Joaquim Ignácio era o isolamento de sua força ao transpor ambas as fortalezas inimigas, já que o Exército não acompanharia a progressão dos navios pelo Rio Paraguai. Apesar de tudo, preparou-se para investir contra Curupaiti e, se a situação estivesse favorável, tentaria investir contra a temida fortaleza de Humaitá.

– Quinta Fase (agosto de 1867 a janeiro de 1869) – Ofensiva de Inhaúma

No dia 15 de agosto, finalmente dez encouraçados, um vapor e duas chatas, sob o comando direto de Joaquim Ignácio, forçaram o passo de Curupaiti e conseguiram

ultrapassá-lo com um número pequeno de baixas. Os navios permaneceram então entre esta fortaleza e Humaitá e necessitaram de abastecimentos. Joaquim Ignácio, já Barão de Inhaúma, mandou construir uma estrada entre a posição de sua divisão acima de Curupaiti e o restante de sua força ao sul, a que chamou de Estrada Affonso Celso, em homenagem ao ministro da Marinha, e o ponto de chegada em Porto Eliziário, em homenagem a seu chefe de Estado-Maior, Eliziário Antônio dos Santos. Nessa posição, recebeu o apoio logístico necessário a manter seus navios ativos bombardeando Curupaiti e Humaitá. Data desse período o recebimento de monitores construídos no Brasil, que proporcionaram as condições necessárias à passagem de seis navios sob o comando do CMG Delfim Carlos de Carvalho pela temida Humaitá. Na madrugada do dia 19 de fevereiro, a passagem foi realizada com um número irrisório de baixas. Humaitá foi finalmente ultrapassada. Os paraguaios, em atitude desesperada, tentaram abordar os navios da divisão de Delfim de Carvalho, sendo repelidos, com grandes perdas. Os demais navios, do já Visconde de Inhaúma, forçaram e passaram por Curupaiti, esvaziada logo depois. Abandonada também foi Humaitá por López, que se dirigiu para a região de Angostura no perímetro defensivo de Piquissiri. Em outubro de 1868, começaram as ações contra Piquissiri e o seu envolvimento pela retaguarda, um ousado plano de Caxias. A Força de Inhaúma apoiou a transposição das forças do Exército e não houve nenhuma baixa nessas operações. Em janeiro de 1869, Assunção foi ocupada e Inhaúma solicitou seu afastamento, terminando assim essa fase ofensiva.

– Sexta Fase (janeiro de 1869 a março de 1870) – Domínio total do rio

A Esquadra imperial foi comandada nessa fase pelo CE Eliziário dos Santos,

que continuou as ações de exploração dos rios acima de Humaitá e de Assunção. O último combate da Esquadra ocorreu no Passo Garayo, posição fortificada inimiga, e destruiu-se o pouco que restava da Marinha paraguaia, seis pequenos vapores sem poder de combate.<sup>35</sup> O restante da campanha da Força Naval centrou-se no apoio logístico e no apoio de fogo naval. Os efetivos foram diminuindo progressivamente, muitos navios regressando à Corte para reparos ou retirados do serviço ativo, conforme a Campanha das Cordilheiras chegava ao seu fim. Nesse período, o controle do Rio Paraguai foi total, pois dominaram-se tanto as águas como as suas margens. A guerra finalmente terminara.

A Guerra da Tríplice Aliança fez emergir uma Marinha de Guerra com grande capacidade de combate, dotada de meios modernos com tripulações adestradas e com experiência de combate. Embora tivesse como ênfase a luta fluvial, em 1870 a Marinha Imperial era sem dúvidas um fator importante na condução das atividades diplomáticas do Império, sendo um elemento importante no jogo político no Prata. Como disse o

**A Guerra da Tríplice Aliança fez emergir uma Marinha com grande capacidade de combate, meios modernos e tripulações adestradas. A Marinha Imperial era fator importante na diplomacia do Império**

Visconde de Ouro Preto em 1894: “O Brasil podia contemplar com desvanecimento a sua Marinha de Guerra, que se elevava a par das primeiras do mundo, em prolongada campanha cujos perigos e dificuldades, provenientes das circunstâncias especialíssimas do teatro em que se desenvolveu, não encontram iguaes na história das guerras mundiais”.<sup>36</sup> Ufanismos à parte, Ouro Preto tinha razão. A Marinha Imperial era um fator a ser

considerado. Como disse João Paulo Soares Alsina Júnior: “a Marinha foi privilegiada como instrumento de defesa e projeção regional, não somente em face de sua capacidade de deslocamento rápido aos longínquos rincões da massa territorial brasileira, mas também em vista de

sua complexão mais afinada à ideologia liberal do Império, profundamente ciosa da prevalência do poder civil sobre o militar”.<sup>37</sup> Entretanto, nos anos seguintes, o Exército assumiria um papel de relevância na política brasileira, culminando, em 1889, com a Proclamação da República. A Marinha passaria a ter um papel secundário, principalmente após a Revolta da Armada, em 1893.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha do Brasil; Poder Naval brasileiro;

<GUERRAS>; Guerra da Independência; Guerra da Cisplatina; Guerra do Paraguai;

35 PRETO, *op. cit.*, p. 410.

36 *Ibidem*, p. 412.

37 JUNIOR, João Paulo Soares Alsina. *Rio Branco, a grande estratégia e o poder naval*. Rio de Janeiro: FGV, 2015, p. 69.

## APÊNDICE A

## ESQUADRAS QUE VIERAM AO BRASIL EM 1808

## ESQUADRA PORTUGUESA

## NAUS

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>PRÍNCIPE REAL</i>	1771	950	90	FRANCISCO JOSÉ DO CANTO DE CASTRO E MASCARENHAS
<i>AFONSO DE ALBUQUERQUE</i>	1797	634	64	INÁCIO DA COSTA QUINTELA
<i>RAINHA DE PORTUGAL</i>	1791	669	74	FRANCISCO MANUEL DE SOUTO MAIOR
<i>CONDE D. HENRIQUE</i>	1763	753	74	JOSÉ MARIA DE ALMEIDA
<i>MARTIM DE FREITAS</i>	1763	634	64	MANUEL DE MENEZES
<i>D. JOÃO DE CASTRO</i>	1766	633	64	MANUEL JOÃO DE LÓCIO
<i>MEDUSA</i>	1786	663	74	HENRIQUE DA FONSECA DE SOUSA PREGO
<i>PRÍNCIPE DO BRASIL</i>	1801	663	74	FRANCISCO BORJA SALEMA GARÇÃO

## FRAGATAS

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>MINERVA</i>	1788	349	48	RODRIGO JOSÉ FERREIRA LOBO
<i>GOLFINHO</i>	1782	300	40	LUIS DA CUNHA MOREIRA
<i>URÂNIA</i>	1792	329	40	JOSÉ MANUEL DE MENEZES
<i>PRINCESA CARLOTA</i>	1793	349	48	FRANCISCO ANTONIO DA SILVA PACHECO

## BRIGUES

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>VOADOR</i>	1790	136	24	FRANCISCO MAXIMILIANO DE SOUSA
<i>VINGANÇA</i>	1800	97	18	DIOGO NICOLAU KEATING
<i>LEBRE</i>	1788	133	24	DANIEL THOMPSON
<i>SÃO BOAVENTURA</i>	1799	90	22	SEM REFERÊNCIA
<i>CONDESSA DE RESENDE</i>	1807	90	20	BASÍLIO FERREIRA DE CARVALHO

## ESCUNAS

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>CURIOSA</i>	1807	43	12	ISIDORO FRANCISCO GUIMARÃES
<i>FURÃO</i>	1806	60	8	JOAQUIM MARTINS
<i>NINFA</i>	SEM REFERÊNCIA	60	8	SEM REFERÊNCIA

## CHARRUAS

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>THÉTIS</i>	1793	100	36	PAULO JOSÉ MIGUEL DE BRITO
<i>PRINCESA DA BEIRA</i>	SEM REFERÊNCIA	100	26	JOAQUIM JOSÉ ALVARES
<i>SÃO JOÃO MAGNÂNIMO</i>	SEM REFERÊNCIA	100	26	CUSTÓDIO JOSÉ DA SILVA MENEZES

## ESQUADRA BRITÂNICA

## NAUS

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>ACHILLES</i>	1795	640	84	SIR RICHARD KING
<i>AUDACIOUS</i>	1783	550	84	T. LE M. GOSSELIN
<i>BEDFORD</i>	1775	600	64	JAMES WALKER
<i>CONQUEROR</i>	1801	500	74	ISRAEL PELLOW
<i>ELIZABETH</i>	1807	590	74	SIR HENRY CURZON
<i>FOUDROYANT</i>	1798	650	80	N. THOMPSON
<i>HIBERNIA</i>	1804	850	100	JOHN CONN
<i>LONDON</i>	1776	750	90	THOMAS WESTERN
<i>MARLBOROUGH</i>	1807	640	74	GRAHAM MOORE
<i>MONARCH</i>	1765	600	74	R. LEE
<i>PLANTAGENET</i>	1801	590	74	WILLIAM BRADLEY
<i>THESEUS</i>	1786	600	84	J.P. BERESFORD

## FRAGATAS

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>AMAZON</i>	1799	284	46	WILLIAM PARKER
<i>SOLEBAY</i>	1785	220	32	A. SPROULE

## BRIGUES

NOME DO NAVIO	LANÇAMENTO	TRIPULAÇÃO	ARTILHARIA	COMANDANTE
<i>CONFIANCE</i>	1805	140	24	JAMES LUCAS YEO
<i>REDWING</i>	1806	121	18	THOMAS USHER

Fonte: LIGHT, Kenneth. *A Viagem Marítima da Família Real: A transferência da corte portuguesa para o Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 2008 e PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas Navais. 1807-1823*. VII. Lisboa: Tribuna, 2005.

## APÊNDICE B

## PRIMEIRA ESQUADRA BRASILEIRA (1822-1823)

NOME	TIPO	TRIPULAÇÃO	CANHÕES	CONSTRUÇÃO
<i>Pedro I</i>	Nau	650	74	1763
<i>Piranga</i>	Fragata	480	52	1806
<i>Real Carolina</i>	Fragata	360	44	1819
<i>Niterói</i>	Fragata	260	38	1818
<i>Tétis</i>	Fragata	+ou -200	30	1792
<i>Maria da Glória</i>	Corveta	220	30	1818
<i>Liberal</i>	Corveta	190	22	1792
<i>Maceió</i>	Corveta	+ou-150	20	1823
<i>Cacique</i>	Brigue	120	18	1818
<i>Real Pedro</i>	Brigue	100	18	1816
<i>Caboclo</i>	Brigue	135	18	s/d
<i>Guarani</i>	Brigue	100	16	s/d
<i>Imperial</i>	Brigue-Escuna	+ou- 100	10	s/d
<i>Atlanta</i>	Brigue-Escuna	+ou- 100	10	s/d
<i>Rio da Prata</i>	Brigue-Escuna	+ou- 100	10	s/d
<i>Leopoldina</i>	Brigue-Escuna	+ou- 100	10	1817
<i>Independência ou Morte</i>	Brigues-Escuna	+ou- 100	14	s/d
<i>Dom Álvaro de Castro</i>	Escuna	+ou-50	+ou- 4	s/d
<i>Luis de Camões</i>	Escuna	+ou-50	4	1819
<i>Cossaka</i>	Escuna	+ou-50	s/d	s/d
<i>Seis de Fevereiro</i>	Escuna	+ou-50	s/d	1819
<i>Isabel Maria</i>	Escuna	+ou-50	3	1819
<i>Maria Isabel</i>	Escuna	+ou-50	4	1818
<i>Oriental</i>	Escuna	+ou-50	s/d	s/d
<i>Carlota</i>	Escuna	+ou-50	s/d	s/d
<i>Catarina</i>	Escuna	+ou-50	s/d	s/d
<i>Maria da Glória</i>	Escuna	+ou-50	s/d	1823
<i>Maria Zeferina</i>	Escuna	+ou-50	s/d	1821
<i>Maria Francisca</i>	Escuna	+ou-50	s/d	s/d
TOTAL		4.065 homens	449 canhões	

Fonte: VALE, Brian. “A Criação da Marinha Imperial”. In: GUEDES, Max Justo. *História Naval Brasileira*, v. 3, T.1, Rio de Janeiro: SDM, 2002, p. 84 e PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas Navais 1807-1823*. Lisboa: Tribuna, 2005, p. 104.

## APÊNDICE C

## ESQUADRA BRASILEIRA NA CISPLATINA (1826)

NOME	TIPO	TRIPULAÇÃO	CANHÕES
<i>Pedro I</i>	Nau	600	74
<i>Piranga</i>	Fragata	380	62
<i>Dona Francisca</i>	Fragata	270	40
<i>Niterói</i>	Fragata	240	40
<i>Tétis</i>	Fragata	+ou -200	30
<i>Imperatriz</i>	Fragata	450	62
<i>Isabel</i>	Fragata	420	62
<i>Paula</i>	Fragata	380	50
<i>Paraguassu</i>	Fragata	360	48
<i>Maria da Glória</i>	Corveta	230	28
<i>Liberal</i>	Corveta	150	24
<i>Maceió</i>	Corveta	140	20
<i>Carioca</i>	Corveta	180	24
<i>Duquesa de Goiás</i>	Corveta	120	20
<i>Itaparica</i>	Corveta	140	22
<i>Jurujuba</i>	Corveta	150	24
<i>Príncipe Imperial</i>	Lugre	90	10
<i>Cacique</i>	Brigue	120	18
<i>Real Pedro</i>	Brigue	85	14
<i>Caboclo</i>	Brigue	120	18
<i>Guarani</i>	Brigue	90	16
<i>Atrevido</i>	Brigue	40	6
<i>Atlante</i>	Brigue	70	10
<i>Rio da Prata</i>	Brigue	85	14
<i>Beaurepaire</i>	Brigue	120	18
<i>Independência ou Morte</i>	Brigue	100	18
<i>D. Januária</i>	Brigue	80	12
<i>Pará</i>	Brigue	65	8
<i>Patagônia</i>	Brigue	s/d	s/d
<i>Pirajá</i>	Brigue	120	18
<i>Real João</i>	Brigue	85	14
<i>Vinte e Nove de Agosto</i>	Brigue	95	18
<i>Maranhão</i>	Brigue	120	18
<i>Pampeiro</i>	Brigue	120	18
<i>Alcântara</i>	Escuna	20	2
<i>Bertioga</i>	Escuna	40	8
<i>Carioca</i>	Escuna	50	s/d

BICENTENÁRIO DA ESQUADRA: Os Primeiros 200 Anos – Parte II

<i>Seis de Fevereiro</i>	Escuna	+ou-50	s/d
<i>Isabel Maria</i>	Escuna	65	6
<i>Carolina</i>	Escuna	20	1
<i>Oriental</i>	Escuna	60	11
<i>Carlota</i>	Escuna	+ou-50	s/d
<i>Conceição</i>	Escuna	25	2
<i>Maria da Glória</i>	Escuna	30	2
<i>Constança</i>	Escuna	40	6
<i>D. Paula</i>	Escuna	20	2
<i>Dois de Julho</i>	Escuna	50	4
<i>Ismênia</i>	Escuna	50	6
<i>Itaparica</i>	Escuna	25	2
<i>Leal Paulistana</i>	Escuna	50	8
<i>Leopoldina</i>	Escuna	80	12
<i>Liberdade do Sul</i>	Escuna	20	1
<i>Maria Tereza</i>	Escuna	20	2
<i>Providência</i>	Escuna	25	2
<i>Primeiro de Dezembro</i>	Escuna	25	2
<i>Sete de Março</i>	Escuna	15	1
<i>Felipe Camarão</i>	Escuna	20	1
<i>Vitória da Colônia</i>	Escuna	26	2
<i>Barcas-Canhoneiras</i>	33 unidades	529	39
<i>Cúteres</i>	2 unidades	40	2
<i>Lanchas</i>	3 unidades	65	7
<i>Correios</i>	16 unidades	368	20
<i>Transportes</i>	9 unidades	135	-
TOTAL		7. 823 homens	1.091 canhões

Fonte: MARTINS, Hélio, BOITEUX, Lucas. “Campanha Naval na Guerra da Cisplatina”. In: GUEDES, Max Justo. *História Naval Brasileira*, v. 3, T.1, Rio de Janeiro: SDM, 2002, p. 84 e PEREIRA, José Rodrigues. *Campanhas Navais 1807-1823*. Lisboa: Tribuna, 2005, p. 230.

## APÊNDICE D

**ESQUADRA BRASILEIRA NA SEGUNDA FASE DA GUERRA DO PARAGUAI  
(MARÇO DE 1866)**

Comandante em Chefe – Vice-Almirante Joaquim Marques Lisboa, Visconde de Tamandaré

Chefe do Estado-Maior – Chefe de Divisão Francisco Manuel Barroso da Silva

1ª Divisão – Capitão de Mar e Guerra Elizário Antônio dos Santos

2ª Divisão – Capitão de Mar e Guerra José Maria Rodrigues

3ª Divisão – Capitão de Mar e Guerra Francisco Cordeiro Torres e Alvim

NOME	TIPO	COMANDANTE	CANHÕES
<i>Amazonas</i>	Fragata	CF Theotônio de Brito	6
<i>Brasil</i>	Encouraçado	CMG Subrá	9
<i>Bahia</i>	Encouraçado	CF Rodrigues da Costa	2
<i>Tamandaré</i>	Encouraçado	1T Mariz e Barros	4
<i>Barroso</i>	Encouraçado	1T Salgado	6
<i>Parnahyba</i>	Canhoneira	CT Abreu	7
<i>Belmonte</i>	Canhoneira	CT Piquet	8
<i>Beberibe</i>	Canhoneira	CF Delfim de Carvalho	7
<i>Araguary</i>	Canhoneira	1T Hoohholtz	4
<i>Itajahy</i>	Canhoneira	1T Carneiro da Rocha	4
<i>Magé</i>	Canhoneira	CT Mamede Simões	7
<i>Ivahy</i>	Canhoneira	1T Pereira dos Santos	6
<i>Mearim</i>	Canhoneira	CT Elizário Barbosa	7
<i>Araguari</i>	Canhoneira	1T Fernandes Pinheiro	6
<i>Iguatemy</i>	Canhoneira	1T Alves Nogueira	5
<i>Ipiranga</i>	Canhoneira	1T Freitas	7
<i>Greenhalgh</i>	Canhoneira	1T Neto de Mendonça	2
<i>Henrique Martins</i>	Canhoneira	1T Jerônimo Gonçalves	2
<i>Maracanã</i>	Canhoneira	1T Gonçalves Duarte	s/dados
<i>Chuy</i>	Aviso	1T Marques Guimarães	1
<i>Onze de Junho</i>	Aviso	1T Cortez	2
<i>Lindoya</i>	Aviso	2T Antonio Joaquim	1
<i>Voluntário</i>	Aviso	s/comte	0
<i>General Ozorio</i>	Aviso	s/comte	0
<i>Apa</i>	Transporte	CT Graça	2
<i>Marcílio Dias</i>	Transporte	1T José Alvim	3
<i>Isabel</i>	Transporte	CT Faria	2
<i>Prinzeza de Joinville</i>	Transporte	1T Collatino Marques	2
<i>Iguassu</i>	Transporte	1T Cunha Couto	4
<i>Igurey</i>	Vapor	Piloto Serpa	s/dados
<i>Outros Meios</i>	Sete Transportes s/ armto	XXX	s/dados
<b>TOTAL</b>	<b>37 navios</b>		<b>116 canhões</b>

Fonte: PRETO, Visconde de Ouro. *Marinha d'outrora*. Rio de Janeiro: Livraria Moderna, 1884, p. 213.

## APÊNDICE E

### ESQUADRA BRASILEIRA DA QUARTA FASE DA GUERRA DO PARAGUAI (JAN 1867)

Comandante em Chefe – Vice-Almirante Joaquim José Ignácio  
Chefe do Estado-Maior – Capitão de Mar e Guerra – Eliziário Antonio dos Santos

#### **Comandante da 1ª Divisão: Capitão de Mar e Guerra Eliziário Antonio dos Santos**

- Encouraçado *Lima Barros*;
- Encouraçado *Brazil*;
- Canhoneira *Beberibe*;
- Canhoneira *Magé*;
- Canhoneira *Recife*;
- Canhoneira *Ivahy*;
- Canhoneira *Henrique Martins*;
- Canhoneira *Itajahy*;
- Canhoneira *Greenhalgh*;
- Canhoneira *Maracanã*;
- Bombardeira *Pedro Affonso*;
- Bombardeira *Forte de Coimbra*;
- Patacho *Iguassu*; e
- Todos os transportes, chatas e avisos.

#### **Comandante da 2ª Divisão: Capitão de Mar e Guerra José Maria Rodrigues**

- Encouraçado *Silvado*;
- Encouraçado *Herval*;
- Encouraçado *Cabral*;
- Encouraçado *Barroso*;
- Canhoneira *Belmonte*;
- Canhoneira *Iguatemy*; e
- Canhoneira *Ipiranga*.

#### **Comandante da 3ª Divisão: Capitão de Mar e Guerra Francisco Cordeiro Torres e Alvim**

- Encouraçado *Bahia*;
- Encouraçado *Mariz e Barros*;
- Encouraçado *Colombo*;
- Encouraçado *Tamandaré*;
- Canhoneira *Parnahyba*;
- Canhoneira *Mearim*; e
- Canhoneira *Araguay*.

#### **Comandante da 4ª Divisão: Capitão de Fragata Victorio José Barboza de Lomba**

- Vapor *Taquary*; e
- Vapor *Tramandahy*.

Total: 29 navios maiores, nove menores, com 186 bocas de fogo e 4.037 homens.

Fonte: PRETO, Ouro Visconde de. *A Marinha d'Outrora*. Rio de Janeiro: Moderna, 1894, p. 287 e SILVA, Theotonio Meirelles da. *História Naval Brasileira*.. Rio de Janeiro: Garnier, 1884, p. 317.

# APLICAÇÃO DE ALGUNS PRINCÍPIOS DA LOGÍSTICA DE CRISE NA AMAZÔNIA OCIDENTAL – Mitigação de riscos à segurança humana

**MAURO GONÇALVES CAMARA\***  
Capitão de Mar e Guerra (RM1)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Aspectos da integração logística da Amazônia Ocidental  
Pertinência do estudo e possíveis resultados esperados  
Sistema Nacional de Mobilização (Sinamob)  
As vertentes da Logística – Algumas considerações  
A Logística de Crise, ou Logística de Desastre, ou Logística Humanitária  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

O conhecimento teórico, por meio da sistematização de ideias, permite um melhor entendimento das relações de causa, efeito ou correlação daquilo que ocorre no campo prático, prevendo com maior ou menor grau de precisão os desdobramentos de dado evento previsível mediante

contexto relativamente conhecido. É o que se pretende abordar neste trabalho: a importância da compreensão das causas do caos logístico na Amazônia Ocidental, por ocasião da pandemia da Covid-19, e identificar possíveis caminhos para a correção ou mitigação de problemas sistêmicos.

Portanto, este artigo tem por propósito tecer considerações, em nível de análise

---

\* Mestre em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval. Curso de extensão em Logística e Mobilização Nacional pela Escola Superior de Guerra em Brasília.

preliminar, para definição de possíveis caminhos para que a Infraestrutura Logística Nacional tenha maior efetividade em contribuir na contraposição aos riscos logísticos inerentes à região da Amazônia Ocidental, mitigando-os, e adquira maior participação no desenvolvimento sustentado do nosso país, além do incremento de aspectos relacionados à segurança humana naquela região.

O conceito de Segurança Humana foi apresentado por ocasião do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), em 1994, ampliando o entendimento do que conhecemos como Desenvolvimento Humano, Segurança e Direitos Humanos. A Segurança Humana tem o propósito de garantir três liberdades essenciais para os indivíduos: liberdade de viver sem temor, sem carências e com dignidade. Não obstante a subjetividade presente nesses conceitos, nosso senso comum admite como inaceitável a indisponibilidade de itens considerados essenciais, como insumos de saúde de média ou mesmo baixa complexidade durante uma pandemia.

É dever do Estado investigar os fatores que levaram ao caos logístico na Amazônia Ocidental por ocasião da pandemia de Covid-19, efetuando o diagnóstico do problema, sua análise e a identificação de ações que venham a mitigar o impacto de eventos futuros de natureza ou magnitude semelhantes.

A humanidade encontra nos transportes a atividade relacionada à logística mais desafiadora e cada vez mais complexa. Desde o início da existência do homem, as dificuldades foram sendo diminuídas e

condições de melhoria foram observadas no que diz respeito ao deslocamento de materiais e sua armazenagem.

No Brasil, a atividade logística sofre com gargalos históricos que dificultam o desenvolvimento do país no mesmo ritmo de outros países emergentes. Rodovias precárias, linha ferroviária ultrapassada, aeroportos insuficientes e portos defasados, entre outros problemas estruturais, são obstáculos à expansão acelerada e à sofisticação dos negócios. As características geográficas únicas da Amazônia Ocidental tornam mais graves as consequências e os impactos destes problemas.

A visão integral da realidade amazônica, por vezes, é desconhecida ou ignorada pelo restante do Brasil, incluídos decisores em nível político e estudiosos, o

que leva a equívocos na elaboração e na implementação de políticas públicas voltadas à localidade. Segundo Luíza Garnelo, pesquisadora da Fiocruz Amazônia, a crise no Amazonas foi resultado de medi-

das de prevenção inadequadas e de um contexto extremamente desfavorável. Em análise apresentada no painel virtual “Pandemia na Amazônia: crise e caos”, organizado pela Associação Brasileira de Saúde Coletiva (Abrasco), a pesquisadora ressaltou que a situação caótica na região “não surge do nada”, mas se assenta em indicadores sociais e sanitários muito precários, característicos dos estados que compõem a Amazônia.

Os fatores supracitados, os quais podemos classificar preliminarmente como problemas estruturais endógenos, associados ao isolamento geográfico e político,

### **No Brasil, a atividade logística sofre com gargalos históricos que dificultam o desenvolvimento no mesmo ritmo de países emergentes**

fatores exógenos, foram catalisados e exacerbados pela pandemia. Existem dois isolamentos: o de Manaus com o restante do Brasil e o dos demais municípios com Manaus. O propósito do presente trabalho será verificar as oportunidades de robustecimento da infraestrutura logística na Amazônia Ocidental, identificando linhas de ação exequíveis pelo poder público para reduzir a vulnerabilidade da população à escassez temporária de recursos fundamentais para a sobrevivência e dignidade de indivíduos.

Considera-se “Amazônia Ocidental” a área geográfica constituída pelos estados do Amazonas, do Acre, de Rondônia e de Roraima.

## ASPECTOS DA INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

Definiremos Logística como a “entrega de recurso necessário, em local e tempo oportunos”. Em situações de crise, no entanto, os objetivos são distintos. Cadeias de suprimento que operam em conjuntura emergencial possuem urgente prioridade na maximização do nível de serviço em um ambiente no qual pressões para uma precisa acomodação no tempo estão presentes. Em situações de crise, o objetivo primário é a eficácia das operações. Especificamente, isso se traduz nas necessidades de rápida movimentação e entrega de suprimentos críticos com elevação abrupta da demanda. Obviamente, quanto mais robusta e diversificada a infraestrutura da cadeia de suprimentos em dada região, menos difícil será o atendimento dos requisitos da logística de crise.

A primeira questão de caráter prático, a ser definida quando se realiza um planejamento logístico nacional, é: qual o modal logístico apropriado? A resposta

não é simples, em razão de nossa dimensão continental e das diversidades, sobretudo geográficas. Um aspecto a ser considerado é a necessidade de expansão do sistema multimodal, com padronização logística. O uso de contêineres possibilita a interligação entre diversos modais de transporte, tornando a cadeia de suprimentos mais eficiente.

Genericamente, segue a descrição de um parâmetro aceitável para definição do modal mais adequado a cada situação:

- Modal Rodoviário: mercadorias perecíveis, com algum valor agregado, pequenas e médias distâncias, transporte ponto a ponto, quando o tempo de trânsito for valor agregado;

- Modal Aquaviário: para grandes volumes de carga, grandes distâncias a transportar. Encontra-se redução do custo de frete;

- Modal Ferroviário: para grandes volumes de cargas, baixo valor agregado, grandes distâncias a transportar;

- Modal Aéreo: pequenos volumes de cargas e alto valor agregado, mercadorias com curto prazo de validade e/ou frágeis, grandes distâncias a transportar. E o tempo de trânsito é muito importante; e

- Modal Dutoviário: tubulações especialmente desenvolvidas e construídas para transportar produtos a granel por longas distâncias.

Observando a rede de transporte nacional, é possível visualizarmos as potencialidades de integração entre os modais aquaviário, rodoviário e ferroviário, tornando o “Sistema Brasil” mais eficiente.

Na Amazônia Ocidental, talvez a ampliação da estrutura rodoviária não seja a solução mais aceitável. A partir das estradas ocorre o processo de ocupação em massa não planejada, além da elevação da atividade de extrativismo de baixo valor agregado e alto impacto ambiental.

Mesmo em regiões onde o modal rodoviário permanece como o mais indicado, experiências negativas e lições aprendidas com as greves dos caminhoneiros mostraram a necessidade de se investir em modais alternativos ao rodoviário, a fim de manter a continuidade do abastecimento do país, reduzindo a dependência do transporte rodoviário.

Além das obviedades relacionadas ao tema ambiental, quanto maior for a percepção de que temos sistemas e processos baseados em sustentabilidade, menores serão as possibilidades de utilização desta linha argumentativa por potências estrangeiras para ingerência em assuntos internos. Definitivamente, a preservação ambiental passou a integrar da pauta do setor de Defesa.

As condições climáticas únicas e a formação geológica da área também não indicam como mais apropriados os modais terrestres, que terão elevado custo de manutenção e dificuldades técnicas desafiadoras. Na Amazônia, “a rua é o rio, e o rio é a rua”.

Além disso, o modal aquaviário é, inequivocamente, o sistema que gera as menores emissões de gases de efeito estufa (GEE) por quilômetro nas cargas transportadas, havendo potencial de redução, apresentando inegável força, particularmente em comparação com o modal rodoviário.

Grandes redes hidroviárias podem ser o meio mais rápido para o robustecimento da integração logística da Amazônia Ocidental, favorecendo o comércio e a geração de riqueza local em base socioambiental sustentável. O custo do transporte por águas interiores é consideravelmente menor do que por grandes estradas rodoviárias e ferroviárias. Rios e lagos são vias de comunicação com custos de infraestrutura e manutenção consideravelmente

inferiores aos demais modais. A principal vantagem do transporte por vias fluviais é a capacidade de movimentar cargas em grande volume, mantendo a intensidade do fluxo de insumos críticos necessários ao longo do tempo. Porém o tempo de transporte é baixo em comparação a outros modais. Quando o principal requisito em determinado contexto for a rapidez, especialmente no momento inicial de elevação abrupta da demanda, há que ser utilizado o modal aéreo em larga escala.

## **PERTINÊNCIA DO ESTUDO E POSSÍVEIS RESULTADOS ESPERADOS**

Em 2020, foi percebida a importância estratégica de indústrias e empresas de segmentos anteriormente não vislumbrados, como a farmacêutica, a de fabricação de equipamentos de saúde e a de transporte/armazenagem de insumos críticos, além da qualificação de recursos humanos para fazerem frente a pandemias e surtos epidemiológicos de qualquer natureza ou origem, além de ações de Defesa Civil e Segurança Humana, percebendo-se a necessidade de incremento e aperfeiçoamento da nossa capacidade de Mobilização Nacional, a qual necessita de flexibilização e modernização da legislação para seu emprego em catástrofes e desastres, e não apenas em caso de ameaça externa clássica. Vivemos tempos de ameaças difusas e guerra híbrida.

Para dar continuidade ao desenvolvimento do transporte por hidrovias, aproveitando o crescimento do agronegócio e o incremento do escoamento de sua produção pelo “arco norte”, é necessário aperfeiçoar a regulamentação do setor, de forma a possibilitar ao mercado e às empresas privadas nacionais e internacionais segurança e flexibilidade para in-

vestimento em infraestrutura e tecnologia portuária, aumento do número de embarcações e desenvolvimento da construção naval, de modo a tornar o Brasil um país mais competitivo e potencialmente forte na oferta do transporte aquaviário. Há que se desenvolver portos interiores modernos, seguros e desburocratizados, que ofereçam serviços de qualidade e com preços atrativos.

O cenário fiscal restritivo limita a capacidade de investimento estatal direto, o que determina a necessidade de que seja ampliado o potencial de atração de investimentos privados. É importante também que os embarcadores de cargas agrícolas e industriais tenham ambiente de negócios adequado para que possam investir em portos interiores e embarcações. Deve-se ressaltar, contudo, que o investimento privado exclusivo talvez não seja suficiente para esse propósito, restando necessário que o Governo Federal continue a investir e apoiar esse desenvolvimento, em parceria com as demais esferas de governo (estaduais e municipais).

Em relação às hidrovias da Região Norte, podemos constatar oportunidades de ampliação das condições de navegabilidade, reduzindo o tempo de transporte, tais como: realização de dragagens dos leitos dos rios; derrocamentos de pedrais; retificações; manutenção e implantação de sinalização náutica; levantamentos hidrográficos; manutenção e implementação de balizamento, quando necessário; implantação de sistemas de controle

operacional; e construção de barragens e eclusas. Além das melhorias das condições de navegabilidade, tem-se, ainda, ampliação e recuperação da capacidade das instalações portuárias, das estações de transbordo de cargas e de outras instalações portuárias que formam o conceito de sistema hidroviário.

Devemos também alavancar a capacidade de nossos institutos de Ciência e Tecnologia no desenvolvimento e produção de insumos de saúde (vacinas e medicamentos), mesmo os de classificação tecnológica como de “domínio público”, reduzindo a vulnerabilidade e a dependência externa.

**É importante que embarcadores de cargas agrícolas e industriais tenham ambiente de negócios adequado para investirem em portos interiores e embarcações**

## **SISTEMA NACIONAL DE MOBILIZAÇÃO (SINAMOB)**

Como a estrutura do Sinamob pode auxiliar no gerenciamento de situações de crise na Amazônia Ocidental?

O Sinamob, sancionado pela Lei

11.631, de 27 de dezembro de 2007, define Mobilização Nacional como o conjunto de atividades planejadas, orientadas e empreendidas pelo Estado, complementando a Logística Nacional, destinadas a capacitar o país a realizar ações estratégicas, no campo da Defesa Nacional, diante de agressão estrangeira.

Inicialmente, alguns pontos chamam atenção:

- visa solver os problemas relacionados ao esgotamento da capacidade logística em determinado tempo e espaço;
- as diretrizes do Sinamob não podem ser postas em prática a não ser em caso

de agressão estrangeira, o que não inclui o conceito de desastre; e

– o conhecimento mais aprofundado do Sinamob e a sua utilização durante a pandemia poderiam ter mitigado consequências graves da pandemia da Covid-19 na Amazônia Ocidental.

Urge a modernização normativa quanto ao emprego deste valioso instrumento. O Decreto nº 6.592, de 2 de outubro de 2008, entende Logística Nacional como o conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e meios necessários à realização das ações decorrentes da Estratégia Nacional de Defesa, o que inegavelmente confere ao Sinamob um viés militar. Esse enquadramento permanece fundamental em eventual situação de guerra ou crise internacional, mas pode e deve ter seu entendimento extrapolado para todas as vertentes do Poder Nacional, não apenas o Poder Militar. Dentre os diversos subsistemas que compõem a Mobilização Nacional, destaca-se, para objeto do presente estudo, o Subsistema Setorial de Mobilização Social, que visa proporcionar à população as necessidades sociais mínimas para fazer frente à situação emergencial de Mobilização Nacional.

O acionamento do Sinamob confere ao poder público capacidade para requisitar itens, redirecionar e incrementar o esforço logístico em situações de crise, mediante emprego de indústrias e empresas. Houve diversos casos de mobilização na prática, sem acionamento formal, amplamente noticiados, sendo verificada dificuldade muito maior para alocação de recursos às áreas mais remotas. Ou seja, como balancear a oferta de recursos críticos entre as áreas de maior adensamento e áreas remotas? A mobilização pode ajudar na elaboração de respostas. No Brasil, a Mobilização Nacional pode contribuir para o planejamento e a execução da Logística de Crise.

Sendo assim, deve-se procurar prever o maior número de cenários possíveis, para conflito, crise, defesa civil, desastres ambientais, emergências sanitárias, surtos epidemiológicos e necessidades dos canais logísticos decorrentes, planejando conjuntamente Logística e Mobilização. A infraestrutura logística presente em outros municípios além de Manaus pode ser otimizada para redução da pressão na capital do estado. Coari, Tefé e Tabatinga, por exemplo, possuem unidades hospitalares públicas, bases militares e aeródromos que podem ser utilizados na Logística de Crise. Devem ser identificados e propostos aprimoramentos no relacionamento das agências estatais envolvidas, nas três esferas de poder.

## **AS VERTENTES DA LOGÍSTICA – ALGUMAS CONSIDERAÇÕES**

São amplamente abordados na literatura acadêmica os conceitos de “logística militar” e “logística empresarial”, basicamente esgotando-se as bases metodológicas de planejamento e execução. Na logística empresarial, o objetivo global da otimização de qualquer sistema é maximizar o lucro. A boa logística empresarial significa colocar o produto no lugar certo, na hora e na quantidade certa, com custo competitivo. Por analogia, o propósito da logística militar é contribuir para o aprestamento da força militar em situação de paz e maximizar o poder de combate em emprego real. Logística militar significa, portanto, a manutenção do fluxo de recursos necessários em local e tempo oportunos, para manutenção do aprestamento e poder de combate da Força.

Porém, em análise preliminar, percebe-se a necessidade de maior aprofundamento e reflexão quanto à “logística administrativa estatal”, ampliando seu

entendimento e capilaridade no âmbito do poder público. Pretende-se, neste breve artigo, ressaltar a importância de que sejam aprofundados, por meio de estudos detalhados, aspectos de aprimoramento da “logística de estado” em situações de crise, incluindo a base conceitual da “logística humanitária”.

Algumas questões relevantes como ponto inicial: deve a logística administrativa estatal considerar o conceito de “planejamento da demanda”, previsto na logística empresarial (ou determinação de necessidades, na logística militar), para fazer frente a desastres? É possível utilizar a metodologia de construção de cenários prospectivos na fase de planejamento da Logística de Crise? Deve ser considerada a elevação do nível de estoque de insumos críticos, apesar do consequente aumento de custos?

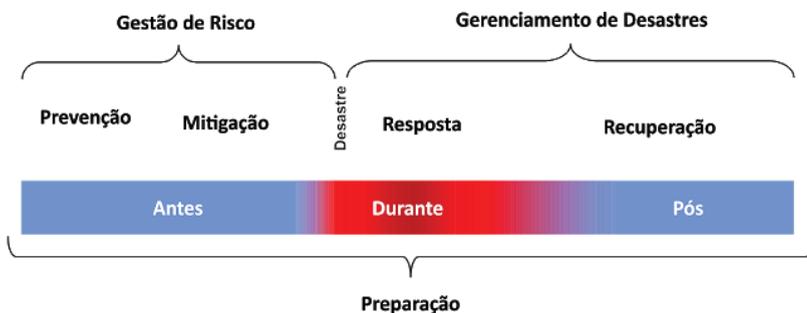
Em uma sociedade de tantas necessidades prementes, há que se levar em conta que o nível de estoques em qualquer processo produtivo é a fotografia de um dos valores que foram dispensados pelo governo ou empresa a partir de seu caixa. O dinheiro que deveria estar disponível foi empregado na produção, ou compra de produtos, matérias-primas ou materiais e estocado para cobrir alguma carência ou falha.

Tem-se recursos escassos para necessidades ilimitadas. Cada escolha implica necessariamente ao menos uma renúncia. Esse talvez seja o principal dilema. A logística estatal deverá buscar aquilo que é a meta da logística empresarial: redução de custos, aumento da eficiência, melhor nível de serviço prestado e maior satisfação do cliente (sociedade).

## A LOGÍSTICA DE CRISE, OU LOGÍSTICA DE DESASTRE, OU LOGÍSTICA HUMANITÁRIA

Como estruturar cadeias de suprimento mais eficazes para lidar com as complexidades logísticas na Amazônia Ocidental em emergências? O principal referencial teórico da situação de crise é a resposta imediata. Sugere-se o aprofundamento da investigação de como incrementar este referencial na região mais isolada do Brasil.

Em uma primeira tentativa de definição, “desastre” se trata de uma situação de ruptura ou mudança violenta no funcionamento normal de um sistema ou comunidade, que cause impactos indesejáveis e de grande magnitude em seres humanos, instalações, serviços ou meio ambiente. O desastre caracteriza-se por exceder a capacidade de resposta do sistema em



Referencial teórico da Logística de Crise. Fonte: ILOS

ações de contenção, resgate, reparação de danos, recuperação de bens e serviços e, sobretudo, de prestar assistência médica, alojamento temporário, água e alimentação à população afetada.

A “logística humanitária” é planejamento, implementação e controle eficaz e eficiente dos fluxos de produtos, materiais e informações provenientes das diversas origens às pessoas ou a setores afetados, a fim de atender às necessidades de sobrevivência. A existência prévia de um sistema logístico suficientemente robusto facilitará o planejamento e a execução da Logística de Crise. Pode-se concluir, ainda que parcialmente, a necessidade de identificar como é possível tornar mais eficaz o sistema logístico da Amazônia Ocidental, propondo mecanismos de implementação.

Ainda distante de esgotar o assunto, a estratégia de preparação para desastres na Amazônia Ocidental pode incluir ou aperfeiçoar mecanismos já existentes, tais como:

- treinamento dos recursos humanos que serão responsáveis por planejamento, coordenação e intervenção em caso de desastre, formando uma Comissão permanente que terá a atribuição de “soar o alarme” de um possível desastre com a antecedência necessária;
- manter um banco de dados com informações e análises sobre eventos anteriores para melhoria contínua das estratégias de prevenção e socorro;
- gestão de operações de grandes tempos e distâncias; e

– estabelecimento de parcerias entre os diversos atores envolvidos (governo, instituições privadas, ONGs, academia, a própria comunidade etc.) para coordenar a ajuda em caso de desastres, buscando atuação sinérgica.

Vislumbra-se grande potencial de sinergia não explorado entre as capacidades do Sinamob e a execução da Logística de Crise na Amazônia Ocidental, partindo-se dos seguintes pontos de aderência:

– Planejamento e previsão, baseando-se no conhecimento do contexto geográfico, social, político e físico da área onde as operações serão realizadas. O

sistema requer um plano de implantação e operação adequado, que deve ser entendido e aceito por todos e cada um dos envolvidos em sua aplicação.

– Mapeamento e revisão sistemática de elementos-chave da infraestrutura nacional de transportes (portos, aeroportos, rodovias, ferrovias, hidrovias),

considerando capacidades e dificuldades de rotas estratégicas, possíveis pontos críticos, disponibilidade de recursos para comunicações e riscos e bloqueios devido ao impacto de um evento.

## CONCLUSÃO

É factível a ocorrência de eventos de crise e desastres no futuro, o que torna obrigatório que se proponham inovações e aperfeiçoamentos no sistema de mitigação de riscos à segurança humana na Amazônia Ocidental. Devem ser considerados estudos já realizados e em andamento,

**A “logística humanitária”  
é planejamento,  
implementação e controle  
dos fluxos de produtos e  
informações para atender  
às necessidades  
de sobrevivência**

analisando os indicadores disponíveis e as informações de atores relevantes envolvidos no processo, identificando pontos de fraqueza, erros e acertos referentes ao caso concreto abordado, buscando a formulação de propostas que visem miti-

gar os riscos decorrentes de desastres na Amazônia Ocidental.

Apenas resta certo que a “compressão dos tempos” faz com que haja necessidade de agir com maior rapidez na resolução dos problemas.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<APOIO>; Apoio Logístico; Logística;  
<ÁREAS>; Amazônia;  
<FORÇAS ARMADAS>; Mobilização;

### REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS. Mudanças no programa BR do Mar são promulgadas. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/861570>.
- ALVARENGA, A. C.; NOVAES, Antonio Galvão N. *Logística Aplicada* – Suprimento e Distribuição Física. 3ª edição. São Paulo: Edgar Blücher, 2000.
- ANTAQ. Estatístico Aquaviário. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/ANUARIO/>.
- BALLOU, Ronald H. *Logística Empresarial* – Transportes, Administração de Materiais, Distribuição Física. São Paulo: Ed. Atlas, 1995.
- BALLOU, Ronald H. *Gerenciando a Cadeia de Suprimentos*: planejamento, organização e logística empresarial. Porto Alegre: Bookman, 2001.
- BRASIL. Constituição Federal de 1988.
- BRASIL. Lei nº 11.631, de 27 de dezembro de 2007. Dispõe sobre a Mobilização Nacional e cria o Sistema Nacional de Mobilização – Sinamob.
- BRASIL. Decreto nº 6.592, de 2 de outubro de 2008. Regulamenta o disposto na Lei nº 11.631, de 27 de dezembro de 2007, que dispõe sobre a Mobilização Nacional e cria o Sistema Nacional de Mobilização – Sinamob.
- BULLER, Luz Selene. *Logística Empresarial*. Curitiba, PR: Iesde Brasil, 2012.
- CASA CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. *Avaliação de Políticas Públicas*: Guia Prático de análise *ex ante*, Volume 1.
- CASA CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. *Avaliação de Políticas Públicas*: Guia Prático de análise *ex post*, Volume 2.
- DORNIER, P.D.; ERNST, R.; FENDER, M.; KOUVELIS, P. *Logística e operações globais, textos e casos*. São Paulo.
- ENSP. “Falta de oxigênio causa mortes e revela colapso em Manaus”. Disponível em: <https://informe.ensp.fiocruz.br/noticias/50926>.
- ESG. *Metodologia do Planejamento Estratégico*. Rio de Janeiro, 2020.
- FERNANDES, Kleber dos Santos. *Logística*: fundamentos e processos. Curitiba, PR: Iesde Brasil, 2012.
- GERTLER, P. J. et al. *Avaliação de Impacto na Prática*. Washington DC: Banco Interamericano de Desenvolvimento e Banco Mundial, 2ª ed.

- ILOS. “Matriz de Transportes do Brasil à espera de investimentos”. Disponível em: <https://www.ilos.com.br/web/tag/matriz-de-transportes/ILOS>.
- ILOS. “Logística em Situações de Crise”. Disponível em: <https://www.ilos.com.br/web/logistica-em-situacoes-de-crise-parte-1/>.
- LEAL, Túlio, FERREIRA, Márcio. *A Mobilização Nacional sob a Perspectiva Legislativa*. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas, Senado, 2021.
- LOTTA, Gabriela (Organizadora). *Teoria e Análises sobre Implantação de Políticas Públicas no Brasil*. Brasília: Enap.
- MONTEIRO, Simone. *Introdução à Logística*. Ação Educacional Claretiana, 2006.
- NIEDHARDT, Ana Cláudia. *Formulação de Políticas Públicas*. Brasília: Enap.
- NÓBREGA, Elisabeth Wanderley. “Evolução e perspectivas de desenvolvimento da Marinha Mercante”. Disponível em: [http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/id/1023/8/201139\\_vII.pdf](http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/id/1023/8/201139_vII.pdf).
- ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD, OFICINA REGIONAL DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. *Manual para el Manejo Logístico de Suministros Humanitarios*. Washington, D.C., 2000.
- SELEM, Arellano. “Logística de Desastres”. Posgrado de la Facultad de Administración. Unam, 2019.
- SERAFIM, Carlos. “O ataque do novo coronavírus e a mobilização despercebida no Brasil”. *Revista Marítima Brasileira*, V. 142, n. 01/03, janeiro/março 2022, pp. 123-138.
- SILVA, Glauco Peres da (2018). *Desenho de Pesquisa*. Brasília: Enap.
- TABOADA, Carlos. *Planejamento de cenários logísticos*. Curitiba, PR: Iesde, 2011.
- TABOADA, Carlos. *Gestão de Tecnologia e Inovação na Logística*. Curitiba, PR: Iesde, 2009.
- VELASQUEZ, Alessandro. “A importância das hidrovias brasileiras como fator de força para a política marítima e a estratégia marítima brasileira”. EGN, 2021.

# U-X 65A: A EVOLUÇÃO DA TECNOLOGIA DAS BATERIAS

RENÉ VOGT\*  
Engenheiro

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Foco Evolutivo  
Nova Bateria 1  
Nova Bateria 2  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

No artigo anterior, publicado na RMB 2<sup>a</sup>T/2023, estudamos a viabilidade de um submarino com mais AIP<sup>1</sup> e menos bateria, intitulado *U-X 65A*. A sugestão nos foi feita pelo submarinista alemão Capitão de Fragata Bernd Arjes, comandante de submarino e da Flotilha de Submarinos, engenheiro e professor dos novos comandantes de submarinos.

Naquele estudo, continuamos adotando a bateria de íons de lítio com

química LFP<sup>2</sup>, tal como elaborada pela TKMS-Saft e que deverá ser utilizada nos novos submarinos classe *U-212CD* para as Marinhas da Noruega (4X) e Alemanha (2X). No nosso caso, previmos dois compartimentos de baterias com um peso total de 156 toneladas. São 312 módulos de baterias, formando 52 *strings* de seis módulos cada, ligados em série, e os 52 *strings* ligados em paralelo, resultando numa energia armazenada igual a: 594V x 387Ah x 52 *strings* = 11.954 Wh.

---

\* Empresário e membro da Sociedade de Amigos da Marinha de São Paulo (Soamar-SP). Colaborador frequente da RMB. Recebeu a Medalha Revista Marítima Brasileira em 2017, relativa ao triênio 2014-2016, como autor do artigo “Novo estudo de um escolta para a Marinha do Brasil”, publicado na RMB do 1<sup>o</sup> trimestre de 2015.

1 AIP: Air Independent Propulsion.

2 LFP: Lithium Iron Phosphate.

Visando à melhoria da Taxa de Indiscrição e a um melhor arranjo da praça de máquinas, sugerimos o desenvolvimento do Gen-Set MTU16V4000U83, em vez do atual grupo gerador com um motor 12V. A Taxa de Indiscrição média calculada é de 17,3%. Para este novo estudo de bateria, manteremos essa configuração dos estudos anteriores (2ºT/2023 e 3ºT/2018).

Todos os nomes, marcas, modelos e dados foram obtidos de informações públicas e ostensivas, algumas poucas diretamente de pessoas que trabalham no ramo e não sujeitas a sigilo militar ou comercial. O autor assegura que não tem relações comerciais com firmas do mercado de defesa ou do ramo de baterias.

## FOCO EVOLUTIVO

Com as novas tecnologias, as baterias vão ficando cada vez mais poderosas. Mas, se mantivermos a mesma capacidade geradora para recarregá-las, mesmo que a nova bateria tenha uma *C rate* maior, teremos um aumento do tempo de recarga e, consequentemente, maior Taxa de Indiscrição.

Como consequência direta, se fixarmos uma capacidade da bateria considerada como adequada (requisito), a nova bateria poderá se tornar menor e mais leve do que a anterior. Disto resultaria mais espaço interno disponível e um saldo de peso a ser distribuído entre SWBS200/300/400/500/600.

Resumo, com o progresso e o aumento da capacidade da bateria e a mesma potência geradora, ou se mantém o tamanho

anterior com maior estoque de energia ou se mantém a capacidade anterior e se diminui o tamanho e o peso da nova bateria. Tudo dependerá dos requisitos operacionais do submarino.

Os principais itens nas pesquisas de melhoria das baterias podem ser resumidos da seguinte forma:

a) Obter maior densidade de energia expressa em Wh/litro e energia específica expressa em Wh/kg. Aqui deve se observar que há sempre dois valores: um referido às células propriamente ditas, e outro referido ao módulo de bateria completo montado com as células, estrutura mecânica (*rack*), unidades de controle eletrônico, ligações/conexões e refrigeração.

b) Obter maior velocidade de recarga ou *C rate*. A *C rate* é inversamente proporcional ao tempo:  $1C = 1$  hora,  $0,5C = 2$  horas,  $2C = 30$  min e assim sucessivamente.

A *C rate* mais alta propicia melhora na Taxa de Indiscrição porque recarrega uma bateria mais rapidamente. Para preservar o bom estado de uma bateria, pode-se recarregá-la com uma *C rate* menor do que a especificada pelo fabricante, mas evitar o contrário.

c) Melhoria do sistema de refrigeração das células com controles de temperatura mais precisos, que tem como consequência melhor eficiência e vida útil prolongada, além de reduzir riscos de acidentes, embora a química LFP apresente grande segurança ao fenômeno do *thermal run away*<sup>3</sup>.

d) Com células menores e mais leves, otimizam-se o tamanho e o peso dos mó-

**Com as novas tecnologias,  
as baterias vão ficando  
cada vez mais poderosas**

<sup>3</sup> *Thermal run away*: risco de incêndio ou explosão das células. A temperatura crítica das LFP é a mais alta de todas, mas novas composições de baterias, como, por exemplo, da Sakuú, no Vale do Silício, Califórnia, trabalham com eletrólito sólido, zerando este risco.

dulos que serão instalados nos compartimentos de baterias, com vantagens óbvias. Os módulos de bateria são formados pelas células agrupadas em *strings*, sistema de refrigeração, estrutura e módulos eletrônicos de controle dos *strings* de células e do módulo como um todo.

e) Redução do custo de fabricação e do risco político-estratégico ao eliminar-se a utilização de certos minerais caros e/ou raros, como o níquel e o cobalto. Como exemplos, sejam citadas apenas três das químicas mais utilizadas: NCA (*lithium nickel cobalt aluminum oxide*), NMC (*lithium nickel manganese cobalt oxide*) e LCO (*lithium cobalt oxide*).

f) Maior vida útil expressa em maior número de ciclos sem efeito memória. A vida útil das baterias é função direta dos cuidados com a manutenção, como o controle da temperatura, cuidados na estocagem quando atracado no cais, a DOD<sup>4</sup> durante as operações e sua frequência.

g) Estão sendo pesquisados eletrólitos sólidos e anodos de silício poroso. Estes eletrólitos reduzem a zero o risco de fogo ou explosão, e os novos anodos exploram a capacidade elétrica muito superior do silício.

## NOVA BATERIA 1

Pesquisamos a firma chinesa Svolt, cuja fatia do mercado automotivo mundial gira em torno de 10%. Tomamos como exemplo sua nova bateria, denominada L600 Short Blade 2nd Generation.

Esta bateria (no caso uma célula) apresenta uma capacidade de 196Ah, densidade de energia volumétrica 430Wh/litro, voltagem 3,3Volts, uma  $C\ rate = 1,6$

*fast-charging*, dimensões 575 mm x 118 mm x 22 mm e peso = 3,5 kg.

Para a construção de um módulo, aproximadamente igual ao da TKMS-Saft com química LFP (148 x 50 x 29 cm/500 kg)<sup>5</sup>, arranjamos camadas com três células L600, resultando numa seção transversal de 575 mm x 354 mm. Formamos um *string* de 36 células ligadas em série, organizadas em 12 camadas x 3 cm = 36 cm a altura, incluindo refrigeração e montagem, resultando numa tensão igual a 118,8 Volts e uma capacidade de 196 Ah.

Nosso novo módulo Svolt com quatro *strings* de células teria as seguintes dimensões e peso: aproximadamente 57,5 cm x 35,4 cm x (36 x 4) 144 cm e peso de 504 kg<sup>6</sup>. A energia armazenada por um módulo de bateria Svolt Short Blade L-600 2nd Gen seria: 118,8 V x 4 (*strings* de células) x 196 Ah = 93.139 Wh >> 38.313 Wh (TKMS-Saft).

No caso do *U-X 65A*, verificamos que um compartimento de bateria (*U-X 65A* tem dois) pode comportar 20 *strings* de módulos ligados em paralelo, cada um composto de cinco módulos, resultando em: 118,8V x 5 módulos x 196 Ah x 4 *strings* de células x 20 *strings* de módulos = 9.314 Wh (+55,83%) > 5.977 Wh (TKMS-Saft do *U-X 65A*).

A tensão da rede de bordo seria, portanto, a mesma de 594 Volts, como antes, com TKMS-Saft. O novo peso da bateria por compartimento seria de 20 *strings* x 5 módulos x 507 kg = 50.700 kg contra os 78.000 kg anteriores TKMS-Saft, por compartimento.

A nova energia armazenada (dois compartimentos) seria de 18.628 Wh, ou

4 DOD: Depth Of Discharge, ou Taxa de Descarga. Durante os períodos de porto, elas sempre devem ficar carregadas e, durante uma operação normal, descargas superiores a 50% devem ser evitadas quando possível.

5 A TKMS escolheu estas medidas de um módulo por sua semelhança com as baterias de chumbo-ácido tradicionais, facilitando um eventual *retrofit*.

6 TKMS-Saft: 148 cm x 50 cm x 29 cm/456 kg.

91,7% dos 11.954 kWh x 1,7 = 20.322 kWh da TKMS-Saft, com a tecnologia de anodos de silício da Leydenjar. Aplicando-se esta tecnologia de anodos de silício poroso nas L600, a energia aumentaria ainda mais, para 18.628 kWh x 1,7 = 31.668 kWh.

Quanto à vida útil da bateria, o fabricante cita um desempenho de 3.500 ciclos com 100% de DOD ou 5.000 ciclos com 80% de DOD. Supondo que o submarino faça cinco viagens/ano e descarregue/re-carregue a bateria, digamos, 20 vezes por viagem, a bateria teria uma vida útil de aproximadamente 35 anos.

Contudo a bateria perde capacidade ao longo do tempo, e este valor poderia ser multiplicado por 0,8, resultando em 28 anos. Seria admissível supor uma troca

preventiva de baterias a cada 20 anos (reforma de meia-vida). Somente para termos uma ideia da ordem de grandeza, a Marinha da Alemanha estipula um número de horas de operação em que, quando atingido, as baterias são trocadas por novas, não importando o estado das antigas.

Aproveitando as tabelas do estudo anterior, vamos verificar o desempenho do submarino para cada caso, ou seja, uma bateria com capacidade de 18.628 kWh e outra com 31.668 kWh. E vamos comparar os dois resultados com o estudo anterior da bateria LFP da TKMS-Saft. A escolha da bateria teria por parâmetros

os requisitos operacionais e as eventuais vantagens de redução do peso próprio, com o saldo sendo aproveitado nos SWBS do submarino.

**A Marinha da Alemanha  
estipula um número de  
horas de operação em que,  
quando atingido, as baterias  
são trocadas por novas,  
não importando o estado  
das antigas**

Bateria DOD (%)	25%	50%	75%
V (nós)	Submerso: 10 nós / Snorquelando: 5 nós <sup>7</sup>		
Potência (kW)	Regime <sup>8</sup> : DS = 670 kW / Snorquelando: 330 kW		
Bat. 20.321 kWh	5.080 kWh	10.160 kWh	15.240 kWh
Tempo DS10kt (hs)	7,58	15,16	22,75
Tempo NS <sup>9</sup> 5kt (hs)	1,62	3,15	4,68
IR (%)	17,6	17,2	17,1
Nº de ciclos <sup>10</sup>	37	19	13
Tempo total (hs)	340	348	357
Trajeto (m.n.)	3.105	3.180	3.262

Tabela 1 – 2 x Gen-Sets MTU16V4000U83 – Operação exclusiva com bateria, geradores e *snorquel*. Bateria LFP da TKMS-Saft do estudo original, publicado na RMB 2ª T/2023

7 O Comandante Wallner privilegia uma velocidade de snorquelagem de 5 nós, em vez de 3 nós.

8 Inclusive Hotel-Load = 140 kW.

9 NS: Near Surface, snorquelando.

10 Nº de ciclos = número total de snorquelagens. O estoque de diesel igual a 56 tons é totalmente consumido cobrindo o raio de ação.

	DOD 25%	DOD 50%	DOD 75%
Bat. 20.321 kWh	5.080 kWh	10.160 kWh	15.240 kWh
Tempo de navegação	1,21 hs	2,42 hs	3,64 hs
Percurso	24,2 m.n.	48,4 m.n.	72,8 m.n.

Tabela 2 – DS – Deep Submerged com 20 nós. Precisando evadir-se, mudando de rumo e de profundidade a toda velocidade, a demanda de potência máxima = 4.191 kW para desenvolver 20 nós

Bateria DOD (%)	25%	50%	75%
V (nós)	Submerso: 10 nós / Snorquelando: 5 nós		
Potência (kW)	Regime: DS = 670 kW / Snorquelando: 330 kW		
Bat. 18.628 kWh	4.657 kWh	9.314 kWh	13.971 kWh
Tempo DS10kt (hs)	7,00	13,90	20,90
Tempo NS 5kt (hs)	1,50	2,90	4,30
IR (%)	17,65	17,26	17,06
Nº de ciclos	40	20	14
Tempo total (hs)	340	336	357
Trajeto (m.n.)	3.100	3.080	3.227

Tabela 3 – 2 x Gen-Sets MTU16V4000U83 – Operação exclusiva com bateria, geradores e *snorquel*

	DOD 25%	DOD 50%	DOD 75%
Bat. 18.628 kWh	4.657 kWh	9.314 kWh	13.971 kWh
Tempo navegação	1,11 hs	2,22 hs	3,33hs
Percurso	22,2 m.n.	44,4 m.n.	66,7m.n.

Tabela 4 – DS – Deep Submerged com 20 nós. Precisando evadir-se, mudando de rumo e de profundidade a toda velocidade, a demanda de potência máxima é 4.191 kW para desenvolver 20 nós

Bateria DOD (%)	25%	50%	75%
V (nós)	Submerso: 10 nós / Snorquelando: 5 nós		
Potência (kW)	Regime: DS = 670 kW / Snorquelando: 330 kW		
Bat. 31.668 kWh	7.917 kWh	15.834 kWh	23.751 kWh
Tempo DS10kt (hs)	11,8	23,63	35,45
Tempo NS 5kt (hs)	2,50	4,85	7,23
IR (%)	17,48	17,03	16,94
Nº de ciclos	24	12	8
Tempo total (hs)	343	342	341
Trajeto (m.n.)	3.132	3.123	3.124

Tabela 5 – 2 x Gen-Sets MTU16V4000U83 – Operação exclusiva com bateria, geradores e *snorquel*

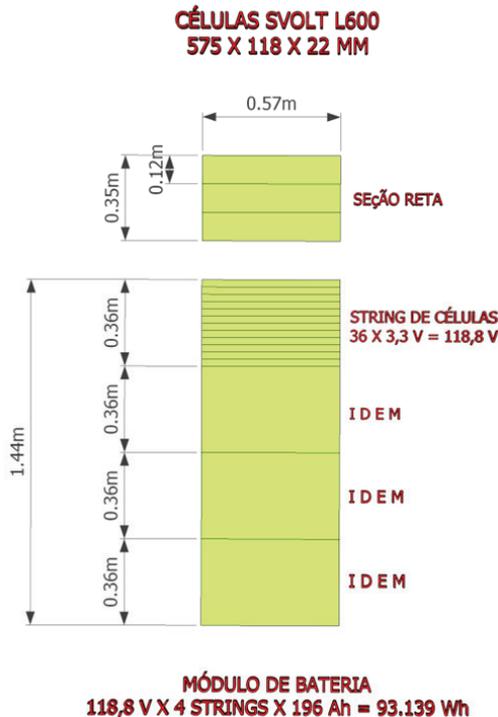
	DOD 25%	DOD 50%	DOD 75%
Bat. 31.668 kWh	7.917 kWh	15.834 kWh	23.751 kWh
Tempo navegação	1,89 hs	3,78 hs	5,67 hs
Percurso	37,8 m.n.	75,6 m.n.	113,3 m.n.

Tabela 6 – DS – Deep Submerged com 20 nós. Precisando evadir-se, mudando de rumo e de profundidade a toda velocidade, a demanda de potência máxima é 4.191 kW para desenvolver 20 nós

Observando as tabelas de 1 a 6 acima, constatamos que as distâncias, os tempos totais navegados e as taxas de indiscrição se equivalem. Entretanto, quanto maior for a capacidade da bateria, maior será o tempo absoluto de exposição, considerando a mesma taxa de descarga nos três casos, porque mantivemos sempre a mesma capacidade geradora.

Para o caso de uma evasão a 20 kts com taxa de descarga de 75%, 72,8m.n. (TKMS-Saft) de percurso, é considerada

uma distância segura, segundo o Capitão de Mar e Guerra (RM-1) R. Wallner. Então, 67 m.n. não estão longe desta meta. Aparentemente, a bateria de 18.638 kWh seria a escolha mais lógica, porque: resultaria num menor tempo de exposição, mantendo o mesmo raio de ação e a mesma Taxa de Indiscrição, e ainda haveria um ganho (saldo positivo) de peso de 54 tons a serem distribuídas nos SWBS100 a 600. Os volumes dos dois compartimentos de bateria seriam mantidos.



## NOVA BATERIA 2

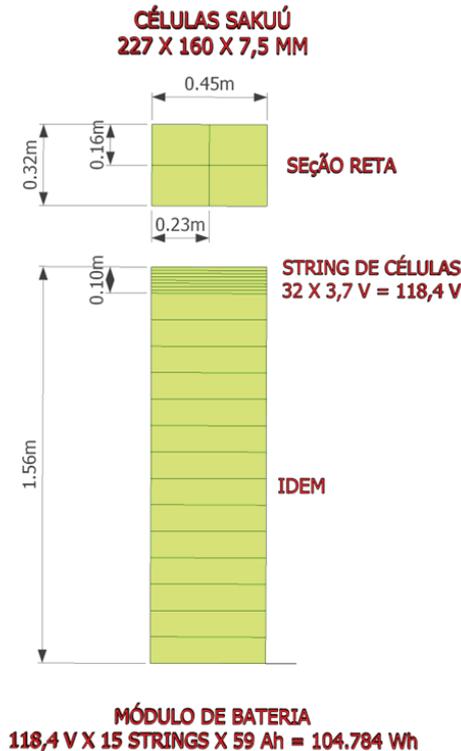
A Sakuú, estabelecida no Vale do Silício, está engajada na produção de baterias de íons de lítio no estado sólido, pelo processo de impressão 3D, resultando num custo 40% menor e em células 30% mais leves do que as baterias LFP tradicionais.

Comparando com um módulo da TKMS-Saft, que tem, em relação à célula, um volume de 112 litros, ou 289 kg, a Sakuú, já tendo atingido um nível de capacidade igual a 800 Wh/litro, resultaria numa energia 112 litros x 800 Wh/litro = 89.600 Wh, bem superior à TKMS-Saft original, mas 96,2% da Svolt chinesa. O peso do módulo seria aproximadamente

$289 \text{ kg} \times 0,7 \times 1,15 = 233 \text{ kg} \ll 507 \text{ kg}$  da Svolt ou TKMS-Saft.

A célula LFP da TKMS-Saft é cilíndrica e tem um volume de 0,413 litros, com 1,07 kg. Uma amostra comercial de célula da Sakuú (em inglês, *pouch*) tem 227 mm x 160 mm x 7,5 mm (0,2724 litros) com 3,7 Volts e 26 Ah. Disto resulta uma energia de 96,2 Wh (353 Wh/litro). Como é dito ser esta bateria 30% mais leve do que as LIB<sup>11</sup> normais, esta célula então pesa aproximadamente 0,494 kg.

Tendo a Sakuú atingido nova meta em 2022, com uma nova célula de 800 Wh/litro ou 310 Wh/kg, Para a célula acima, calculamos:  $800 \text{ Wh/litro} \times 0,2724 \text{ litros} = 217,92 \text{ Wh} \div 3,7 \text{ V} = 59 \text{ Ah}$  de capacidade. Estipulamos uma camada com quatro



11 LIB: Lithium Ion Battery.

destas células, resultando numa seção reta para um módulo com 45,4 cm x 32,0 cm.

Consideramos duas camadas com um total de 32 células em série (*string* de células), resultando em  $32 \times 3,7 \text{ V} = 118,4 \text{ Volts}$ . O *string* de células teria uma altura de 10,4 cm, incluindo montagem e refrigeração. Quinze *strings* de células em paralelo (formando um módulo) teriam a capacidade de 118,4 Volts e 59 Ah x 15 = 885 Ah. A energia de um módulo seria: 885 Ah x 118,4 V = 104.784 Wh. O módulo teria 156 cm x 45,4 cm x 32,0 cm, pesando 32 células x 15 strings x 0,494 kg x 1,15 (acessórios) = 273 kg.

O desenho feito pelo autor admite 24 *strings* de seis módulos cada por compartimento de bateria do U-X 65A.

A voltagem da rede de bordo teria seis módulos x 118,4 V = 710,4 Volts, e a energia armazenada por bateria/compartimento seria 710,4 V x 24 *strings* x 885 Ah = 15.088.896 Wh. Os dois compartimentos do U-X 65A

teriam, juntos, 30.178 kWh, sem considerar o recurso da tecnologia de anodos de silício poroso da Leydenjar, mantida como uma eventualidade futura.

A economia de peso em relação à bateria original TKMS-Saft seria de: (500 kg x 312 módulos) – (273 kg x 288 módulos) = 156 – 79 = 77 tons, que reverteriam para SWBS200/300/400/500/600. Entretanto optamos por reconfigurar uma única bateria/compartimento com 30 *strings* de módulos. Assim, a energia armazenada passa a ser: 710,4 V x 30 *strings* x 885 Ah = 18.861 kWh (18.861 x 1,7 = 32.064 kWh – Leydenjar). A nova economia de

peso será: 156 t – (273 kg x 180 módulos) = 107 tons. O saldo de volume interno disponível seria de cerca 19 m<sup>3</sup>.

## CONCLUSÃO

A bateria Sakuú com 18.861 kWh seria, possivelmente, a melhor opção, com melhor saldo de peso e volume interno a ser redistribuído e bateria no estado sólido (eletrólito sólido) com o maior índice de segurança e vida útil. Mantém-se, ainda, a opção para futura inserção da tecnologia Leydenjar. As tabelas 3 e 4 se aplicam.

Esta opção de baterias LIB em estado sólido produzidas por impressão 3D pela Sakuú deve merecer máxima atenção. Pelos cálculos acima, vemos que seria a bateria mais leve para um mesmo volume e com a maior capacidade de armazenar energia. O fabricante anuncia uma redução de custos da ordem de 40% com este processo de fabricação,

**As baterias LIB em estado sólido produzidas pela Sakuú seriam as mais leves para um mesmo volume e com a maior capacidade de armazenar energia**

larga vantagem sobre a concorrência. Outra vantagem deste processo é a possibilidade de criar células e módulos de bateria com formas geométricas específicas ou otimizadas para facilitar/otimizar a instalação da(s) bateria(s) no submarino.

Embora se diga que o papel aceita tudo, alguns itens publicitários podem ser críveis, posto que uma empresa desta importância nos EUA não pode se expor a processos por informações fraudulentas. A empresa propaga que as baterias Sakuú têm 100% mais capacidade do que as baterias de ponta em geral e que podem ser recarregadas a 80% em 15 minutos

(claro, desde que haja corrente elétrica suficiente disponível), com capacidade de retenção de energia de 97% depois de 200 ciclos e 80% depois de 800 ciclos. O fabricante anuncia um ciclo de vida mais longo que os dos concorrentes, mas não específica. Pelo que se sabe, em geral, as baterias de íons de lítio modernas têm uma vida útil de pelo menos 2.500 ciclos (100% DOD). Essas baterias Sakuú não são inflamáveis, são estáveis e atendem às

normas industriais e certificações internacionais. Materiais sólidos dos eletrólitos não são tóxicos.

Os engenheiros da Marinha do Brasil teriam a possibilidade de projetar a configuração de uma bateria na medida das nossas necessidades. Dever-se-iam criar protótipos e colocá-los em teste de laboratório para familiarização com o produto e confirmação das informações técnicas do fabricante.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<CIÊNCIA & TECNOLOGIA>; Baterias; Submarino; Tecnologia;

# COOPERAÇÃO BRASIL-ÁFRICA DIANTE DA PRESENÇA CHINESA: Uma articulação pela Missão Naval brasileira na Namíbia

MIGUEL HENRIQUE ALEXANDRE DIAS ALVES\*  
Capitão de Fragata

---

## SUMÁRIO

Introdução  
A cooperação Brasil-África e a inserção chinesa  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

Em 17 de fevereiro de 2013, o ministro da Defesa à época, Celso Amorim, decolava de Brasília-DF para uma visita a Angola e à Namíbia. Na sua comitiva, havia 14 empresários, principalmente da indústria de defesa. O propósito era ampliar a cooperação com países africanos da costa ocidental (ZANINI, 2017). Na Namíbia, um dos países

visitados, a Marinha do Brasil (MB) já se fazia presente desde 1994. Naquele momento, o país, recém-independente<sup>1</sup>, recebeu da África do Sul o estratégico porto de Walvis Bay, no Atlântico Sul. A viagem do chanceler brasileiro buscava, com quase 20 anos de atraso, uma tentativa mais coordenada de aproveitar laços importantes construídos pela MB na institucionalização da Marinha da Namíbia (MONTEIRO, 2017).

---

\* Atualmente serve na Escola de Guerra Naval (EGN) e é mestrando em Estudos Estratégicos no Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense.

1 A Namíbia conquistou sua independência em 21 de março de 1990.

As relações diplomáticas entre o Brasil e a África independente, pós-colonialismo, não possuem uma estratégia linear. As dificuldades em se traçarem planos de articulação para concretizar uma relação estável foram diversas. Presença de importantes países na região (como a China, que será foco deste trabalho), economias não complementares, problemas com posturas ideológicas nacionais e crises econômicas foram alguns dos obstáculos enfrentados na trajetória das relações diplomáticas entre o continente africano e o Brasil. A MB, por meio do Acordo de Cooperação Naval Brasil-Namíbia (ACNBN), permanece como uma das ferramentas para essa importante articulação de política externa.

Este artigo possui como propósito analisar a importância da Missão Naval do Brasil na Namíbia para as relações do País com a África, investigando a inserção da China nesse contexto. Nortearmos a investigação por meio de uma abordagem qualitativa, utilizando como principal instrumento a pesquisa bibliográfica, ou seja, o estudo se desenvolverá por meio de consulta de documentos, livros, artigos e *sites* especializados. Dessa forma, a discussão científica conseguirá ser concretizada (LIMA, 2007).

Para alcance do propósito, estruturamos o pensamento da seguinte forma: após esta introdução, realizar-se-á breve histórico das relações do Brasil com a África, tendo como ponto de partida o processo de descolonização do continente. Logo após, serão abordados os movimentos chineses nesse mesmo quadro, com ênfase nas relações com a Namíbia, correlacionando as oportunidades aproveitadas e perdidas pelo Brasil.

Em seguida, colocaremos em foco o ACNBN, apresentando seus antecedentes, sua relevância e suas possibilidades de utilização como diálogo na coordenação de estratégias mútuas entre o Brasil e a África, especialmente em sua costa ocidental. Será examinado o papel da China como obstáculo dentro dessa conjuntura. Na conclusão, realizaremos uma síntese integradora, verificando se atingimos a meta diante da importância da Missão Naval brasileira na Namíbia para as relações do País com a África.

O historiador naval Eric Grove (1990) ressalta que as Marinhas contemporâneas possuem forte vertente na contribuição para a diplomacia dos Estados. Para entendermos como essa colaboração operou no ACNBN, precisamos antes descrever as conjunturas históricas que conduziram Brasil e África a partir da década de 50, época em que se inauguraram as emancipações africanas de suas antigas metrópoles europeias.

## **Marinhas contemporâneas contribuem para a diplomacia dos Estados**

### **A COOPERAÇÃO BRASIL- ÁFRICA E A INSERÇÃO CHINESA**

#### *As Relações do Brasil com a África*

A política externa nacional para o continente africano possui histórico de aproximações e de afastamentos, dependendo da postura governamental e institucional do país e das conjunturas internacionais. As linhas estratégicas dessa política foram alteradas por diversos motivos ao longo do tempo. A diplomacia brasileira identificou a necessidade de um planejamento mais elaborado para a África ainda nos movi-

mentos de independência dos seus países, a partir da segunda metade da década de 50 do século passado. Desde esse momento até os dias de hoje, ocorreram diversas mudanças no rumo-base dessas relações.

Um dos primeiros acadêmicos a colocar a África como prioritária para as relações internacionais brasileiras foi Adolfo Justo Bezerra de Menezes (1910-1990), ressaltando-se a relevância do seu livro *O Brasil e o Mundo Ásio-africano*. Outro marco importante, ocorrido na transição dos governos de Getúlio Vargas (1882-1954) e Juscelino Kubitschek (1902-1976), quando o Brasil se encontrava sob o comando de Café Filho (1899-1970), foi o posicionamento do Itamaraty contra o colonialismo na Conferência de Bandung<sup>2</sup> (Bezerra de Menezes representou o Brasil nessa conferência) (SARAIVA, 1998).

Nos governos de Jânio Quadros (1917-1992) e João Goulart (1919-1976), com suas políticas externas independentes e de não alinhamento, buscou-se a realização de diversos tratados e consultas com países africanos independentes. Nesse período, em virtude dos laços brasileiros históricos com Portugal, a influência da relação lusitana com suas colônias<sup>3</sup> resultou em obstáculos para a atuação diplomática brasileira no continente (SARAIVA, 1998; SARAIVA, 2015).

Ainda na primeira metade da década de 60, ocorreu um incremento da participação diplomática nacional na África. Naquele contexto, era preponderante o discurso da chancelaria baseado na

conexão da forte matriz cultural africana do Brasil e na teoria das três raças (negros, brancos e mestiços vivendo em harmonia)<sup>4</sup>. Esta abordagem implicou a interpretação de subjugação por parte de alguns países africanos em relação ao Brasil. Assim, mesmo com o rompimento do alinhamento brasileiro com o colonialismo português, ainda houve dificuldade de aproximação com a África, resultando na não operacionalização de acordos concretos (SARAIVA, 1998).

Castelo Branco (1897-1967), além de retomar o posicionamento da orientação com Portugal, foi guiado pelo forte alinhamento com os Estados Unidos da América (EUA), consequentemente uma aceitação de interdependência militar, econômica e política. É importante ressaltar que a grande maioria dos movimentos de independência africanos possuía auxílio ou da ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (ex-URSS) ou da China. Assim, a dicotomia socialismo-capitalismo pautou as relações Brasil-África nesse período (SARAIVA, 1998).

Especificamente no caso da Namíbia, um dos movimentos mais importantes pela libertação do país, a Organização do Povo do Sudoeste Africano, sigla em inglês Swapo<sup>5</sup>, recebia auxílios tanto de Moscou como de Pequim (MELBER, 2017). Além disso, nesse período inicial dos governos militares, o Brasil também estreitava laços com a África do Sul, mesmo com o sistema do *apartheid* em vigor, dentro de uma lógica liberal de

2 A Conferência de Bandung ocorreu em abril de 1955 e reuniu diversos chefes de estado de Ásia, África e América Latina, incluindo o mundo árabe. Intitulado de bloco não alinhado com as potências da época (Estados Unidos e União Soviética), cerca de 30 países se comprometeram com alguns princípios norteadores nas suas relações internacionais: anticolonialismo, antirracismo, busca de desenvolvimento econômico e neutralidade na Guerra Fria.

3 O discurso do Estado português para relacionamento com suas colônias empregava a visão de Gilberto Freire, na qual entendia-se que existiam laços de amizade e boa convivência entre os lusitanos e suas colônias.

4 Essa postura também foi inspirada nos pensamentos de Gilberto Freire e de sua obra *Casa Grande e Senzala*.

5 South West Africa People's Organization (Swapo).

política externa à época. Nesse momento, a China já apresentava inserção dentro do futuro país da costa ocidental africana (SARAIVA, 1998).

Após o governo brasileiro perceber que não havia reciprocidade suficiente dos EUA em relação ao alinhamento diplomático, Costa e Silva (1899-1969) buscou uma posição mais autônoma na articulação da política externa. Uma das ações desse novo momento foi a tentativa de colocar o País como mediador para os conflitos entre Portugal e suas colônias africanas, negado pelos lusitanos. É nessa etapa que a política militar desenvolvimentista começa a ganhar musculatura dentro do conceito de “Brasil Potência” (SARAIVA, 1998). Cabem aqui os apontamentos de Freixo (2017) sobre o relacionamento de Portugal com suas colônias africanas e a inserção do Brasil nesse transcurso:

Portugal, que foi a primeira potência europeia a se estabelecer na África, acabaria sendo a última a se retirar de lá. Nesse processo, o Brasil acabaria tendo um importante papel ao ser o primeiro Estado estrangeiro a reconhecer a independência de Angola e a estabelecer rapidamente relações diplomáticas e comerciais com os novos países africanos de língua portuguesa, em um novo momento da diplomacia brasileira: o do “Pragmatismo Responsável”, do Chanceler Azeredo da Silveira, durante a presidência do Gen. Ernesto Geisel (1974-1979). (FREIXO, 2017, p. 115)

No governo Médici (1905-1985), o Embaixador Mário Gibson Barbosa

(1918-2007) realizou a primeira viagem de um chanceler à África Austral, acompanhado de uma comissão de empresários. Já no governo Geisel (1907-1996), com seu pragmatismo responsável, chega-se não só ao auge do desenvolvimentismo como, já ressaltado por Freixo (2017), o Brasil é o primeiro país a reconhecer a independência de Angola, em 1975. Isto demonstrava o efetivo rompimento com fronteiras ideológicas, já que existia forte apoio soviético e cubano à independência angolana (FREIXO, 2017; RIBEIRO, 2007).

Com Figueiredo (1918-1999) no poder, a política externa brasileira para a África atinge seu ápice no século XX, com a realização, em novembro de 1983, da primeira viagem de um chefe de Estado brasileiro ao continente africano desde Dom Pedro II<sup>6</sup>.

Juntamente ao ciclo de desenvolvimento consolidava-se o primeiro movimento de internacionalização de empresas brasileiras, atuando principalmente em países africanos e no Oriente Médio (FREIXO, 2017; RIBEIRO, 2007).

O governo Sarney (1930-) precisou enfrentar a forte crise da década de 80, alavancada pelo choque das taxas de juros exercidas pelos EUA e pela queda no valor das *commodities*. Esse processo impossibilitou qualquer avanço em relação à articulação de políticas externas mais ambiciosas. Do outro lado do Atlântico Sul, conflitos internos irromperam na África, ampliando os obstáculos para cooperações sul-sul no continente. Em paralelo, a China, apesar de um período de desaceleração nas relações com a África nas décadas de 80 e 90, avançava gradualmente com um projeto abrangente de relacionamento com

6 A visita do imperador se limitou ao norte da África, enquanto Figueiredo percorreu países como Nigéria, Guiné-Bissau e Senegal.

países africanos, com bases ideológicas e econômicas (CERVO e BUENO, 2015; RIBEIRO, 2007).

Ao longo dos anos do governo de Fernando Henrique Cardoso (1931-), a postura neoliberal direcionou a política externa. No que diz respeito à África, houve a tendência de valorizar as relações bilaterais com países que possuíam maior relacionamento econômico com o Brasil. Assim, apenas Nigéria, Angola e África do Sul tiveram certa relevância diplomática para o Itamaraty (CERVO e BUENO, 2015; FREIXO, 2017; RIBEIRO, 2007). Foi nesse contexto que o ACNBN surgiu. Cabe agora expormos como a China se inseriu nessa conjuntura, dando ênfase ao seu relacionamento com a Namíbia, sublinhando a importância da Missão Naval do Brasil como presença antagonista a Pequim no país.

### *A China na África*

Após apresentarmos um sucinto histórico das relações Brasil-África, no período pós-colonização europeia até o advento do ACNBN, vamos abordar como a China conduziu este mesmo movimento. Colocaremos uma lente de aumento na relação sino-namibiana. É fundamental evidenciarmos como esse importante ator mundial se inseriu diante da articulação da política externa brasileira para a África, sobretudo na Namíbia, por meio do ACNBN como porta de entrada. Iniciaremos abordando o processo de mudança do eixo ideológico para o econômico no aproveitamento da relação China-África.

A proclamação da República Popular da China em 1949, resultado da vitória de Mao Tsé Tung (1893-1976) sobre Xian Kai-Shek (1887-1975), coincide com o início do período das independências dos países africanos em relação

à Europa Ocidental. Essa identificação de emancipação política recíproca foi utilizada como elo inicial na articulação diplomática chinesa com a África. A conexão político-ideológica foi utilizada como eixo prioritário até o início da década de 70. Nesse quadro insere-se, inclusive, a conferência afro-asiática de Bandung, já citada. Cabe ressaltar que o Brasil participou somente como convidado, pois a reunião possuía como foco o posicionamento dos países recém-independentes dos continentes asiáticos e africanos (ALMEIDA, 2012).

Ao final da década de 60, Pequim iniciou um processo de alteração do eixo ideológico para o econômico. Inicialmente, adotou o que Almeida (2012), utilizando a terminologia de Alden (2017), cita como “projetos de prestígio”. A China financiava e oferecia serviços de construção a baixo custo de edificações emblemáticas para os países: palácios de governo, casas congressuais, centros de convenções e estádios esportivos, entre outras. O intuito era substituir as construções do período colonial e, concomitantemente, alterar o apoio ideológico pelo econômico.

A conferência Afro-Asiática de Bandung, 1955, consagrou o movimento dos Países Não Alinhados. Na terceira conferência, intensificaram-se os movimentos de descolonização na África entre as décadas de 1960 e 1970. Nesse período, a China passou a declarar apoio aos movimentos de descolonização e estabelecer relações diplomáticas. Isso foi um marco na diplomacia e na cooperação econômica, com ajuda financeira para obras de infraestrutura, e com o objetivo de estabelecer a imagem chinesa diante da cooperação sul-sul. (ALMEIDA, 2012, p. 53)

Almeida (2012) elucida bem os resultados políticos desse relacionamento chinês construído desde o início das independências africanas:

A eficácia dessa estratégia diplomática pôde ser comprovada quando, em 1971, os votos dos países africanos independentes foram determinantes para que a República Popular da China tomasse o lugar de Taiwan nas Nações Unidas e, principalmente, assumisse o assento permanente no Conselho de Segurança (ALMEIDA, 2012, p. 54).

Nesse momento, entre as décadas de 70 e 80, a China finalizava o processo de afastamento diplomático com a ex-URSS<sup>7</sup>. Isso contribuiu para uma abordagem mais seletiva de apoios ideológicos na África por Pequim, buscando cada vez mais parcerias preponderantemente econômicas (ALMEIDA, 2012).

Em 1973, cerca de 30 países africanos recebiam investimentos em algum grau da China. Paradoxalmente, a mudança da agenda internacional pautada na ideologia pela economia, de Deng Xiaoping, no final da década de 70, também representou o início de um período de desaceleração da crescente influência chinesa na África. Foi nesse momento que o desenvolvimentismo brasileiro pode incrementar de alguma forma seu relacionamento com o continente (ALMEIDA, 2012).

As décadas de 80 e, principalmente, 90 foram marcadas por um decréscimo de influência chinesa na África. O Massacre da Paz Celestial, em 1989, representou um obstáculo para as relações internacionais de Pequim de uma forma geral, consequentemente, sua articulação com a África também. Ao final da década de 90, o número de parceiros africanos era menor que no início dos 80. A década perdida para o Brasil e sua política neoliberal dos anos 90 foram os principais fatores que impediram o aproveitamento do afastamento chinês como momento para aumentar a articulação sul-sul com a África (ALMEIDA, 2012).

Após as reformas implementadas por Deng Xiaoping na China, o país estava, ao final dos anos 90, em condições de realizar

uma curva ascendente de crescimento. A demanda por matéria-prima fez com que a África voltasse a ser um importante parceiro, funcionando como fornecedor das *commodities* necessárias para o desenvolvimento econômico

chinês. A primeira década do século XXI resultou em um crescimento médio anual de 10% do Produto Interno Bruto de Pequim. Segundo Almeida (2012), em sua análise dos dados da Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento, entre 2000 e 2010, as exportações da África subsaariana para a China aumentaram mais de 13% e as importações cerca de 9,5%.

É nesse momento que, mesmo com certa dificuldade, o Brasil busca uma

### **A demanda por matéria-prima fez com que a África voltasse a ser fornecedora de *commodities* para a China**

<sup>7</sup> Posicionamentos soviéticos como o não compartilhamento de conhecimento para a confecção de artefatos bélicos nucleares, a interrupção de auxílio financeiro para a China e o posicionamento a favor da Índia em uma disputa territorial entre Pequim e Nova Delhi foram primordiais para o rompimento gradual com Moscou.

articulação maior na sua política externa africana. No bojo do conceito de “Estado Logístico”, de Cervo e Bueno (2015), há um aproveitamento, ainda que incipiente, do relacionamento conquistado pela MB com a Namíbia. Fato marcante é a viagem do ministro Celso Amorim à África em 2013, citado na introdução deste trabalho. Zanini (2017) destaca a venda de 140 unidades do utilitário militar Marruá pela empresa brasileira Agrale ao Exército namibiano como fruto dessa aproximação mais efetiva do Brasil com a Namíbia.

Nesse momento, como destacam Abdenur e Souza Neto (2014), a Missão Naval brasileira já possuía como resultados positivos da relação bilateral com a Namíbia a formação de mais de 1.100 militares do país pela MB, a transferência de diversos meios navais para sua Marinha de Guerra e a contratação de um navio em estaleiro brasileiro. Isso era consequência da “cooperação em defesa mais antiga do Brasil junto a países africanos no Atlântico Sul” (ABDENUR e SOUZA NETO, 2014, p. 226).

Por sua vez, desde a década de 60, a China já possuía relações com movimentos internos de insurgência namibianos. Nesse período, combatentes da Swapo foram enviados à China para treinamento, representando o apoio ideológico ressaltado. Após a ascensão da China ao Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU), auxiliada pela atuação de países africanos na ONU, esses laços se aprofundaram. O suporte chinês foi importante para que a Swapo fosse reconhecida pela ONU como a representante do povo namibiano em 1973. É nesse quadro que o então líder

da Swapo e futuro presidente namibiano, Sam Nujoma<sup>8</sup> (1929-), realizou sete visitas à China durante as décadas de 70 e 80 (MELBER, 2017). Isso demonstra o bom relacionamento que Pequim mantinha com o movimento de libertação.

A independência namibiana em 1990 ocorreu no mesmo momento em que a ex-URSS entrava em colapso e a China substituía gradualmente a influência de Moscou em grande parcela do continente africano<sup>9</sup>. Ao longo dos anos 90, diversos acordos econômicos foram estabelecidos entre Windhoek e Pequim. Na primeira década do século XXI, o relacionamento se estendeu à área militar, com a Namíbia utilizando a Academia Militar de Xangai para formar os oficiais de suas Forças Armadas. Na lógica dos “projetos de prestígio”, a China financiou e construiu diversos prédios estatais namibianos, inclusive a Base Naval de Walvis Bay. Cabe ressaltar a visita do presidente chinês à Namíbia em 2007. A viagem de Hu Jintao (1942-) coroava o crescimento do volume de comércio entre os países, que triplicou entre 2003 e 2006 (MELBER, 2017).

Entre 2009 e 2012, problemas ligados à corrupção de burocratas chineses criaram certa desestabilização nas relações sino-namibianas. Mesmo com esta fase de pequeno afastamento diplomático, a China continuou a investir fortemente na Namíbia, além de aumentar sua demanda por matéria-prima e produtos agrícolas do país africano. Durante esse processo, os chineses se estabeleceram principalmente nos ramos do comércio varejista e da construção civil (MELBER, 2017).

Enquanto isso, mesmo com a criação do ACNBN no início da década de 1990,

8 Sam Nujoma foi um dos poucos líderes dos movimentos de libertação e dos países independentes da África que apoiaram a China no evento do “Massacre da Paz Celestial” (MELBER, 2017).

9 A China foi um dos primeiros Estados a abrir uma representação diplomática na Namíbia após sua independência. A Namíbia retribuiu o gesto em 1995, quando estabeleceu sua embaixada em Pequim.

a diplomacia brasileira não conseguiu aproveitar para aprofundar suas relações com Windhoek. Desta forma, já possuindo a noção da forte influência chinesa na Namíbia, inclusive militar, cabe posicionarmos o ACNBN dentro das relações internacionais Brasil-Namíbia.

### ***O Acordo de Cooperação Naval: a presença do Brasil na Namíbia e o obstáculo chinês***

O ambiente político internacional em que o ACNBN foi firmado estava influenciado por grandes transformações, principalmente pela mudança do eixo bipolar para o que seria chamada “*pax estadunidense*”. Ascendia como paradigma econômico o neoliberalismo, que impulsionava o mundo para uma globalização econômica, ainda sem análise crítica de seus resultados. Como já exposto, a China buscava se estabelecer como forte parceiro com diversos países africanos, inclusive com a Namíbia.

Nesse momento, de profundas modificações no ordenamento mundial, os atores estatais não sabiam exatamente qual seria o novo arranjo no tabuleiro diplomático. Perante essas condicionantes das relações internacionais, o próprio Itamaraty não se encontrava certo de qual caminho tomar (CERVO e BUENO, 2015). Na visão de Monteiro (2017), isso provavelmente influenciou para que as tratativas do acordo

fossem realizadas diretamente entre a embaixada do Brasil na Namíbia e o Ministério da Marinha<sup>10</sup>. Nesse contexto, o embaixador brasileiro na Namíbia, Mario Augusto Santos, ofereceu ao jovem país os serviços brasileiros para a criação de sua Marinha de guerra.

O Almirante Monteiro (2017), por meio de uma análise diacrônica, indicou 1991 como o início dos movimentos que possibilitaram a assinatura do ACNBN. Naquele ano, a visita do presidente Fernando Collor de Melo (1949-) à Namíbia, por convite do próprio plenipotenciário daquele país, Sam Nujoma, viabilizou a implementação de alguns protocolos de intenção de cooperação bilateral. Apesar de as tratativas para efetivação

de acordos estarem condicionadas ao estabelecimento de uma comissão mista de cooperação, que só se concretizou em 1995<sup>11</sup>, o ACNBN seguiu um processo

à parte (MONTEIRO, 2017).

Diversos países foram estudados pela Namíbia para formação de sua Marinha de guerra. O país sofria com a pesca ilegal em larga escala, principalmente de frotas pesqueiras espanholas. Foi justamente por matérias veiculadas na mídia local, sobre a pesca ilegal no país, que o Embaixador Mario Augusto Santos<sup>12</sup> decidiu oferecer apoio do Brasil com uma missão naval. Após ler textos sobre a cooperação mútua na defesa do Atlântico Sul, escritos pelo ministro da Marinha à época, Almirante de Esquadra Mário César Flores, o embai-

## **Diversos países foram analisados pela Namíbia para formação de sua Marinha de guerra**

10 O Ministério da Defesa foi instituído somente em 9 de junho de 1999, de acordo com o Art. 20 da Lei Complementar nº 97/1999 (BRASIL, 1999).

11 Apesar de vários debates no âmbito dessa comissão, não houve grandes avanços na intenção de efetivar cooperações bilaterais (MONTEIRO, 2017).

12 Mario Augusto Santos foi embaixador do Brasil na Namíbia entre 1990 e 1992.

xador contactou pessoalmente o ministro (MONTEIRO, 2017).

Essa colaboração sul-sul, citada pelo Almirante Flores, é materializada pela Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas), criada em 1986<sup>13</sup>, que Saraiva (2015) considera como “uma das grandes iniciativas brasileiras com o continente africano” (SARAIVA, 2015, p. 104). Abdenur e Souza Neto (2014) reforçam que a Zopacas é uma das principais iniciativas de cooperação no âmbito dos países banhados pelo Atlântico Sul. Assim, iniciou-se a empreitada de proporcionar à Namíbia a geração de uma Marinha profissional e incrementar a segurança mútua sul-sul dentro da Zopacas.

A consequência dessa iniciativa apresentou resultados em curto espaço de tempo. Em 1992, o ministro da Defesa da Namíbia, Peter Mweshihange, visitou o Brasil e participou de uma reunião com o Almirante Flores. Nesse encontro, a MB ofereceu apoio técnico para implementação de um Serviço de Patrulha Marítima por meio do Aviso Ministerial nº 066/1992.

Seguem as palavras do Almirante Monteiro (2017, p. 96), traduzindo a percepção do Embaixador Mario Santos em relação ao encontro:

Segundo o Embaixador Mario Santos, o ministro da Defesa namibiano regressou dessa visita ao Brasil muito bem impressionado com as Forças Armadas brasileiras e, sobretudo, com a Marinha, declarando que iria desenvolver, a partir de então, contatos mais

estritos com o Embaixador visando à concretização do auxílio brasileiro para a formação da Marinha namibiana. (MONTEIRO, 2017, p. 96)

Assim, em 1993, o Acordo foi elaborado, e sua assinatura preparada para após a transferência da importante cidade portuária de Walvis Bay pela África do Sul aos namibianos, momento marcante para a história do país<sup>14</sup>. Em 28 de fevereiro de 1994, a Namíbia incluía o porto dentro de sua soberania, e em 4 de março foi assinado o ACNBN. Primeiramente seriam cinco anos de permanência, com a possibilidade de dois anos de extensão. A parceria foi tão importante para a Namíbia que, em 2006, a missão prosseguia com o acréscimo da presença da MB no país por meio de uma adidância naval na embaixada (MONTEIRO, 2017). O ACNBN permanece até hoje em vigor, sendo conduzido por militares da MB na Namíbia.

Até mesmo críticos ao processo de cooperação do Brasil com países da costa ocidental africana, como o jornalista Fábio Zanini (2017), creditam à MB o feito de criar a Marinha da Namíbia, colocando, inclusive, o ACNBN em alto grau de atuação das Forças Armadas brasileiras no exterior.

Dizer que o Brasil construiu a Marinha da Namíbia não seria exagero. É exatamente essa a impressão que fica após se conhecer os detalhes do projeto. Com a notável exceção da missão de paz da ONU no Haiti, cuja

13 Estabelecida em 27 de outubro de 1986, por meio de uma iniciativa do Brasil, com o apoio da Argentina, da qual extraiu-se uma resolução, a 41/11 da ONU, a Zopacas foi criada com o intuito de promover a cooperação regional e a manutenção da paz e da segurança no entorno dos 24 países que aderiram a tal projeto. Este fórum é o principal mecanismo para tratar temas relativos à segurança no Atlântico Sul, pois reúne todos os países dessa região (BRASIL, 2021).

14 Walvis Bay, por se tratar de um porto estratégico na África Ocidental, com águas profundas e próximo ao importante entroncamento marítimo do Cabo da Boa Esperança, foi transferido para Namíbia pela África do Sul somente em 1994, quatro anos após a independência do país (MONTEIRO, 2017).

força militar multinacional é chefiada por um militar brasileiro, a presença na Namíbia é de longe a mais importante do Brasil no exterior e modelo para outras que já pipocaram pela África. (ZANINI, 2017, p. 25)

Cabe ressaltar que, desde o recebimento de Walvis Bay até a assinatura do acordo, a fragata brasileira *Niterói* esteve nas águas namibianas. O próprio presidente da Namíbia, Sam Nujoma, visitou o navio e ressaltou o grande valor que é possuir vizinhos como o Brasil, sinal do fortalecimento da Zopacas na cooperação sul-sul. Era o resultado de um trabalho de mais de dois anos para estabelecer uma comunicação relevante com a região austral da África, incrementando a capacidade de prover segurança mútua dentro da Zopacas. O acordo englobava suporte para demarcação das Águas Jurisdicionais e da Plataforma Continental, com respectivos levantamentos hidrográficos, além de uma supervisão do ensino profissional naval para formação de militares (MONTEIRO, 2017).

Outro fato relevante que Monteiro (2017) elucida, por meio de entrevistas com os ministros da Marinha subsequentes ao Almirante Flores e com o próprio embaixador Mario Santos, é que todo o processo de construção do ACNBN foi preponderantemente realizado pelo esforço do diplomata enquanto embaixador na Namíbia. A MB respondeu prontamente às solicitações da embaixada, com a atuação dos almirantes Flores e Ivan da Silveira Serpa, ministros da Marinha entre 1990 e 1995.

Não houve ação coordenada institucionalmente em estratégia de maior nível político. Ocorreu, inclusive, questionamentos pelo Ministério da Fazenda sobre a exequibilidade e conveniência da missão, além de divergências de opiniões entre

diplomatas dentro do Itamaraty (MONTEIRO, 2017). Dessa forma, uma atuação mais estruturada organizacionalmente só ocorreu bem após a assinatura do acordo, com a missão já há algum tempo sedimentada e organizada na Namíbia. A viagem de Celso Amorim, em 2013, com uma comitiva diplomática e empresarial foi uma dessas poucas tentativas de articulação.

Por meio dos fatos apresentados e tendo em vista que o ACNBN ainda se mantém em vigor, podemos entender que a Missão Naval do Brasil na Namíbia representa uma importante ferramenta na diplomacia brasileira. O bom relacionamento entre as Marinhas de guerra, no âmbito do Atlântico Sul, torna a Zopacas mais efetiva. Apesar desta singular possibilidade de articulação de política externa, Freixo (2017, p. 124) deixa clara sua atual preocupação sobre o retrocesso nas relações políticas entre Brasil e África:

Na segunda década do século XXI, estamos assistindo a um grande retrocesso na política africana brasileira e consequentemente nas relações com os Palop [Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa], fazendo com que retornemos a uma situação que guarda similaridades com aquela vivida na década de 1990, qual seja o “abandono” do continente africano – com exceção dos países com quem o Brasil mantém relações econômicas mais intensas, como Angola, África do Sul e Nigéria, por exemplo, a prioridade dada às relações com os países do norte e a diminuição da intensidade das relações sul-sul.

Para traçarmos uma discussão sobre a política externa e a presença do Brasil *vis-à-vis* a influência da China na África, é preciso considerar que

Ao se alongar a vista para a costa ocidental africana, não se pode deixar de notar a presença da China naquele continente. Uma forte presença, dividida, é certo, com outros países, inclusive com o Brasil, o que pode vir a gerar tensões, mormente, de ordem comercial. É interessante relevar que a China vem desenvolvendo, significativamente, seu poder naval, a fim de proteger os interesses chineses em qualquer lugar do mundo em que se manifestem [...] A propósito, sua presença, também, na própria América do Sul, ainda que comercialmente motivada, já não pode ser ignorada. (MONTEIRO, 2017, p. 76)

Magalhães (2017) defende que o Brasil vivenciou diversos percalços referentes à cooperação com a Namíbia, dificultados por restrições de recursos orçamentários na defesa e pela crescente presença da China na região. Pequim continua auxiliando Windhoek no contexto econômico e militar, todavia o ACNBN ainda representa uma porta de entrada para atuação da diplomacia brasileira no país.

A cooperação China-Namíbia representa uma relação assimétrica entre os países. Mesmo assim, chineses e namibianos pretendem gerir diversos projetos cooperativos, inclusive no setor militar, envolvendo a prestação de serviços e a compra de armas em condições facilitadas, podendo interferir na Zopacas, ampliando a influência dos chineses no Atlântico Sul (MAGALHÃES, 2017). A presença da China na Namíbia representa um importante obstáculo nas relações Brasil-Namíbia, pois o país asiático tem mais instrumentos para atuar no continente africano, o que aumenta o valor da Missão Naval brasileira na Namíbia.

É fundamental, portanto, que o Brasil detenha a capacidade de acompanhar regularmente a evolução do ambiente de segurança no Atlântico Sul e esteja em condições de cooperar com os países da África ocidental em questões de interesse comum. Por se tratar de um espaço predominantemente marítimo, o poder naval se constitui no instrumento, por excelência, à disposição do Estado para salvaguardar os seus interesses na região (ALMEIDA, 2012, p. 73).

Assim, a China marcou sua presença e sua influência no continente africano, ressaltando-se sua atuação na Namíbia, de forma muito mais pragmática que o Brasil ao longo do tempo. Diferentemente da diplomacia brasileira intermitente, a política externa da China para o continente africano é coordenada e utiliza diversos setores do governo, bancos e empresas públicas, facilitando condições para a adoção de uma estratégia efetiva na busca de seus interesses. A MB mantém uma porta de articulação para maior atuação brasileira na África por meio da Missão Naval na Namíbia.

## CONCLUSÃO

O presente artigo teve como propósito analisar a importância da Missão Naval brasileira na Namíbia para as relações do Brasil com a África, investigando a inserção da China nesse contexto. Estruturou-se o trabalho da seguinte forma: após a introdução, houve, primeiramente, um breve histórico das relações do País com a África. Nos tópicos posteriores foram abordados os movimentos chineses nessa mesma moldura temporal, correlacionando as oportunidades aproveitadas e perdidas pelo Brasil e suas principais

motivações. Logo após, foi abordada a importância do ACNBN e suas possibilidades como ferramenta de articulação para diplomacia do Brasil com a África, diante da inserção chinesa nesse continente.

Este estudo conseguiu atender ao seu propósito, pois, ao longo do desenvolvimento demonstrou-se a necessidade de pragmatismo na política externa brasileira, especialmente para a África, diante da postura mais estável da China. Outro fator foi apresentar a importância da Missão Naval brasileira na Namíbia, expondo, adicionalmente, a relevância do Atlântico Sul como espaço geopolítico preferencial e estratégico para o Brasil, inclusive com a constituição da Zopacas. Os avanços na relação entre o Brasil e a África aconteceram de forma irregular, mas constatou-se que a presença do Brasil na África, por

meio da Missão Naval brasileira na Namíbia, representa uma singularidade de constância diplomática na região.

Dessa forma, pode-se dizer que o ponto importante do sucesso brasileiro com o ACNBN foi interconectar, mesmo que por atuação individual de agentes, as políticas externa e de defesa na intensificação da colaboração sul-sul, principalmente no âmbito da Zopacas. Ressalta-se a necessidade em conservar a lógica conciliatória da diplomacia nacional, ao caminho que o país carece de noção cada vez maior do patamar militar de excelência que precisa almejar nas décadas posteriores. Estudos que vislumbrem outras possibilidades de inserção pacífica na África, como a Missão Naval na Namíbia e a Zopacas, podem contribuir para as relações exteriores do Brasil com o continente africano.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS>; Namíbia;

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha da Namíbia;

<POLÍTICA>; Namíbia; China; Colonialismo; Diplomacia; Marinha; Política do Brasil;

#### REFERÊNCIAS

- ABDENUR, Adriana Erthal e SOUZA NETO, Danilo Marcondes de. “O Atlântico Sul e a cooperação em defesa entre o Brasil e a África”. In: NASSER, Reginaldo M. e MORAES, Rodrigo F. *O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico – América do Sul e Atlântico Sul*. Brasília: IPEA, 2014.
- ALMEIDA, Claudio Henrique Mello de. *A Presença da China na Costa Ocidental da África: O Caso da Namíbia: implicações para o poder naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval: 2012.
- CERVO, Amado Luiz e BUENO, Clodoaldo. *História da Política exterior do Brasil*. 5ª Ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2015.
- BRASIL. Lei Complementar nº 97/1999, de 9 de junho de 1999. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/Lcp97.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp97.htm). Acesso em: 20 ago. 2022.
- BRASIL, Ministério da Defesa. Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas). Brasília, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/relações-internacionais/fóruns-internacionais-1/zopacas>. Acesso em: 20 ago. 2022.

- FREIXO, Adriano de. “O Atlântico que nos une e nos separa: cinco décadas de relações luso-afró-brasileiras (1960-2010) – Um breve balanço”. *Conexão Política*, v.6, n.1, 2017, pp. 113-126.
- GROVE, Eric. *The Future of Sea Power*. Londres: Routledge Library Editions, 1990.
- LIMA, T. C. S. de; MIOTTO, R. C. T. “Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico: a pesquisa bibliográfica”. *Revista Katál*, Florianópolis, vol. 10, pp. 37-45, 2007.
- MAGALHÃES, D. V. D. “Expansão da influência chinesa na Namíbia: impactos na cooperação entre Brasil e Namíbia e no Atlântico Sul”. XII CADN AFA (Pirassununga). Jun. 2017. Disponível em: [https://dadospdf.com/download/expansao-da-influencia-chinesa-na-namibia-5a4c9bd9b7d7bcab671b0a5f\\_pdf](https://dadospdf.com/download/expansao-da-influencia-chinesa-na-namibia-5a4c9bd9b7d7bcab671b0a5f_pdf). Acesso em: 20 ago. 2022.
- MELBER, Henning. “China and Namíbia: An All-Weather Friendship Investigated”. Capítulo 9. In *China and Africa*, pp. 219-241. Palgrave Macmillan: 2017.
- MONTEIRO, Alvaro Augusto Dias. *Cooperação Naval e a Segurança Marítima do Atlântico Sul. O Caso do Acordo de Cooperação Naval Brasil-Namíbia (1994-2010)*. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2017.
- RIBEIRO, Cláudio Oliveira. *Brasil-África: notas sobre Política Externa e Comércio Exterior (1985-2005)*. Afro-Ásia, 35, 2007, pp. 281-314.
- SARAIVA, José Flávio Sombra. “A África e o Brasil: Encontros e Encruzilhadas”. *Ciências & Letras*. 21/22, 1998, pp. 113-172.
- SARAIVA, José Flávio Sombra. *A África no século XXI: um ensaio acadêmico*. Brasília: Funag, 2015, pp. 95-125 (Capítulo V).
- ZANINI, Fábio. *Euforia e fracasso do Brasil Grande: política externa e multinacionais brasileiras na era Lula*. 1ª ed. São Paulo: Contexto, 2017.

# CONSOLIDAÇÃO E PERSPECTIVAS DO SISTEMA DE PROTEÇÃO AO PROGRAMA NUCLEAR BRASILEIRO

JUAREZ CERQUEIRA FERREIRA\*  
Capitão de Fragata

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Breve histórico do Programa Nuclear Brasileiro  
Histórico de criação e legislação do Sipron  
Estrutura atual do Sipron  
Perspectivas e Considerações Finais

## INTRODUÇÃO

O Sistema de Proteção ao Programa Nuclear Brasileiro (Sipron) foi criado em 7 de outubro de 1980, um ano após o acidente nuclear ocorrido na usina nuclear de Three Mile Island (TMI), nos Estados Unidos da América (EUA), que, dentre algumas lições, apresentou a

necessidade de um gerenciamento coordenado durante uma situação de emergência nuclear. Esse evento influenciou o Brasil, por meio da Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA)<sup>1</sup>, uma vez que o país estava próximo de colocar em funcionamento uma central nuclear própria.

A operação da Usina Nuclear de Angra 1 representou um marco do desenvolvimento

---

\* Oficial hidrógrafo. Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval. Assessor militar do Departamento de Coordenação Nuclear do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República.

<sup>1</sup> A AIEA, em inglês International Atomic Energy Agency (IAEA), é o setor da Organização das Nações Unidas que trata de assuntos nucleares. O Brasil é um estado-membro da Agência desde a sua criação, em 1957 (AIEA, 1989).

do Programa Nuclear Brasileiro (PNB). A criação desse programa foi caracterizada pela busca de parcerias com os EUA para a transferência de tecnologia nuclear. Porém as parcerias estabelecidas resultaram somente no envio de minerais nucleares do Brasil, sem que houvesse uma compensação por meio da transferência efetiva de tecnologia, levando o país a realizar uma parceria com a então República Federal da Alemanha (RFA), ou Alemanha Ocidental, que inicialmente se dispôs a empreender essa transmissão de conhecimento.

O acordo com a Alemanha Ocidental foi alvo de pressões políticas dos EUA com a finalidade de evitar o recebimento da tecnologia nuclear pelo Brasil, sob a justificativa de impedir uma possível expansão de armamentos nucleares. Posteriormente, a RFA informou a impossibilidade de transferir a tecnologia de enriquecimento de urânio, uma vez que essa técnica pertenceria ao consórcio Urenco, levando o Brasil a criar o Programa Nuclear Autônomo, buscando o desenvolvimento da tecnologia nuclear de maneira autóctone.

O Programa Nuclear Brasileiro, em diversas ocasiões, se confundiu com o Programa Nuclear da Marinha, em função da sua busca pelo desenvolvimento do ciclo de combustível nuclear e da propulsão nuclear naval.

O Brasil, desde a utilização da sua primeira instalação nuclear, já planejava ações protetoras de caráter emergencial, em conformidade com os padrões internacionais sugeridos pela AIEA. A gestão das atividades do Órgão Central do Sipron transitou por diferentes ministérios, de modo a ser melhor acomodado e ter interlocução em um nível adequado para a implementação das ações necessárias.

Em 2023, ano em que o Sipron completa 43 anos, é possível identificar uma estrutura diferente da inicial, que busca atuar em

diversos níveis dos setores nacional, estadual e municipal. As ações de resposta são estudadas e planejadas por meio de colegiados, que tem atualmente o Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI/PR) como Órgão Central, por meio da Secretaria de Coordenação de Sistemas, que, historicamente, é capitaneada por oficiais da Marinha do Brasil. O Órgão Central visa à interlocução entre os diversos atores envolvidos em uma situação de emergência nuclear, de modo a prevenir que acidentes (ou incidentes) semelhantes ao de TMI ocorram.

O propósito deste artigo é apresentar a evolução do Sipron durante as quatro décadas de sua existência. Assim, ele está estruturado em cinco seções. Após esta Introdução, será feito um breve histórico do PNB, abordando as dificuldades para a sua criação e seu desenvolvimento. Na sequência, serão apresentados o histórico de criação e a legislação do Sipron, mostrando o arcabouço legal que caracteriza o desenvolvimento do Sistema. Depois, será abordada a atual estrutura do Sipron, com seus órgãos e instituições componentes e sua dinâmica de atuação. Por fim, serão apresentadas algumas perspectivas para o Sistema, seguidas das Considerações Finais.

## **BREVE HISTÓRICO DO PROGRAMA NUCLEAR BRASILEIRO**

A partir das descobertas das potencialidades da energia nuclear no mundo, o Brasil buscou adquirir domínio dessa tecnologia para fins científicos, médicos, industriais e militares (PATTI, 2013). A atuação inicial brasileira, durante as décadas de 1940 e 1950, restringiu-se ao fornecimento de minerais estratégicos para os EUA, como monazita, tório e terras raras (RECKZIEGEL, 2011).

Após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), a busca dos EUA por matéria-prima nuclear deveu-se à liderança do país na área nuclear e à ausência desse material em território estadunidense, incentivando, no âmbito interno, a criação da Lei McMahon, que originou a Comissão de Energia Atômica dos EUA (Usaec – United States Atomic Energy Commission). Essa lei passou a gestão da temática nuclear para a esfera civil e estabeleceu o monopólio do Estado sobre materiais atômicos e informações relativas à questão nuclear (PATTI, 2013).

No âmbito internacional, sob a justificativa de discutir o futuro da energia nuclear a fim de que os segredos atômicos não fossem difundidos com finalidades bélicas, verificou-se a necessidade de um organismo internacional de controle do uso da energia nuclear, sendo criada a Comissão de Energia Atômica das Nações Unidas (Ceanu), mediante resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU), contando com a participação do Brasil. Nesse fórum, os EUA propuseram o uso exclusivamente civil da energia nuclear no mundo e, a seguir, a internacionalização das reservas de minérios radioativos, como urânio e tório, o que foi conhecido como Plano Baruch (PATTI, 2013).

**A criação do Programa Nuclear Brasileiro se deve à determinação do Almirante Álvaro Alberto, que buscou promover uma política brasileira de Ciência e Tecnologia**

Em resposta ao Plano Baruch, o Almirante Álvaro Alberto da Motta e Silva (1889-1976), que chefiava a participação brasileira, argumentou que, se as reservas de urânio e tório fossem colocadas sob administração de órgão ligado às Nações Unidas, as reservas de outras fontes energéticas, como petróleo e gás, deveriam ter o mesmo destino<sup>2</sup> (ROCHA FILHO; GARCIA, 2006).

Nesse mesmo período, o Almirante Álvaro Alberto formulou a Tese das Compensações Específicas, segundo a qual a venda de material nuclear não poderia ter apenas contrapartida financeira pelo valor de mercado do minério, devendo incluir oferta de cooperação internacional, inclusive treinamento e pesquisa, e acesso a equipamentos e tecnologia nuclear. Seu empenho em evitar exportação de

material nuclear sem compensações não impediu a venda, pelo Brasil, de toneladas de minerais nucleares (ou estratégicos) para os EUA. A criação do PNB está ligada ao empenho e à determinação do Almirante Álvaro Alberto, que buscou promover, de maneira objetiva e organizada, uma política brasileira de Ciência e Tecnologia para o desenvolvimento nacional (BOLKE, 2022).

2 Os trabalhos realizados pelo Almirante Álvaro Alberto são relevantes na área de pesquisa brasileira, em especial na de Energia Nuclear. Idealizador e primeiro presidente do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Pesquisa (CNPq), então Conselho Nacional de Pesquisas, foi também presidente da Academia Brasileira de Ciências (ABC). Respeitado no meio acadêmico internacional, Álvaro Alberto defendeu que o desenvolvimento científico e tecnológico estava intimamente ligado à prosperidade do País. É considerado o Patrono da Pesquisa e do Desenvolvimento Nuclear no Brasil. A única central nuclear brasileira possui seu nome, e o primeiro submarino convencional de propulsão nuclear também terá seu nome (CNPQ, 2022).

De forma a incentivar a pesquisa nuclear, formar quadro de pessoal qualificado na área e estabelecer o monopólio estatal dos principais minérios atômicos, o Almirante Álvaro Alberto propôs a criação de um Conselho de Pesquisa que integrasse tais assuntos. Em 1951, foi sancionada a Lei nº 1.310, criando o Conselho Nacional de Pesquisas (CNPq) (BOLKE, 2022). Em 1953, o Brasil criou um plano para adquirir, contando com a cooperação internacional, todas as fases de produção da energia nuclear. Porém enfrentou oposição dos EUA para a transferência de tecnologias, e a alternativa encontrada foi a compra de equipamentos junto à Alemanha Ocidental, em que adquiriu ultracentrífugas para o enriquecimento de urânio e uma usina de produção de hexafluoreto de urânio; e com a França, para a aquisição de uma usina de produção de dióxido de urânio (PATTI, 2013).

Porém essas iniciativas fracassaram, com exceção da compra de centrífugas, entregues em 1957, em função da mudança da política nuclear brasileira, relacionada à demissão do Almirante Álvaro Alberto da direção do CNPq e ao intuito de estabelecer uma cooperação mais estreita com os EUA. Em 1956, foi adotado um novo plano para o setor e estabelecida a Comissão Nacional de Energia Nuclear (Cnen), que, subordinada diretamente à Presidência da República por meio do Decreto nº 40.110/1956, era encarregada de propor as medidas julgadas necessárias à orientação da política geral de energia atômica em todas as suas fases e aspectos. Entre as responsabilidades desta Comissão estavam a normalização e a regulamentação do uso da energia nuclear para a segurança e proteção dos trabalhadores expostos a radiações ionizantes, da população e do meio ambiente (AZEVEDO *et al.*, 2017).

Ainda naquele ano, foi criada a AIEA, que, após testes militares nucleares realiza-

dos pela França e pela China, preocupou-se com o crescimento do número de Estados com armas nucleares, incentivando a criação do Tratado para a Proibição de Armas Nucleares na América Latina, conhecido como Tratado de Tlatelolco, de 1967, apontando que as partes contratantes se comprometem a utilizar, exclusivamente com fins pacíficos, o material e as instalações nucleares submetidos à sua jurisdição e a proibir e impedir, nos respectivos territórios, ensaio, uso, fabricação, produção ou aquisição, por qualquer meio, de toda arma nuclear, por si mesmas, direta ou indiretamente, por mandato de terceiros ou em qualquer outra forma, recepção, armazenamento, instalação, colocação ou qualquer forma de posse de qualquer arma nuclear, direta ou indiretamente, por si mesmas, por mandato de terceiros ou por qualquer outro modo (OPANAL, 1968).

No ano seguinte, 1968, foi criado o Tratado sobre a Não Proliferação de Armas Nucleares (TNP), que estabeleceu duas categorias de Estados: os Estados Nuclearmente Armados e os Estados Não Nuclearmente Armados, com direitos e obrigações diferenciados. Embora o Brasil tenha assinado o Tratado de Tlatelolco em 1967 e o ratificado em 1968, o TNP só entrou em vigor em 1994, por intermédio do Decreto nº 1.246/1994, quando os requisitos determinados pela AIEA foram cumpridos pelo país (BOLKE, 2022).

Nesse contexto, o Brasil possuía planos para instalar centrais nucleares. Porém, diante das dificuldades internas de desenvolver uma tecnologia própria, e externamente, devido às crescentes restrições impostas pelos países dominantes da tecnologia para aquisição ou uso desse conhecimento, as atividades nucleares brasileiras foram limitadas à pesquisa. Em 1958, o primeiro reator de pesquisa nuclear do Brasil e da América Latina,

o IEA-R1, entrou em funcionamento no Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo (IPT), atualmente Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares (Ipen), em decorrência da cooperação bilateral com os EUA e do Programa Átomos para a Paz (PATTI, 2013).

O segundo reator de pesquisa brasileiro, IPR-R1, foi adquirido pela Escola de Engenharia, com o apoio financeiro do Governo do Estado de Minas Gerais, e instalado em 1960 no Instituto de Pesquisas Radioativas (IPR), atual Centro de Desenvolvimento da Tecnologia Nuclear (CDTN), em Belo Horizonte (BOLKE, 2022). Ainda naquele ano, pela primeira vez, cientistas brasileiros construíram um reator de pesquisa. Adotou-se o projeto do reator de pesquisa Argonauta, do Argonne National Laboratory, nos EUA, estimando-se que seu conteúdo nacional tenha chegado a 93%. O Ipen-MB 01 é o resultado da parceria entre o Ipen e a Marinha do Brasil (MB), realizada no âmbito do Programa Nuclear Autônomo conduzido na década de 1970, um esforço brasileiro para desenvolver o ciclo do combustível nuclear, incluindo o enriquecimento de urânio para atividades militares não proscrias, como a propulsão naval. O Brasil opera, atualmente, quatro reatores de pesquisa: IEA-R1, IPR-R1, Argonauta e Ipen-MB 01 (KASSENOVA *et al.*, 2020).

Apesar da adesão ao Tratado de Tlatelolco e ao TNP, o Brasil precisava

adquirir centrais nucleares no exterior que permitissem a criação do cerne do parque industrial nuclear nacional e se dotar de todas as tecnologias úteis para dominar o ciclo de produção do combustível nuclear. Para os reatores a serem utilizados, em decorrência dos ensinamentos internacionais obtidos, optou-se pela linha de reatores a água leve pressurizada (PWR – Pressurized Water Reactor) com urânio enriquecido como combustível. O programa, aprovado entre 1969 e 1970, foi efetivado em 1971, quando Cnem e Furnas assinaram um contrato com a companhia estadunidense Westinghouse Electric Corporation e a Comissão da Energia Atômica dos EUA para a compra de uma

central nuclear de geração elétrica e o suprimento do combustível (PATTI, 2013). A primeira usina nuclear brasileira, Angra 1, foi instalada em Angra dos Reis e entrou em operação comercial em 1985, com 640 megawatts de potência,

gerando energia suficiente para suprir uma cidade de 1 milhão de habitantes (ELETRONUCLEAR, 2022a).

A primeira crise do petróleo (1973-1974) e a estimativa brasileira de aumento de demanda energética levaram o Brasil a buscar alternativas, incluindo o incentivo aos planos nucleares brasileiros, com a construção de 12 centrais nucleares até 1990<sup>3</sup> (PATTI, 2013). Para administrar o setor nuclear nacional, foi criada a Nuclebrás, por meio do Decreto nº 76.805/1975,

---



---

**A primeira usina nuclear brasileira, Angra 1, entrou em operação comercial em 1985, gerando energia para suprir uma cidade de 1 milhão de habitantes**

---



---

3 Na primeira crise do petróleo, os principais países produtores do Oriente Médio, como Arábia Saudita, Irã, Iraque e Kuwait, começaram a regular as exportações do produto aos países consumidores do Ocidente. O Brasil manteve as compras do óleo a preços altos, tentou estimular exportações de bens manufaturados e investiu em projetos de produção de etanol, como alternativa de combustível ao preço da gasolina (IPEA, 2010).

que visava, entre outros aspectos, absorver, de forma completa, sistemática e oportuna, toda a tecnologia relacionada com a fabricação de componentes pesados nucleares (BRASIL, 1975).

O Brasil buscou parceria com EUA, França e Alemanha Ocidental para transferência de tecnologia nuclear, mas somente a Alemanha Ocidental se disponibilizou a firmar um acordo de cooperação para transferir ao Brasil pelo menos oito reatores de tipo PWR, similar ao utilizado em Angra 1. Nesse período, houve severas pressões políticas dos EUA para evitar o recebimento de tecnologia nuclear pelo Brasil, sob a justificativa de impedir uma possível expansão de armamentos nucleares (PATTI, 2013). Os termos dos tratados e a influência dos EUA para impedir o acesso do Brasil à tecnologia nuclear aumentaram a dificuldade brasileira de seu desenvolvimento. Posteriormente, a Alemanha Ocidental informou a impossibilidade de transferir a tecnologia de enriquecimento de urânio por centrifugação, uma vez que essa técnica pertenceria ao consórcio Urenco, composto por Reino Unido, Holanda e Alemanha Ocidental, e os demais países não teriam autorizado a transferência de tecnologia desejada pelo Brasil (BOLKE, 2020).

Em 1979, em função das deficiências observadas no acordo com a Alemanha Ocidental, devidas à impossibilidade de transferência de componentes fundamentais para o domínio do ciclo de produção do combustível nuclear, o Brasil decidiu criar um projeto autônomo, sob a coordenação da Cnen. Se o propósito inicial era obter a tecnologia para produzir hexafluoreto de urânio, o programa evoluiu para incluir todas as etapas de produção

de energia, bem como a construção de um reator miniaturizado para a propulsão nuclear naval (PATTI, 2013).

O programa, paralelo ao civil formalmente estabelecido, foi definido como autônomo, não estando ligado à cooperação internacional. Dessa maneira, não estaria submetido ao regime de salvaguardas internacionais e às restrições impostas pelos EUA e pelo Nuclear Suppliers Group<sup>4</sup> para a aquisição de material ou tecnologia nuclear. Inicialmente, o programa autônomo contou com o esforço das três Forças Armadas: a Força Aérea Brasileira lançou um programa de enriquecimento a *laser*, que visava ao desenvolvimento de veículos aéreos especiais; o Exército Brasileiro tentou desenvolver um reator nuclear a gás grafite, que visava atender a sua necessidade de urânio metálico e grafite; e a MB, por meio do Projeto Ciclone, visava ao desenvolvimento do ciclo de combustível, e do Projeto Remo, visava desenvolver o sistema de propulsão nuclear naval. Os projetos da Força Aérea e do Exército não prosperaram (KASSENOVA, 2014).

Porém o projeto nuclear da MB, embora não contasse com a prioridade devida em nível nacional, não foi descontinuado, tendo prosseguido por meio da proposição de projetos que visavam ao seu desenvolvimento usando unicamente esforço nacional (MARTINS FILHO, 2011).

Em 1990, o programa nuclear autônomo brasileiro foi encerrado, objetivando aproximar o Brasil novamente das recomendações internacionais, tratando-se de uma mudança estratégica importante, até então favorável ao uso de explosivos nucleares para fins pacíficos. Entre 1991 e 1994, o Brasil aceitou salvaguardas internacionais abrangentes e aderiu plenamente

4 O Nuclear Suppliers Group (NSG) foi criado em 1974, sendo formado por países fornecedores de material nuclear para contribuir com a não proliferação de armamento nuclear por meio da implementação de duas diretrizes: sobre o material nuclear exportado e o controle do material exportado (NSG, 2022).

à área latino-americana livre de armas nucleares. Porém, para muitos pesquisadores, a década de 1990 foi considerada perdida para o PNB (BOLKE, 2022).

Se de um lado houve grande dinamismo diplomático para acessar os regimes internacionais de não-proliferação, do outro o programa nuclear continuou a viver uma fase de decadência por efeito da crise econômica que afetou o país entre os anos 1980 e 1990. Em decorrência de questões econômicas e financeiras, houve o fechamento da planta de conversão de hexafluoreto de urânio e a suspensão da construção das plantas nucleares Angra 2 e Angra 3, frutos do acordo de cooperação com a Alemanha Ocidental de 1975. Paralelamente, o Programa Nuclear da Marinha, que tinha produzido uma tecnologia para a separação isotópica de urânio por ultracentrifugação, foi redimensionado financeiramente, o que levou à suspensão do projeto de construção de um submarino a propulsão nuclear (PATTI, 2013).

O Brasil é o primeiro Estado sem armas nucleares a trabalhar na construção de um submarino convencional de propulsão nuclear (KASSENOVA, 2014). No entanto, o país terá de estruturar o seu setor nuclear de forma a garantir salvaguardas e capacidades de resposta diversas, demonstrando à comunidade internacional que, atualmente, dispõe da maturidade necessária para o contínuo desenvolvimento deste propósito, aliada à manutenção do caráter pacífico na condução das atividades. Este fato impõe um desafio no delineamento de salvaguardas específicas, consideran-

do que o Brasil deve atestar a finalidade pacífica do uso desse meio naval para a comunidade internacional, por meio da AIEA, mas sem cercear o uso do submarino dentro das exigências que preservem sua localização ou garantam a circulação pelo tempo e forma que o Brasil achar necessário. O acesso à localização dos submarinos nucleares por autoridades internacionais minaria a sua razão de ser, uma vez que sua operação se baseia em ocultação e alto grau de discrição, mesmo tendo em conta o caráter confidencial da informação e o compromisso de sigilo dos inspetores (BOLKE, 2022).

Em 1998, o governo decidiu reorganizar a gestão de Angra 1 e de futuras usinas nucleares, criando uma nova empresa, a Eletronuclear. A nova empresa pública, subsidiária da Eletrobras, foi fruto da fusão do setor nuclear de Furnas e da Nuclen. Além disso, decidiu-se finalizar a construção de Angra 2. O PNB foi, então, revitalizado no começo dos anos 2000. Assim, depois

**O Brasil é o primeiro  
Estado sem armas nucleares  
a trabalhar na construção  
de um Submarino  
Convencionalmente  
Armado com Propulsão  
Nuclear (SCPN)**

de 25 anos do acordo com a Alemanha Ocidental, a Usina de Angra 2 foi inaugurada em 2001, com potência de 1.350 megawatts e capacidade de atender ao consumo de uma cidade de 2 milhões de habitantes (ELETRONUCLEAR, 2022b).

Em 2004, a Indústrias Nucleares do Brasil (INB), que tinha substituído a Nuclebrás em 1988, começou a construção da planta industrial de enriquecimento de urânio, utilizando as centrífugas desenvolvidas pela MB na cidade de Iperó/SP. Essa iniciativa coincidiu com a aprovação, três anos depois, do Plano Energético Na-

cional, que incluiu a construção de várias centrais nucleares no país e a conclusão da central Angra 3, que será idêntica a Angra 2 e com a potência de 1.405 *megawatts*, capaz de gerar mais de 12 milhões de *megawatts*-hora por ano. Com Angra 3, a energia nuclear passará a gerar o equivalente a 60% do consumo do Estado do Rio de Janeiro (ELETRONUCLEAR, 2022c). No âmbito militar, a MB reativou o programa de construção de submarinos de propulsão nuclear (PATTI, 2013).

O Brasil lançou, em 2007 e 2020, o Plano Nacional de Energia 2030 e o 2050, respectivamente, que objetivam o planejamento de longo prazo do setor energético do País, orientando tendências e balizando as alternativas de expansão desse segmento nas próximas décadas. Esses planos estão alinhados com a atual Política Nuclear Brasileira, estabelecida pelo Decreto nº 9.600/2018 (BRASIL, 2018).

A Política Nuclear Brasileira em vigor consolida um conjunto de diretrizes norteadoras, com a finalidade de orientar o planejamento, as ações e as atividades

nucleares e radioativas no Brasil, em observância à soberania nacional, com vistas ao desenvolvimento e à proteção da saúde humana e do meio ambiente. A Política Nuclear Brasileira lista, como princípio, a segurança nuclear, a radioproteção e a proteção física e tem como alguns dos objetivos garantir o uso seguro da tecnologia nuclear e fortalecer as atividades relacionadas com o planejamento, a resposta a situações de emergência e eventos afetos à segurança nuclear e a proteção física das instalações nucleares (BRASIL, 2018). Essa Política contempla uma multiplicidade de atividades do setor nuclear brasileiro, com diversas instalações nucleares no território nacional, demonstrando as potencialidades brasileiras no setor nuclear, como apresentado na Figura 1.

### HISTÓRICO DE CRIAÇÃO E LEGISLAÇÃO DO SIPRON

O Brasil, em 1957, com a instalação do primeiro reator de pesquisa, o IEA-R1, já planejava, como ação protetora de caráter



Figura 1 – Principais Instalações Nucleares Brasileiras (TAVEIRA *et al.*, 2021)

emergencial para os trabalhadores do prédio do reator, por meio do IEN e com a aquiescência da Cnen, o desligamento rápido do reator por meio das barras de segurança e a retirada do pessoal do prédio do reator (AZEVEDO *et al.*, 2017).

Em 28 de março de 1979, o reator de uma das duas unidades de TMI, a sudeste da Pensilvânia, derreteu parcialmente. Este foi o incidente mais sério na história operacional de uma usina nuclear comercial dos EUA, embora suas pequenas liberações radioativas não tivessem efeitos detectáveis na saúde dos trabalhadores da usina ou do público (FILBURN; BULLARD, 2016). Suas consequências trouxeram mudanças radicais envolvendo planejamento de resposta a emergências, treinamento de operadores de reatores, engenharia de fatores humanos, proteção contra radiação e muitas outras áreas de operações de usinas nucleares. Isso também fez com que a Comissão Nacional de Regulação Nuclear dos EUA (NRC – Nuclear Regulatory Commission) intensificasse sua supervisão regulatória (KEMENY, 1979).

Após o acidente em TMI, observou-se o aprimoramento dos sistemas de segurança das usinas nucleares em todo o mundo, foram revistos os procedimentos corretivos e desenvolvidos programas de treinamento para operadores. A AIEA passou a verificar, com maior rigor, o cumprimento da sua orientação quanto ao planejamento e à preparação para situações de emergência em todos os países-membros (AIEA, 1983).

No Brasil não foi diferente, uma vez que, no momento do acidente em TMI, Angra 1, a primeira usina nuclear bra-

sileira, estava na fase de testes pré-operacionais. A reação inicial no Brasil foi juntar esforços de todas as organizações envolvidas em energia nuclear para coletar informações e entender os fatos. Depois dos dias iniciais do incidente, quando mais informações confiáveis tornaram-se disponíveis e as implicações do incidente puderam ser melhor entendidas, Furnas, a proprietária de Angra 1, organizou uma Força-Tarefa para conduzir uma investigação sobre a planta nuclear, à luz dos eventos ocorridos em TMI (AIEA, 1983).

Em resposta à preocupação mundial concernente à segurança das instalações nucleares, foi instituído no Brasil o Sipron, tendo como primeiro marco legal o Decreto-Lei nº 1.809/1980, que lhe atribuiu o objetivo de assegurar o plane-

jamento integrado, a ação conjunta e a execução continuada de providências que visem atender às necessidades de segurança do PNB e de seu pessoal, bem como da população

e do meio ambiente com ele relacionados. O mesmo dispositivo legal, em seu Art. 2º, dispôs que o Sipron surge como um sistema integrador dos órgãos e das entidades da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal, das empresas privadas e das fundações que tenham atribuições relacionadas ao PNB (BRASIL, 1980a).

O Decreto-Lei nº 1.809/1980 foi inicialmente regulamentado pelo Decreto nº 85.565/1980, que constituiu o referido Sistema por um conjunto de organizações públicas (federais, estaduais e municipais) e privadas, tendo como Órgão Central do Sistema a então Secretaria-Geral do Conselho de Segurança Nacional (SG/CSN)

### **O Sipron surgiu como integrador dos órgãos e das entidades com atribuições relacionadas ao PNB**



Logo do Sipron

da Presidência da República, responsável pela orientação superior, supervisão e fiscalização do Sipron (BRASIL, 1980b). É importante distinguir as atribuições do órgão central e do órgão regulador.

A atribuição de órgão regulador e fiscalizador das atividades nucleares cabe à Autoridade Nacional de Segurança Nuclear (ANSN), recém-criada por cisão da Cnen, por meio da Lei nº 14.222/2021. A ANSN tem como finalidade monitorar, regular e fiscalizar a segurança nuclear e a proteção radiológica das atividades e das instalações nucleares, dos materiais nucleares e das fontes de radiação no território nacional, nos termos do disposto na Política Nuclear Brasileira (BRASIL, 2021).

O Decreto nº 85.565/1980 criou e estabeleceu a composição inicial e as atribuições da Comissão de Coordenação da Proteção do PNB (Copron), vinculada ao Órgão Central do Sistema. Entre as atribuições dessa Comissão de alto nível, apresentam-se: realização de consultas e entendimentos, com os órgãos de Coordenação Setorial para harmonizá-los com os objetivos do Sipron e com os órgãos de Apoio, de mais alto nível, a fim de acertar e ordenar as situações do Sistema que requeiram a efetiva cooperação e apoio dos mesmos; formulação

de Normas Gerais ou Diretrizes para regular as ações do Sistema; elaboração de pareceres e sugestões relativos aos assuntos de segurança do Programa Nuclear Brasileiro, a serem submetidos à apreciação do Conselho de Segurança Nacional ou quando determinado pelo Presidente da República; e elaboração de projetos de atualização da legislação em vigor, relativas a assuntos de segurança nuclear (BRASIL, 1980b).

Destaca-se, neste artigo, o papel que o Sipron assume, por meio dessa Comissão, de intermediário e articulador legislativo em matérias e assuntos relativos ao PNB. As alterações posteriormente introduzidas na estrutura e no funcionamento de órgãos da Administração Pública Federal geraram necessidades de adequar os atos normativos, que foram processados pelos Decretos nºs 89.225/1983, 96.775/1988, 623/1992 e, finalmente, 2.210/1997.

O Decreto nº 2.210/97 definiu e determinou as atribuições aos órgãos do Sistema, especialmente à então Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, que passou a desempenhar as funções de Órgão Central do Sistema, e, também, da Copron. No seu Art. 1º, apresentou que o Sipron tem por objetivos assegurar o planejamento integrado e coordenar a ação conjunta e a execução continuada de providências que visem atender às necessidades de segurança das atividades, das instalações e dos projetos nucleares brasileiros, particularmente do pessoal neles empregados, bem como da população e do meio ambiente com eles relacionados. No seu Art. 3º, apresenta a classificação dos integrantes do Sipron em: Órgão Central, Órgão de Coordenação Setorial, Órgãos de Execução Seccional, Unidades Operacionais e Órgãos de Apoio, como esquematizado na Figura 2 (BRASIL, 1997).



Figura 2 – Esquema da estrutura inicial do Siproon (AZEVEDO *et al.*, 2017)

O Decreto nº 2.210/97 atribuiu à antiga Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República a responsabilidade como Órgão Central do Sistema sem que tenha sido promulgada qualquer alteração no Decreto-Lei nº 1.809/80, mantendo essa atribuição à também extinta Secretaria-Geral do Conselho de Segurança Nacional.

Por força de competência atribuída ao Ministério da Ciência e Tecnologia, pela Medida Provisória nº 2.216-37/2001, foi exercida a função de Órgão Central do Siproon até a edição do Decreto nº 6.931/2009. Assim, desde 2009, quando foi atribuída a competência de Órgão Central para o GSI/PR, em prevenção da ocorrência e articulação do gerenciamento de crises, em caso de grave e iminente ameaça à estabilidade institucional, atualmente vigente por meio da Lei nº 14.600/2023 (BRASIL, 2023).

Em 2012, a Lei nº 12.731/2012 reorganizou o Decreto-Lei nº 1.809/1980 e reformulou as competências do Siproon, por meio do seu Art. 2º, regulando que o Sistema será coordenado por órgão do Poder Executivo federal e terá as seguintes atribuições: coordenar as ações para atender permanentemente às necessidades de proteção e segurança do Progra-

ma Nuclear Brasileiro; coordenar as ações para proteger os conhecimentos e a tecnologia detidos por órgãos, entidades, empresas, instituições de pesquisa e demais organizações públicas ou privadas que executem atividades para o Programa Nuclear Brasileiro; planejar e coordenar as ações, em situações de emergência nuclear, que tenham como objetivo proteger as pessoas envolvidas na operação das instalações nucleares e em guarda, manuseio e transporte dos materiais nucleares, a população e o meio ambiente situados nas proximidades das instalações nucleares e as instalações e os materiais nucleares (BRASIL, 2012).

De maneira similar, a Lei nº 12.731/2012 também alterou a estrutura do Siproon, tornando-a mais abrangente e flexibilizando a participação de outras entidades que o Órgão Central avaliasse como pertinentes, indicando que era integrado por órgãos, instituições, entidades e empresas federais e estaduais responsáveis pela proteção e segurança do Programa Nuclear Brasileiro com o propósito de executar ações para garantir a integridade, a invulnerabilidade e a proteção dos materiais, das instalações, do conhecimento e da tecnologia nucleares, na forma do regulamento, e órgãos, instituições, entidades e empresas federais, estaduais e municipais responsáveis por situações de emergência nuclear, com o objetivo de executar ações na forma do regulamento. Caso ocorra a indisponibilidade de meios para atuar por parte dos órgãos supracitados, o Governo Federal, em colaboração com os governos estaduais, distrital e municipais dos locais onde haja instalações nucleares, executará as ações necessárias para suprir eventuais deficiências (BRASIL, 2012).

Com a publicação da Lei nº 13.266/2016, que dispõe sobre a organização da Presidência da República, e do Decreto nº 8.577/2015, que extinguiu o GSI/PR, foi criada a Casa Militar da Presidência da República, que tinha como uma das atribuições exercer a função de Órgão Central do Sispron, por intermédio da Assessoria Especial da Secretaria-Executiva do Conselho de Defesa Nacional. No mesmo ano, com a Lei nº 13.341/2016, foi extinta a Casa Militar e o GSI/PR foi recriado, reassumindo o papel de Órgão Central do Sispron (BRASIL, 2016).

No GSI/PR, a Secretaria de Coordenação de Sistemas (SCS), cujo desempenho das atividades fica a cargo de um oficial da Marinha do Brasil desde 1999, concentra as atividades do Órgão Central do Sipron. Subordinada ao SCS, o Departamento de Coordenação Nuclear (DCNuc) foi reestruturado em 2019, com a criação de três coordenações distintas, por meio do Decreto nº 9.668/2019. Essa configuração proporciona melhores condições para o atendimento ao que prescreve a Lei nº 12.731/2012 e para a retomada das atividades do Comitê de Desenvolvimento do PNB (CDPNB), por meio do Decreto nº 9.828/2019.

O GSI/PR, como Órgão Central do Sipron, permitiu que suas atividades fossem realizadas com maior eficiência e rapidez, por ser um órgão de assessoramento direto e imediato ao Presidente da República, além de facilitar a locução interministerial, competindo ao DCNuc: participar do planejamento e da coordenação das ações para atender às necessidades do Sipron; coordenar ações para proteger os conhecimentos e a tecnologia detidos por órgãos e entidades de interesse do Sistema; e, por fim, participar do planejamento e da coordenação das ações, em situações de emergência nuclear, que tenham como

objetivo proteger os recursos humanos envolvidos na operação das instalações nucleares e na guarda desse material, a população e o meio ambiente situados nas proximidades das instalações nucleares, as instalações e os materiais nucleares (BRASIL, 2019).

Essa legislação reformulou as competências do Sipron, reforçando atribuições nas áreas de proteção e segurança do PNB, pilares básicos que ensejaram a criação de três coordenações: a Coordenação-Geral de Emergência Nuclear (Cogen), a Coordenação-Geral de Segurança Nuclear (Cosen) e a Coordenação-Geral de Desenvolvimento Nuclear (Coden).

A Cogen e a Cosen são responsáveis pela atuação em assuntos afetos a *safety* e *security*, respectivamente. Isto é, à primeira cabe coordenar ações de proteção dos trabalhadores das instalações nucleares, da população circunvizinha e do meio ambiente em consequência de um acidente nuclear. A segunda é responsável por coordenar ações para proteger o programa nuclear contra atos maliciosos e ilícitos. A coordenação das ações para o fomento do PNB fica a cargo da Coden.

## ESTRUTURA ATUAL DO SIPRON

A estrutura atual do Sipron foi identificada pelo Art. 18 do Decreto nº 2.210/97, que atribuiu ao Órgão Central a responsabilidade de dispor sobre a caracterização e o desdobramento da situação de emergência e sobre o planejamento da atuação do Sipron para restabelecer a normalidade na área afetada em situação de emergência, por meio de oito Normas Gerais (NG), que abordam sobre o funcionamento da Copron; o planejamento da resposta a situações de emergência; a integridade física e situações de emergência nas instalações nucleares; situações de emergência

nas unidades de transporte; o estabelecimento das campanhas de esclarecimento prévio e de informações ao público para uma situação de emergência; instalação e funcionamento dos centros encarregados da resposta a uma situação de emergência nuclear; o planejamento das comunicações do Sipron; e o planejamento e a execução da proteção ao conhecimento sigiloso (BRASIL, 1997).

Em decorrência do aprendizado de TMI e de orientações da AIEA, o Brasil elaborou as NG, visando à criação de uma estrutura de resposta a emergência nuclear nos níveis nacional, estadual e local ou municipal e estimulando o estudo sobre o preparo, a composição, as esferas de competência e o emprego dos centros de emergência nuclear (AIEA, 1983). Os centros de gerenciamento e resposta a uma situação de emergência nuclear e suas respectivas funções são (BRASIL, 1997):

I. Centro Nacional de Gerenciamento de Emergência Nuclear (Cnagen): localizado no Palácio do Planalto, Anexo II, Superior, Ala B, Sala 202, Praça dos Três Poderes, Brasília/DF, tem o propósito de prestar assessoria para decisão do Governo Federal, na ocorrência de uma situação de emergência nuclear, e supervisionar e coordenar o apoio dos órgãos federais, entidades públicas e privadas, nacionais ou internacionais, e governos estrangeiros para complementar as ações empreendidas a nível estadual, municipal e, quando necessário, das unidades operadoras, os meios utilizados na resposta no estado da federação onde ocorrer uma situação de emergência nuclear.

II. Centro Estadual de Gerenciamento de Emergência Nuclear (Cestgen): localizado no Departamento Geral de Defesa Civil da Secretaria da Defesa Civil do Estado do Rio de Janeiro, Rua Elpidio Boamorte s/n, Praça da Bandeira/RJ, tem como mis-

são implementar o Plano de Emergência Externo (PEE) do estado da federação onde ocorrer uma situação de emergência nuclear; prestar assessoria de alto nível para decisão do governo estadual, na ocorrência de uma situação de emergência nuclear; e coordenar o apoio do governo federal, órgãos federais, entidades públicas e/ou privadas sediadas em seu estado para complementar as ações empreendidas e os meios utilizados na resposta a uma situação de emergência nuclear.

III. Centro de Coordenação e Controle de Emergência Nuclear (CCCEN): localizado provisoriamente na Estrada do Marinas, 91, Salas 324 a 327, Praia do Jardim, Centro, Angra dos Reis/RJ, tem como atribuição coordenar a execução das ações que lhe são atribuídas no Plano de Emergência Externo (PEE); coordenar o apoio dos diversos órgãos sediados no município, com responsabilidade na resposta a uma situação de emergência nuclear; solicitar apoio aos órgãos municipais, estaduais e federais com sedes em sua área de influência, para implementar as ações necessárias e complementar os meios utilizados, na resposta a uma situação de emergência nuclear.

IV. Centro de Informações de Emergência Nuclear (Cien): localizado também provisoriamente na Estrada do Marinas, 91, Salas 324 a 327, Praia do Jardim, Centro, Angra dos Reis/RJ, tem como atribuição planejar, coordenar e promover, mediante a orientação do CCCEN, a difusão de informações ao público e à imprensa em uma situação de emergência.

V. Centro de Controle das Ações de Emergência (Cece): localizado na Fábrica de Combustível Nuclear (FCN), Rodovia Presidente Dutra km 330, Engenheiro Passos, Resende/RJ, tem como atribuição coordenar a execução das ações que lhe são atribuídas no Plano de Apoio Externo

(PAE); coordenar o apoio dos diversos órgãos, sediados no Município, com responsabilidade na resposta a uma situação de emergência envolvendo a FCN; solicitar apoio aos órgãos municipais, estaduais e federais, sediados em sua área de influência, para implementar as ações necessárias e complementar os meios utilizados, na resposta a uma situação de emergência na FCN.

VI. Centro de Informação de Emergência da Fábrica de Combustível Nuclear (FCN/INB): localizado na Fábrica de Combustível Nuclear (FCN), Rodovia Presidente Dutra km 330, Engenheiro Passos, Resende/RJ, tem como atribuição planejar, coordenar e promover, mediante a orientação do Cece, a difusão de informações ao público e à imprensa em uma situação de emergência.

Os centros de gerenciamento e resposta a uma situação de emergência nuclear, apesar de estarem dispostos nos níveis nacional, estadual e municipal ou local, não possuem hierarquia entre si. A estrutura dos centros de gerenciamento e resposta do Siproon são esquematizados na Figura 3, mostrando que as informações fluem entre todos os centros da mesma maneira.

Os órgãos colegiados do Siproon são dispostos pelo Decreto nº 9.865/2019, que alterou o Decreto nº 2.210/1997 e

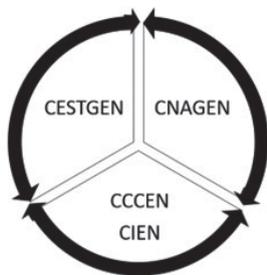
estabeleceu, no seu Art. 1º, que os colegiados têm como objetivo assessorar o GSI/PR, Órgão Central, no atendimento permanente das necessidades de proteção e segurança do Siproon (BRASIL, 2019). São órgãos colegiados:

a) Comissão de Coordenação da Proteção ao PNB (Copron)

A Copron foi criada em 1980 e reformulada por meio do Decreto nº 2.210/1997, sendo o Colegiado mais antigo do Siproon. A Copron, coordenada pelo GSI/PR, é o colegiado de maior nível e tem como atribuição específica assessorar diretamente o Órgão Central do Siproon. Essa Comissão tem como uma de suas principais atribuições a apreciação das necessidades relativas à proteção e à segurança de todo o PNB e dos assuntos oriundos dos integrantes do Siproon, referentes à proposta de elaboração e alterações de atos normativos, aprovação de programas e planos e avaliação de estudos, pareceres e sugestões de temas relacionados à operação segura das instalações nucleares brasileiras (BRASIL, 2011).

Durante os últimos anos, foram tratados e deliberados diversos assuntos de relevância para proteção e segurança do PNB, que tiveram como principais medidas decorrentes: aprovação dos Planos Gerais de Atividades do Siproon; acom-

Centros de Emergência da CNAAA



Centros de Emergência da FCN/INB

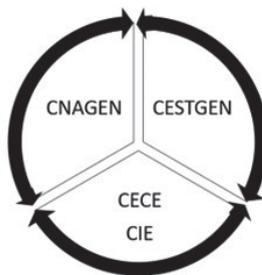


Figura 3 – Esquema dos centros de gerenciamento e resposta do Siproon. Fonte: Elaborado pelo autor

panhamento e aprovação dos Exercícios Integrados Emergência e Segurança Física Nuclear; e aprovação do Plano Nacional de Resposta Integrada a Evento de Segurança Física Nuclear, do Plano Nacional para Situações de Emergência Nuclear e do Plano de Apoio Externo da Fábrica de Combustível Nuclear da Indústrias Nucleares do Brasil, entre outros assuntos que são deliberados nos outros colegiados e levados à Copron para apreciação.

b) Comitê de Planejamento de Resposta a Situações de Emergência Nuclear no Município de Angra dos Reis (Copren/AR)

O Copren/AR foi criado em 2003, pela Portaria nº 777/2003, do Ministro de Estado da Ciência e Tecnologia, e tem a finalidade de planejar ações de resposta a situações de emergência nuclear na Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto (CNAAA) (BRASIL, 2003). Por meio das reuniões do colegiado, percebeu a necessidade de alterar a sua própria composição e atualmente conta com a participação de 18 instituições e possui como atribuição específica prestar assessoria ao órgão central do Sipron nos assuntos relativos ao planejamento e à resposta às situações de emergência nuclear na CNAAA.

c) Comitê de Planejamento de Resposta a Situações de Emergência Nuclear no Município de Resende (Copren/RES)

O Copren/RES foi criado pela Portaria nº 68, de 18 de fevereiro de 2005, do Ministro de Estado da Ciência e Tecnologia, e tem a finalidade de planejar ações de resposta a situações de emergência na Fábrica de Combustível Nuclear da Indústrias Nucleares do Brasil S.A (FCN/INB) (BRASIL, 2005). Por meio das reuniões do colegiado, percebeu a necessidade de alterar a sua própria composição e atualmente conta com a participação de 14 instituições, possuindo, como atribuição específica, a de prestar assessoria ao órgão

central do Sipron nos assuntos relativos ao planejamento e à resposta às situações de emergência na FCN/INB.

d) Comitê de Planejamento de Resposta a Evento de Segurança Física Nuclear em Angra dos Reis (Copresf/AR)

Em 2017 e 2018, ocorreram três sucessivos ataques a banco, com explosões aos caixas eletrônicos, na área de propriedade da CNAAA destinada à residência dos trabalhadores, com repercussão na mídia internacional. Apesar de não ser um evento de segurança física nuclear, mas ocorrido próximo à central nuclear e do material utilizado pelos criminosos, levou à necessidade de implementação de medidas imediatas para aprimorar a proteção da CNAAA (KASSENOVA *et al.*, 2020).

Em consequência desse evento, o GSI/PR planejou a criação de um organismo, por meio do Art. 18 do Decreto nº 9.865/2019, no formato de um colegiado, composto por órgãos de segurança pública, inteligência e Forças Armadas, com a finalidade de promover a coordenação das atividades relativas à resposta a evento de segurança física nuclear, com os órgãos envolvidos nos planejamentos, protocolos e procedimentos para o aprimoramento dessa segurança da CNAAA. Esse é o colegiado mais recente criado.

e) Comitê de Articulação nas Áreas de Segurança e Logística do Sistema de Proteção ao PNB (Caslon)

O Caslon foi criado em 2012 pela Portaria nº 31/2012, do Ministro de Estado Chefe do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, e tem como missão prestar assessoria ao GSI/PR para articulação com órgãos dos governos federal e estaduais em situações que possam comprometer a segurança das atividades nucleares do país.

Atualmente, o Sipron é organizado por um Órgão Central, responsável por sua

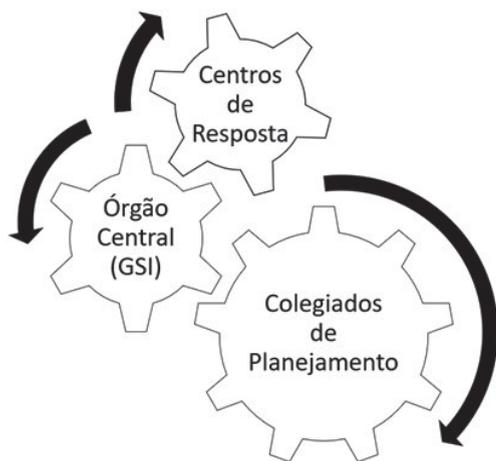


Figura 4 – Organização atual do Sipron  
Fonte: Elaborado pelo autor

coordenação, quatro centros de resposta a emergências nucleares e cinco órgãos colegiados formados por representantes de órgãos, entidades, empresas, instituições e organizações, como se observa na Figura 4.

Diante da possibilidade de uma situação de emergência nuclear ou de um evento de segurança física nuclear, ao longo de quatro décadas do Sipron e seguindo as recomendações indicadas pelas AIEA, foram elaborados e editados planos para

possibilitar uma resposta adequada a essas situações, como: Plano Nacional de Resposta Integrada a Evento de Segurança Física Nuclear, Diretrizes sobre os Protocolos de Segurança Física entre os Operadores e os Órgãos de Segurança Pública, Protocolo de Notificação de Níveis de Segurança Física Nuclear, Plano Nacional sobre Situação de Emergência Nuclear (Phasen), Plano de Emergência Local (PEL) da Eletrownuclear para as Unidades 1 e 2 da CNAEA, o PEL da INB para a FCN, Plano para Situações de Emergência (PSE) da CNEN, Plano de Emergência Externo do Governo do Estado do Rio de Janeiro (PEE/RJ), o Plano de Apoio Externo (PAE), Plano de Emergência Municipal (PEM) da Prefeitura Municipal de Angra dos Reis e Planos de Emergência Complementares (PEC) e Planos de Apoio Complementares (PAC) dos Órgãos de Apoio do Sipron.

O GSI/PR, como Órgão Central, atua no Sipron por meio da DCNuc e de suas coordenações, Cogen e Cosen, integrando assuntos de emergência e segurança física nuclear, nos fóruns dos colegiados do Sistema, como apresentado na Figura 5.

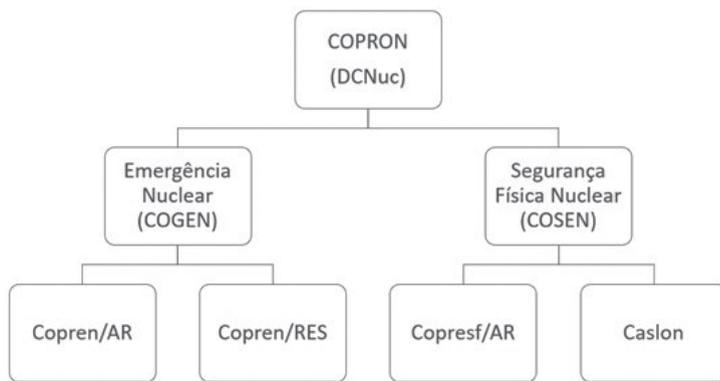


Figura 5 – Estrutura de atuação do Órgão Central. Fonte: Elaborado pelo autor

Além do acidente de TMI, que inspirou a criação do Siproon, o Brasil e os demais estados-membros da AIEA acompanham os diferentes acidentes nucleares ocorridos e divulgam as lições aprendidas, de

modo a garantir a segurança nuclear e a proteção ao programa nuclear. Os principais acidentes nucleares geraram um reflexo no Siproon, conforme apresentado pelas Tabelas 1 e 2.

Descrição	Em abril de 1986, durante a realização de testes de capacidade no reator da usina nuclear de Chernobyl, no norte da Ucrânia, os operadores infringiram protocolos de segurança, e o reator ficou sobrecarregado, acarretando explosão e desencadeando o pior acidente nuclear da história até o momento. Toneladas de urânio foram emitidas na atmosfera, e a União Soviética acabou evacuando 335 mil pessoas, definindo uma “zona de exclusão” com um raio aproximado de 30 km do reator.
Reflexo no Siproon	Elaboração do PEE da CNAEA em 1986, que atualmente está na sua quinta revisão e contempla ações necessárias à proteção da população local e circunvizinha, em condições normais de operação das usinas Angra 1 e 2 (prevenção, mitigação e preparação), na eventualidade de situação de emergência nuclear (resposta) e no retorno à normalidade (reconstrução e recuperação).

Tabela 1 – Chernobyl – URSS, 1986 (TAVEIRA *et al.*, 2021, modificado pelo autor)

Descrição	Em março de 2011, a costa oeste do Japão sofreu um terremoto de 8,9 graus de magnitude, acarretando na formação de um tsunâmi que inundou a Central Nuclear de Fukushima. Após o tsunâmi, houve inundação dos geradores diesel de emergência, e o combustível em três dos seis reatores da instalação nuclear superaqueceu, causando derretimento de seu núcleo. Como resultado, houve várias explosões, causadas pelo acúmulo de hidrogênio.
Reflexo no Siproon	Revisão dos Planos e Procedimentos de Segurança e Emergência da CNAEA – 2012. Foram realizadas alterações relativas à previsão e planejamento de resposta aos eventos raros e severos que poderão gerar uma emergência nuclear.

Tabela 2 – Fukushima – Japão 2011 (TAVEIRA *et al.*, 2021, modificado pelo autor)

## PERSPECTIVAS E CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Siproon, no ano do seu 43º aniversário de criação, insere-se no contexto nuclear, assumindo o papel de integrador de alto nível, coordenando e articulando ações entre os órgãos e entidades da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal, das empresas privadas e

das fundações, que tenham atribuições relacionadas ao PNB, visando garantir a proteção, a segurança e o desenvolvimento desse programa.

A estrutura do Siproon foi alterada desde a sua criação, e a gestão das atividades do órgão central do Siproon transitou por diferentes ministérios, de modo a ser melhor acomodada e ter interlocução, em um nível adequado, objetivando a implementação

das ações necessárias. O Sipron reflete as necessidades de segurança de um projeto estratégico essencial ao país, sendo dinâmico e responsivo às alterações ocorridas em diferentes escalas (regional, nacional e global), pelas contribuições dos diferentes colegiados e das diferentes instituições e do atendimento às disposições emanadas pela AIEA. O Sistema, por meio da atuação do GSI/PR, como Órgão Central, torna-se mais robusto a cada ano. As lições aprendidas em TMI e em outros acidentes nucleares ocorridos pelo mundo foram estudadas, internalizadas e aprimoradas para a realidade do Brasil.

O Brasil, dominando o ciclo de enriquecimento do combustível nuclear, tendo em vista o aumento por demanda de energia e o incremento da atividade nuclear no país para supri-la, necessita de uma capacidade de resposta a uma situação de emergência nuclear. O sistema para resposta deve ser robusto o suficiente

para prevenção, mitigação, preparação, resposta, reconstrução e recuperação.

O desafio do Sipron é ser capaz de acompanhar a evolução do PNB, com estruturas de resposta e legislação adequadas, provendo a segurança necessária para seu desenvolvimento. A previsão de inauguração da Usina Nuclear Angra 3 apresenta a necessidade do incremento na resposta

a situações de emergência na CNAEA, devendo ser avaliada pela Copren/AR e pelo Copres/AR e ratificada pela Copron. Adicionalmente, o lançamento do primeiro submarino convencional de propulsão nuclear do primeiro país não nuclearmente

armado insere-se no âmbito do Sistema a fim de ser planejado, com características autóctones, para possibilitar respostas adequadas em uma situação de emergência nuclear envolvendo um submarino. Assim, o Brasil deverá desenvolver uma legislação própria para atender às particularidades do seu emprego e alterar a estrutura do Sipron.

**O Sipron reflete as necessidades de segurança de um projeto estratégico essencial ao país, sendo dinâmico e responsivo às alterações ocorridas em diferentes escalas**

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO>; Programa Nuclear;

<CIÊNCIA & TECNOLOGIA>; Energia Atômica; Energia Nuclear; Política Nuclear; Radiação; Segurança;

<POLÍTICA>; Segurança Nacional;

## REFERÊNCIAS

Os interessados em obter as Referências Bibliográficas devem entrar em contato com o autor pelo *e-mail*: [juarez.ferreira@presidencia.gov.br](mailto:juarez.ferreira@presidencia.gov.br).

# LAWFARE, UMA ESTRATÉGIA A SER EMPREGADA EM CONFLITOS\*

EDUARDO ALEXANDRE STURTZ\*\*  
Capitão de Fragata

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Conceito e emprego de *lawfare*  
Aplicação  
Questões aplicáveis a conflitos armados  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

O século XXI tem se caracterizado pela crescente positivação do Direito Internacional, por meio da celebração de novos tratados e convenções, e pela maior influência dos tribunais dotados de competência para aplicar as normas decorrentes desses regimes jurídicos. Diante

do caráter obrigatório dessas normas, certos atores (tanto internacionais quanto internos) têm cada vez mais buscado instrumentalizar o Direito Internacional, com a finalidade de exercer pressão sobre os Estados partes desses regimes jurídicos e, dessa forma, obter vantagens estratégicas ou militares, no âmbito de conflitos armados ou de interesses políticos.

---

\* Artigo baseado em dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, em 2021. Título original: “*Lawfare*, uma abordagem da *lawfare* como uma estratégia a ser empregada em conflitos”.

\*\* Graduado em Engenharia Mecânica pela Universidade Federal do Ceará. MBA em Gestão de Projetos. Comandou o Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas* (2018 a 2019).

Dentro desse contexto, cresce a importância do estudo do sistema jurídico internacional e das legislações internas. Para todos aqueles que se dedicam à defesa nacional, tal estudo deve ser realizado com foco nas implicações que as normas domésticas e externas possam causar, principalmente, nos esforços militares.

Dessa maneira, regimes jurídicos passam a ser considerados um meio pelo qual um ator pode exercer influência. Assim, o propósito deste artigo é analisar a *lawfare* como uma estratégia válida para ser aplicada em conflitos. Para tanto, é fundamental verificar a congruência das ações consideradas *lawfare* com os preceitos de uma estratégia, como, por exemplo, a da Grande Estratégia de Liddell Hart (1895-1970). Por fim, serão tecidas considerações acerca da sua aplicabilidade diante dos conflitos armados.

Se o tema *lawfare* chama a atenção para o emprego das leis e das normas, como uma forma de adquirir vantagem em conflitos, há que se estar atento para a possibilidade de o adversário também empregar as mesmas técnicas. Por essa razão, faz-se necessário conhecer os fundamentos de *lawfare* e como ela pode ser empregada contra os interesses nacionais.

O presente artigo é dirigido aos que pensam a defesa nacional e aos tomadores de decisão de todos os níveis dos conflitos, bem como diplomatas, especialistas em defesa nacional e acadêmicos de Ciência Política. Ademais, sua relevância se deve tanto pela possibilidade de judicialização, decorrente de possíveis violações ao Direito Internacional, quanto pela forma como uma manobra jurídica pode gerar um contexto político, que causará consequências, inclusive para o nível tático.

O artigo propõe apresentar os conceitos de *lawfare*, suas características e seus objetivos. Em complemento, será eviden-

ciada uma maneira simplificada de identificar a prática de *lawfare*. Em seguida, abordará os seguintes tópicos: o conceito da Grande Estratégia de Liddell Hart; a crítica feita por ele ao esforço desmedido nos conflitos; e a congruência das ações de *lawfare* com os conceitos formulados por esse estrategista, a fim de buscar aderência ao que foi pontuado pelo autor do conceito. Seguindo na leitura, será verificada a aplicabilidade da *lawfare*, analisando dois eventos contemporâneos. O primeiro tem como foco a lei que concedeu a cidadania russa a nacionais georgianos e as implicações resultantes dessa lei, por ocasião das tensões entre Geórgia e Rússia em 2001 e 2002. O segundo evento se refere à postura chinesa de instrumentalizar as normas internacionais, no intuito de assegurar os seus interesses no Mar do Sul da China. As considerações poderão ser empregadas para analisar as ameaças com as quais o Brasil se depara.

O presente assunto não é explicitamente explorado nos principais documentos que norteiam a defesa nacional. Desta forma, também serão levantadas questões relativas às possibilidades de emprego de *lawfare* diante dos conflitos, a fim de fomentar outros estudos, inclusive por outras áreas do conhecimento, a exemplo de estratégia, política ou planejamento militar. Por fim, a conclusão pontuará os resultados das diversas análises realizadas e qual a validade de *lawfare* no âmbito da defesa nacional.

## CONCEITO E EMPREGO

Passo a apresentar a origem do conceito de *lawfare* conforme concebido e aprimorado por Dunlap Junior, bem como a visão de Kittrie a respeito desse termo. Para tanto, além da análise das definições desses autores, serão explicitadas técnicas

de *lawfare* empregadas por agentes internos e externos e os campos em que as mesmas podem ser usadas. Ao final, serão tecidas considerações complementares, nas quais constará uma simplificação prática da forma como podem ser identificadas as ações de *lawfare*.

### *A origem do conceito*

Em 2001, ao escrever artigo preparatório para a Humanitarian Challenges in Military Intervention Conference, da Universidade de Harvard, Dunlap Junior pontuou que *lawfare* é o uso da lei como método de guerra para a realização de um objetivo militar (DUNLAP JUNIOR, 2001). Ao fazê-lo, Dunlap Junior resgatou um termo empregado por Carlson e Yeomans (1975), criado a partir da união das palavras inglesas *law* (direito) e *warfare* (métodos e meios empregados para empreender a guerra).

Aproximadamente seis anos depois de seu artigo preparatório, Dunlap Junior escreveu um novo artigo, no qual ampliou a sua antiga definição. Ele acrescentou que a estratégia de *lawfare*, além de representar o uso, é também o abuso das leis, quando estas substituem os meios militares tradicionais para alcançar um objetivo (DUNLAP JUNIOR, 2007). O autor ainda somou a ideia do abuso das leis ao seu conceito, após perceber que as normas podem ser interpretadas de várias maneiras para favorecer um ou outro ator. A interpretação abusiva do mérito das questões pleiteadas se torna, assim, uma arma a ser empunhada por ambos os lados de um conflito.

***Lawfare é o uso da lei como método de guerra para a realização de um objetivo militar***

Em 2015, no Afeganistão, Dunlap Junior manteve a sua definição e, ao avaliar as ações de grupos insurgentes, como o Talibã, verificou que tais grupos se valem do Princípio da Distinção, constante no Direito Internacional dos Conflitos Armados (Dica), para auferir uma vantagem. O Talibã passou a utilizar os civis como escudo humano ao misturar combatentes com a população civil (DUNLAP JUNIOR, 2015).

Tal prática, que buscou tirar vantagem do Princípio da Distinção e da necessidade norte-americana de seguir os preceitos do Dica, foi adotada para neutralizar as superioridades tecnológicas dos Estados Unidos da América (EUA), pois, mesmo que os ataques fossem precisos, civis seriam atingidos, e o Talibã usaria a mídia internacional para denegrir as ações dos EUA.

Por esta razão, os norte-americanos impuseram a suas Forças regras de engajamento mais restritivas e, com isso, limitaram as suas ações (DUNLAP JUNIOR, 2015).

Dessa forma, houve um impacto no ciclo decisório dos militares estadunidenses, o que atrasou decisões fundamentais no decorrer das ações (CHENG, 2012). Em contrapartida, os EUA impuseram sanções econômicas que solaparam parte da capacidade de financiamento desses grupos insurgentes. Assim, *lawfare* se mostra como uma estratégia ampla em sua aplicabilidade e que, apesar de poder ser considerada uma ação de guerra assimétrica, é passível de ser empregada pelos dois lados do conflito (DUNLAP JUNIOR, 2015).

Kittrick (2016), analisando Dunlap Junior, aprofundou o termo na literatura ocidental, concordando com ele quando

diz que *lawfare* é uma forma de usar o direito como uma arma para a consecução de objetivos de valor militar. Após analisar a definição de Dunlap Junior, buscou também apresentar a visão de estrategistas chineses. Kittrie (2016) assinalou que os chineses adotaram o conceito de *legal warfare* (*falu zhan*) como parte de uma estratégia maior (*san zhan*) e que, diferentemente dos estadunidenses, usam as leis de forma ostensiva, como parte do planejamento militar para reforçar as suas reivindicações, atingir os seus objetivos e influenciar no governo de outros Estados.

Outro conceito surgiu no contexto das disputas político-partidárias, mas, para os fins a que se destina este trabalho, há que se separar o conceito militar de *lawfare* do seu emprego político apresentado por Cristiano Zanin Martins. Em seu livro, o autor alega ter encontrado propósitos e métodos claros no conjunto de atos processuais e, principalmente, extraprocessuais de ações criminais, apoiadas pelas matérias midiáticas, para evidenciar a instrumentalização do Direito com o intuito de destruir uma pessoa considerada adversária política (MARTINS; MARTINS; VALIM, 2019).

Contudo, este trabalho estuda *lawfare* como uma estratégia destinada a auferir uma vantagem militar em qualquer nível. Assim, o termo *lawfare* surgiu, inicialmente, em 1975 e voltou a ser empregado, de forma mais intensa, na literatura ocidental em 2001, a partir do ensaio de Dunlap Junior. Com a expansão das leis e das normas internacionais, do alcance dos tribunais internacionais e do aumento da importância das causas judiciais, Dunlap Junior incrementou a sua definição, e Kittrie estabeleceu uma caracterização dupla de *lawfare*, uma instrumental e a outra em razão da disparidade quanto ao respeito ao Direito Internacional, conforme apresentado a seguir.

### **Lawfare instrumental**

Consiste no emprego de meios legais para obter um efeito similar ao das operações militares convencionais. Esse tipo de *lawfare* pode ser aplicado por uma vasta gama de atores, desde governos ou Organizações Não Governamentais (ONG) até indivíduos isolados em seus objetivos (KITTRIE, 2016). Em seu livro, Kittrie (2016) expressa que até mesmo grupos como o Hamas e o Hezbollah podem utilizar *lawfare*. Porém não deixa expresso no rol dos atores os partidos políticos e sindicatos, pois essas instituições podem estar a serviço de outros atores e, financiadas por estes, agir contra os interesses de seus próprios Estados.

Conforme Kittrie (2016), para empregar uma *lawfare* instrumental, basta que os atores cumpram os ritos processuais requeridos pelos tribunais nacionais ou internacionais, conforme cada caso. Isso significa que os atores podem ser os mais diversos em virtude da facilidade de acesso ao sistema judiciário. Pode-se, também, gerar legislação favorável ou desfavorável a um determinado ator, ou mesmo criar jurisprudência ao valer-se da influência de juristas renomados. Dessa maneira, Estados como os EUA, que têm um forte poder econômico, podem aplicar *lawfare* instrumental, com base em sua economia, contra atores oponentes apoiados pelo Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU) ou por suas leis internas, como é o caso da Foreign Corrupt Practices Act (FCPA). Essa lei estadunidense é aplicada para estender a legislação daquele Estado a outros países e formar vínculos que podem ser utilizados no formato de sanções econômicas aplicadas, unilateralmente, sem qualquer deliberação internacional (MARTINS; MARTINS; VALIM, 2019).

Desta forma, por ser também a maior economia mundial, os EUA possuem o fator econômico potencializado a seu favor e impõem às demais nações o tipo de vínculo econômico do FCPA. Ao praticar *lawfare* instrumental, utilizando a sua economia, os EUA obtêm, como vantagem militar, a mitigação da capacidade de financiamento das ações dos atores adversos. Ao retirar a capacidade de financiamento das ações desses grupos, as sanções econômicas trazem mais efeitos do que a neutralização de tropas, com as quais o regime opositor, muitas vezes despótico ou ditatorial, pode não estar preocupado (KITTRIE, 2016).

Para exemplificar a primeira forma geral de emprego da estratégia de *lawfare*, Haulman (2015), PhD da Agência de Pesquisa da Força Aérea norte-americana, apresenta o caso das sanções solicitadas pelos EUA contra o Iraque em setembro de 1995. Autorizadas pelo Conselho de Segurança da ONU, tais sanções foram respaldadas no artigo 41 da Carta das Nações Unidas de 1945, que preconiza:

O Conselho de Segurança decidirá sobre as medidas que, sem envolver o emprego de forças armadas, deverão ser tomadas para tornar efetivas suas decisões, e poderá convidar os Membros das Nações Unidas a aplicarem tais medidas. Estas poderão incluir a interrupção completa ou parcial das relações econômicas, dos meios de comunicação ferroviários, marítimos, aéreos, postais, telegráficos, radiofônicos ou de outra espécie qualquer, e o rompimento das relações diplomáticas (BYERS, 2007, p. 210).

Dessa feita, o Iraque ficou sem ter como adquirir peças de reposição, e as aeronaves que estavam em manutenção em outros países ficaram retidas. Essa

ação ajudou a debilitar a sua Força Aérea, já bastante enfraquecida entre o fim da Guerra do Golfo (1991) e o início da Operação Liberdade Duradoura (2001-2013), na qual, com o auxílio da sanção, as ações aéreas ocorreram sem qualquer oposição significativa (HAULMAN, 2015).

### **Lawfare em razão da disparidade de respeito ao Direito Internacional (compliance leverage lawfare)**

Com o advento do Dica, surgiu uma disparidade dos atores em conflito quanto ao cumprimento das normas preconizadas. No Dica, o Jus Ad Bellum e o Jus in Bello se somam para humanizar os conflitos armados. Porém tais normas são internalizadas por Estados que, em algum momento, comprometeram-se a segui-las. Quando esses Estados entram em conflito com grupos terroristas ou insurgentes que não se comprometeram a seguir as normas do Direito da Guerra, surge uma diferença no nível de respeito ao Direito Internacional, que é amplamente explorada pelo partido mais fraco (KITTRIE, 2016).

Este artigo preservará o termo em inglês *compliance-leverage*, a fim de manter a sua ideia principal, ou seja, a influência que as normas exercem sobre os atores em conflito em busca de agirem em conformidade com elas.

Dunlap Junior (2015) apresentou a forma mais proeminente de diferença de *compliance-leverage* ao expor as restrições “autoimpostas” pelas forças da coalizão lideradas pelos EUA nas ações do Afeganistão. Em 2007, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) declarou que não dispararia em quaisquer posições onde soubesse haver civis por perto. No ano seguinte, a postura da instituição foi reforçada, quando alegou que, se houvesse a possibilidade de vitimar um civil,

não atacaria nem que Osama Bin Laden estivesse no local. Ciente dessas restrições excessivas, o Talibã passou a utilizar as estruturas civis como escudo para todo tipo de ação (DUNLAP JUNIOR, 2015).

Essa necessidade de se mostrar seguidor das normas internacionais ocorre no âmbito de governos democráticos. Isso se dá tanto pela cobrança interna, exercida pela opinião pública, quanto pela cobrança externa, feita pelas instituições de direitos humanos e pelos organismos multinacionais. Em Estados autoritários, ou em atores extremistas, não há preocupação ao se descumprirem as normas estabelecidas. As normas, ou os organismos internacionais, não conseguem exercer pressão ou influenciar o comportamento desses atores. Somadas a isto, as pressões internas são mantidas sob controle por mecanismos coercitivos. Essa diferença no nível de cumprimento das normas, a *compliance-leverage*, pelo exposto, torna-se um fator a ser explorado e considerado em *lawfare*.

### **Emprego e objetivos da lawfare**

A aplicação de *lawfare* pode se dar de duas maneiras. A primeira é em substituição aos tradicionais meios militares na consecução de objetivos operacionais ou estratégicos, definida como *lawfare* instrumental. A segunda é mais aplicável ao campo tático, e a diferença de *compliance-leverage* influencia na condução das ações militares (KITTRIE, 2016). Veremos adiante as formas como os principais tipos de *lawfare* podem ser empregados. Isso será necessário para dar sustentação

ao que foi pesquisado ao longo do trabalho e para que se verifiquem as ações e modos como elas podem ser empreendidas.

### **A aplicação das leis**

De acordo com Kittrie (2016), a primeira abordagem se refere à utilização das leis internacionais nos fóruns internacionais. Nesse caso, podem ser criados ordenamentos jurídicos projetados para gerar uma desvantagem a um adversário, ou reinterpretar um ordenamento jurídico para prover tal desvantagem. Pode-se, também, gerar um processo criminal no Tribunal Penal Internacional (TPI), por supostos crimes de guerra, ou mesmo gerar inves-

tigações intrusivas e constrangedoras contra personalidades de alto escalão que exerçam papel decisivo nos conflitos. Outra forma seria a realização de uma campanha contra um adversário no Conselho de

Segurança ou na Assembleia Geral da ONU. Haveria, ainda, a possibilidade de financiar um parecer consultivo e valer-se de renomados juristas contra as ações de um adversário na Corte Internacional de Justiça (CIJ). Essas ações não necessitam lograr êxito, basta expor o assunto à opinião pública (KITTRIE, 2016).

Kittrie (2016) pontuou também que o segundo tratamento abrange a capacidade de utilizar as leis internacionais nos fóruns nacionais. Desta maneira, pode-se usar o Direito Internacional como motivação para o processo de “jurisdição universal” contra entidades de outros Estados, em fóruns nacionais, ao acusá-las de crimes de guerra. Essas entidades podem ser empresas ou

## **A necessidade de se mostrar seguidor das normas internacionais ocorre no âmbito de governos democráticos**

mesmo pessoas estrangeiras ou nacionais que, de alguma forma, tomaram parte nas hostilidades (KITTRIE, 2016). Um exemplo dessa aplicação foi o processo movido pelo Iraque, na Bélgica, contra o secretário de Defesa estadunidense, Donald Rumsfeld, e contra o secretário de Estado, Colin Powell, por alegados crimes de guerra. Tal processo se deu na Bélgica por ser este o Estado que abriga a sede da Otan. Logo, caso o processo fosse exitoso, as autoridades processadas poderiam ser presas ao entrarem na Bélgica. Entretanto, após os EUA ameaçarem retirar a sede da Otan da Bélgica, a lei belga foi alterada e o processo foi extinto. Esse evento mostrou, também, como a influência do protagonismo dos EUA no cenário internacional pode impor uma norma favorável aos seus objetivos (KITTRIE, 2016).

Por fim, ainda segundo Kittrie, é evidente que o próprio Estado pode criar as suas leis nacionais, e, assim, estas leis podem favorecer ações contra Estados adversários. Um exemplo dessa *lawfare* se mostrou em 2010. Naquele ano, foi criada uma lei estadunidense que colocou as empresas de combustível no dilema entre vender gasolina para o mercado dos EUA ou vender para o Irã e serem excluídas do mercado norte-americano. Desta maneira, sem interceptar qualquer petroleiro, as importações de combustíveis do Irã caíram 90% (KITTRIE, 2016). Essas leis podem representar um golpe contra grupos terroristas e seus Estados apoiadores, bem como podem ser empregadas contra entidades que financiam grupos terroristas, tais como os bancos que abrigam as contas desses grupos.

### **Objetivos da lawfare**

Os autores Yerushalmi e Muise (2015) apresentam em seu livro os três objetivos da aplicação de *lawfare*:

São três os objetivos básicos da *lawfare*. Em primeiro lugar, estrategicamente, o *lawfare* busca mudar diretamente a política pública por meio de decisões judiciais favoráveis ou acordos vinculantes. Em segundo lugar, taticamente, o *lawfare* busca mudar o comportamento dos agentes externos por meio de litígios ou ameaça de litígio, mesmo sem nunca conseguir uma decisão favorável. Com *lawfare*, a vitória não requer necessariamente um julgamento favorável. O custo do litígio em termos de tempo, finanças e exposição à mídia tem o potencial de influenciar o comportamento tanto quanto uma decisão judicial. E, finalmente, um objetivo crítico do *lawfare* é influenciar e moldar o discurso público para, em última instância, influenciar e moldar a opinião pública. Mudar a opinião pública é, muitas vezes, um pré-requisito para mudar a política pública. O litígio ganha espaço na mídia e, portanto, oferece uma excelente oportunidade para engajar o público por meio desta mídia. De fato, o drama de um ambiente de tribunal atrai a atenção do público e, assim, proporciona um fórum e uma audiência para expressar a narrativa adequada de políticas públicas (YERUSHALMI; MUISE, 2015, p. 111, tradução nossa).

Logo, qualquer ator que empregue as ações de *lawfare* em sua estratégia, direta ou indiretamente, busca atingir o seu adversário pela exposição à mídia, com foco na opinião pública. Os grupos de interesses domésticos, sejam eles partidos políticos ou ONG, exercem pressão nos tribunais e parlamentos para que sejam adotadas as suas reivindicações (PUTNAM, 1988). Estes podem agir, inclusive, ao defender os interesses de um Estado patrocinador por meio de procauração.

Uma vez que os próprios nacionais executam pressões no sentido contrário aos interesses de seu país para defender os de outro, torna-se mais difícil perceber a prática de *lawfare*. No cenário internacional, as lideranças políticas buscarão seguir os tratados dos quais o Estado é parte, a fim de que não haja consequências negativas para ele (PUTNAM, 1988). Logo, os tratados internacionais passam a ser um novo ambiente de conflito, no qual as normas podem ser empregadas para obtenção de vantagens, seja por meio de sanções ou por judicialização de questões do conflito.

De forma simples, para se qualificar como *lawfare* uma determinada ação ou estratégia, há que serem feitos dois testes cumulativos. Primeiramente, deve-se indagar se o autor da ação jurídica alcançou os mesmos efeitos de uma ação militar convencional, ou seja, se adquiriu uma vantagem militar em qualquer nível, do tático ao político. Se a resposta for afirmativa, segue-se para a próxima pergunta: o autor dessa ação tinha o objetivo de destruir ou enfraquecer o seu adversário? (KITTRIE, 2016).

A primeira indagação responde se a ação teve efeito sobre um determinado objetivo militar, seja ele tático, operacional, estratégico ou mesmo político. A segunda indica se havia, de fato, intenção de se obter alguma vantagem militar, do contrário não se trataria de *lawfare*, de acordo com o teorizado por Dunlap Junior (2001). Assim, em linhas gerais e para os fins de esclarecimento, alinhado com as definições até aqui apresentadas, *lawfare* pode ser compreendida como o uso ou o abuso intencional do ordenamento jurídico para a obtenção de uma vantagem política ou militar, ou a necessária judicialização para implantar a conformidade com as normas na consecução de um objetivo.

Para manter a conformidade com o regime jurídico internacional ou com a

legislação nacional, os Estados buscam constantemente criar um aspecto de legalidade para respaldar as suas ações ao empregar o seu ordenamento jurídico, ou mesmo reformulá-lo para que possa favorecer um objetivo de qualquer nível. Desta forma, valem-se não somente de suas legislações, mas também de outras expressões do Poder Nacional, como, por exemplo, do Poder Econômico.

Conforme apresentado, as ações de *lawfare* se dão, principalmente, no nível político. Por conta disso, discorreremos sobre uma estratégia de nível político formulada por Liddell Hart.

A visão de Liddell Hart, do que ele considerou a Grande Estratégia, será analisada. O ponto de vista deste estrategista será utilizado para, ao longo do desenvolvimento, confrontar e verificar se as técnicas de *lawfare*, utilizadas nos casos apresentados, foram estratégias válidas na consecução de vantagens militares e, assim, aplicá-las no âmbito de conflitos armados atuais ou futuros. Isto porque algumas ações de *lawfare* têm em mira possíveis situações de conflitos armados que ainda não se configuraram, como é o caso da questão do Mar do Sul da China, na qual não há um conflito armado em curso. Ao final, serão feitas considerações complementares para orientar a conclusão deste trabalho.

É do pensamento de Liddell Hart que decorrem três ideias fundamentais para a análise de *lawfare* como uma estratégia aplicável aos conflitos. A primeira ideia é o uso moderado de recursos. Este estrategista defendia que há que se fazer a guerra tendo em mente a paz que se deseja obter. Se, ao empregar uma ação jurídica em qualquer fórum, nacional ou internacional, obtém-se uma redução do esforço militar e, ainda assim, adquire-se uma vantagem no conflito, então essa estratégia torna-se

legitimamente aplicável, visto que os custos para a consecução de ações judiciais são pequenos, se comparados ao custo de uma operação militar.

Outra ideia apresentada pelo estrategista, em sua Grande Estratégia, é que o emprego das outras expressões do Poder Nacional, além da expressão militar, se dá em um patamar acima do estratégico. Destarte, o nível político como coordenador do emprego das outras expressões do Poder Nacional deve incorporar às suas capacidades o emprego das leis como uma forma de angariar uma vantagem. Assim, a política não seria refém da má estratégia, pois, neste nível, seria possível avaliar se as ações jurídicas necessárias contemplam o balanceamento entre resultados e consequências diante dos objetivos.

A terceira ideia abordada por Liddell Hart sustenta que ações menos agressivas permitem uma paz mais consistente. Seja pela economia de recursos ou pela baixa taxa de atrito, a *lawfare* pode ser empregada de maneira menos lesiva do que as operações militares convencionais. Mesmo que seus efeitos possam ser devastadores no longo prazo, as ações de *lawfare* não possuem o choque das ações militares convencionais. Por essa razão, os ressentimentos criados pelo conflito podem ser mitigados, e a paz que Liddell Hart defende prosperaria após o fim das hostilidades.

Por fim, o estrategista considerava ser necessário se valer de uma postura “defensiva-agressiva” e dispor de forças dotadas de grande mobilidade, a fim de responder prontamente a uma agressão, e não dispensar o efeito da dissuasão. Percebe-se que ele não se referia a dispensar as forças militares. Com a análise dos eventos que serão expostos a seguir, poderão ser verificadas as congruências dessas considerações de Liddell Hart. As ações de *lawfare* se desdobram em

um ambiente de fóruns nacionais ou internacionais, mas guardam em comum a sua aplicabilidade por meio do nível político do conflito.

## APLICAÇÃO

A seguir, serão apresentados dois eventos em que a *lawfare* foi utilizada como ferramenta do Estado diante de um conflito. No primeiro, o uso da lei evitou que uma hostilidade fosse deflagrada naquele momento da História, mesmo sem o tradicional confronto militar, o Estado que usou a lei logrou êxito ao aumentar a sua influência na região em disputa. No segundo, o Direito do Mar é sistematicamente interpretado para fortalecer a disputa por soberania no Mar do Sul da China.

### *A lawfare na Rússia*

Passo a analisar o processo de “passaportização”, realizado pela Rússia, em busca de aderência com os conceitos de *lawfare* e a sua aplicabilidade como estratégia para a defesa de um Estado. Conforme o artigo de Nagashima (2017), o processo se iniciou com a emissão de passaportes russos para residentes da Abecásia, em 1º de junho de 2002, e expandiu a população russa na região de 20% para 70%. Na Ossétia do Sul, iniciou-se em maio de 2004 e aumentou a população russa na região de 56% para 98%.

De forma ostensiva, a Rússia deflagrou uma expansão demográfica nas regiões de seu interesse, algo que viria a apaziguar, temporariamente, as ações militares.

### *Conflito Rússia-Geórgia*

As relações entre Rússia e Geórgia há muito tempo são conturbadas. Abecásia e Ossétia do Sul por vezes fomentaram esses

conflitos. Em 1920, a Ossétia do Sul tentou declarar sua independência e se separar da Geórgia, porém se transformou apenas em uma região autônoma quando o exército soviético anexou a Geórgia. Em 1989, buscou novamente se desvencilhar, ao tentar se incorporar à Ossétia do Norte (NICHOL, 2009). Em 1990, a Geórgia se tornou independente, e, em 1991, um conflito entre a Geórgia e a Ossétia do Sul resultou em aproximadamente 3 mil mortos. Dezenas de milhares de pessoas abandonaram a região. A contenda terminou em 1992 com um acordo intermediado pela Rússia. Devido ao confronto, Geórgia e Rússia deixaram tropas de paz em Tskhinvali, capital da Ossétia do Sul (NICHOL, 2009).

Durante o conflito com a Chechênia em 1991, a Rússia acusou a Geórgia de abrigar terroristas em seu território. Por essa razão, a Rússia solicitou o uso das instalações militares para apoiar as operações contra os separatistas chechenos. A Geórgia negou a solicitação e, em retaliação, a Rússia invadiu o espaço aéreo georgiano diversas vezes entre 1999 e 2000 (NAGASHIMA, 2017). Em 2003, após a Revolução das Rosas, sai Eduard Shevardnadze, que governava a Geórgia desde 1992, e assume Mikheil Saakashvili. Em 2004, Saakashvili enviou centenas de policiais para a fronteira da Ossétia do Sul com a Rússia, pois alegou envolvimento desta com o crime organizado que corrompia oficiais georgianos (NICHOL, 2009).

Outro motivo de conflito entre Geórgia e Rússia se deu, também, em uma região da Abecásia. A região, conhecida por Kodori Gorge, não era completamente dominada pela Abecásia, nem pela Geórgia. Nela, abrigava-se um grupo dissidente que promovia sabotagens. Mesmo que o envio de tropas georgianas tivesse por propósito extinguir as ações do grupo dissidente,

as autoridades da Abecásia consideraram uma agressão o envio das tropas da Geórgia, porém não criticaram a Rússia da mesma maneira quando esta enviou igual apoio. A Abecásia já demonstrava, assim, um alinhamento com o Estado russo (NAGASHIMA, 2017).

Mais um atrito entre Rússia e Geórgia se deu após setembro de 2001, quando os EUA enviaram ajuda militar para a Geórgia em busca de apoio na região para combater o terrorismo. Em troca, os EUA incrementaram o aprestamento das Forças Armadas georgianas. Os EUA foram prontamente recebidos, diferentemente do auxílio oferecido pela Rússia, que foi ignorado pelas autoridades georgianas, o que mostrou, mais uma vez, de forma ostensiva, a preferência pelo alinhamento com a política estadunidense (NICHOL, 2007).

Tal fato gerou descontentamento na Duma, o parlamento russo. A Duma exigia uma posição mais firme do Kremlin. A presença de tropas norte-americanas na Geórgia deixou as autoridades da Abecásia e da Ossétia do Sul em estado de tensão. Essas autoridades consideravam a possibilidade de ações militares da Geórgia, apoiadas pelos EUA, contra as suas regiões. Diante desse movimento estadunidense, em 1º de março de 2002, o parlamento da Abecásia enviou uma carta ao parlamento russo na qual solicitava proteção. A Ossétia do Sul também o fez e, em seu pedido de auxílio, argumentou que mais da metade da população da Ossétia do Sul era de cidadãos russos (NAGASHIMA, 2017).

Com as tropas dos EUA na Geórgia, Wladimir Putin (1952-), presidente da Rússia, passou a apoiá-las, pois ele construía uma aproximação com os norte-americanos. Putin buscava, de forma análoga, combater o terrorismo global, uma vez que ele mesmo alegou que a Rússia combateria os terroristas internacionais,

porém os localizados na Chechênia. O Kremlin, por meio de Wladimir Putin, declarou que todo país tem o direito de se proteger (NAGASHIMA, 2017).

Segundo Toru Nagashima, embora muitos políticos russos tenham demonstrado preocupação e descontentamento com a presença americana, o Kremlin se limitou a intensificar as mediações com os norte-americanos. Mesmo assim, a probabilidade de um conflito entre Abecásia e Geórgia aumentava, e, em maio de 2002, o primeiro-ministro da Abecásia e o presidente da Ossétia do Sul, em visita a Moscou, declararam, em uma coletiva de imprensa, que a Geórgia se preparava para retomar os territórios dissidentes pela força sob o pretexto do combate ao terror (NAGASHIMA, 2017). A Rússia, gradativamente, aumentou a sua influência na região com o envio de tropas em 1992. Além disso, o aumento da influência se deu, também, pelo processo de “passaportização”. Tal campanha ficou conhecida pela distribuição de cidadania russa para a população da Abecásia e da Ossétia do Sul, com o objetivo de resgatar cidadãos para a população russa após o colapso da URSS (NAGASHIMA, 2017).

### ***O processo da “passaportização”***

Segundo Nagashima (2017), com o fim da URSS e a conseqüente independência das repúblicas que um dia estiveram sob o jugo daquele regime, muitos cidadãos soviéticos se viram sem cidadania, pois não puderam adquirir a correspondente cidadania da república independente em que passaram a residir. Em julho de 2002, após a elaboração de significativas mudanças, a nova lei da cidadania russa entrou em vigor e aboliu os privilégios para os antigos cidadãos de repúblicas pertencentes ao regime soviético (NAGASHIMA, 2017).

Dessa maneira, aqueles que tivessem nascido em território da extinta URSS teriam que passar por todos os procedimentos e cumprir todos os requisitos para obter a cidadania russa, como, por exemplo, renunciar à cidadania anterior, morar cinco anos na Rússia e demonstrar proficiência no idioma russo. A mudança teve como causa principal a onerosa manutenção da política de portas abertas, elaborada desde os anos 1990. No entanto a campanha que se seguiu divergiu da política de cidadania oferecida: enquanto apertava o cerco para os países da extinta URSS, deixava uma lacuna em seu texto para favorecer as regiões dissidentes daqueles países, como a Abecásia e a Ossétia do Sul (NAGASHIMA, 2017).

Proposital ou não, tal lacuna foi explorada no sentido de aumentar a influência da Rússia em regiões outrora soviéticas. Para tanto, o processo de “passaportização” russo foi engendrado em dois momentos distintos. No primeiro período, anterior à mudança da lei, que se iniciou em 1990, quando a então URSS já estava próxima da sua dissolução, teve pouca adesão, pois as pessoas não se interessavam pela cidadania russa, visto que esta era a de maior identidade com o regime soviético. No segundo momento, posterior à mudança da legislação russa, que, apesar de ter sido feita para fechar as portas, teve a adesão da população das regiões separatistas da Abecásia e da Ossétia do Sul, provavelmente pelo atrativo do restabelecimento da força da Rússia na esfera global (NAGASHIMA, 2017).

A principal diferença entre os dois momentos foi que, no primeiro, a Rússia não tinha como dar o apoio necessário para obter uma adesão significativa; no segundo, apesar de mais restritivo, a Rússia proveu todo o suporte para facilitar a emissão dos passaportes. Em que pese

o formato mais restritivo da lei para os membros da extinta URSS, foi retirado o requerimento de morar cinco anos na Rússia para as regiões separatistas destas repúblicas, outrora soviéticas. A supressão dessa exigência facilitou a solicitação para aqueles que ainda não tinham cidadania. Esse detalhe na lei foi o ponto determinante do processo de “passaportização” (NAGASHIMA, 2017).

Para avaliar se essa característica da lei foi escrita com o propósito de ser empregada na “passaportização”, tem-se que verificar dois fatos. O primeiro é que a “passaportização” começou na Abecásia um mês antes da nova lei da cidadania entrar em vigor; logo, esta foi iniciada sob a lei anterior. O segundo é que o artigo da lei que criou essa possibilidade foi proposto por um deputado de oposição ao Kremlin. O deputado tinha em mente a questão humanitária de pessoas sem nacionalidade, consequência do fim do regime soviético (NAGASHIMA, 2017).

Assim, pode-se compreender que o Kremlin intencionava fechar a entrada de pessoas na Rússia de forma legítima. Todavia, nesse contexto, a “passaportização” pode ser considerada uma das oportunidades em que o Kremlin aceitou uma proposta, apresentada pelo parlamento russo, para resolver um impasse e expandir a sua influência nas regiões de interesse (NAGASHIMA, 2017).

### *Análise do impasse russo*

Diante do exposto, é possível compreender que o objetivo da campanha de “passaportização”, empreendida pela Rússia na Abecásia, foi a de dissuadir a Geórgia de uma ação militar e expandir a sua influência na região. De forma sintética, para facilitar a análise, a situação era: a Abecásia, região separatista da Geórgia,

buscava a sua independência e contava com o apoio russo; a Geórgia, apoiada pelos EUA, era contrária a conceder independência à Abecásia; e a Rússia tinha que reafirmar o seu apoio a Abecásia devido às pressões internas. Com a chegada dos militares estadunidenses à Geórgia, uma ação militar facilmente poderia escalar uma crise que, para a Rússia, não seria uma boa opção, pois esta buscava a reaproximação com os EUA e já havia demonstrado o seu apoio no combate ao terrorismo. Por essa intenção de estreitar os laços com os norte-americanos, mesmo que internamente, o Kremlin foi duramente criticado e cobrado.

Cabe ressaltar também que a situação em que se encontrava a Rússia guardava semelhança com a Teoria dos Jogos de Dois Níveis, segundo a qual o decisor sofre pressões internas e externas (PUTNAM, 1988). Neste caso, as pressões internas foram exercidas pelo parlamento russo e pelas lideranças da Abecásia, que queriam pertencer à Federação Russa. As pressões externas foram exercidas pela comunidade internacional, pela Geórgia e pelos EUA.

Este cenário, em que a Geórgia dava indícios de se preparar para uma ação militar na Abecásia, apoiada pelos EUA, preocupou o Kremlin e as lideranças do território separatista. Tal ação poderia iniciar um conflito das tropas russas com as estadunidenses.

Logo, o processo de “passaportização” foi uma estratégia conveniente para a Rússia por dois motivos. Inicialmente, foi uma forma moderada de demonstrar o compromisso e o alinhamento russo com a Abecásia, pois, se a Rússia tivesse estabelecido uma relação federativa com a Abecásia, teria um impacto internacional e prejudicaria as relações com os EUA (NAGASHIMA, 2017).

Por fim, a “passaportização” dissuadiu a Geórgia de sua motivação para as ações militares, uma vez que, diante do aumento da população russa na região, o emprego de forças militares seria considerado um ataque ao povo russo (NAGASHIMA, 2017). Desta feita, a Rússia poderia empregar as suas tropas em legítima defesa, consoante o preconizado pelo artigo 51 da Carta das Nações Unidas. Essa situação demonstrou uma manobra, utilizando as leis internas de um Estado e as normas internacionais, para auferir uma vantagem militar.

### Lawfare na estratégia da China

É importante ressaltar que os chineses pensam a guerra de modo diferente dos ocidentais, e quem nos explica essa distinção é Coker (2002), a saber:

Enganar ou manobrar um inimigo para, no final, sobreviver é o que importa. Obviamente isso não é uma visão

ocidental de vitória. Para o Ocidente, vitória significa restauração do *status quo*, e geralmente punição para o inimigo que tentar modificá-lo. A ideia chinesa de vitória é sobreviver, vencendo ao longo dos anos, quando dinastias caem, mas sempre são sucedidas por outras. O princípio das dinastias reflete a força e a continuidade da cultura chinesa. Esse é o antigo adágio: “As guerras da China são sempre civis”. Inimigos externos podem ser assimilados ou com a mudança da dinastia os antigos podem se juntar aos novos. A eliminação do inimigo não necessita ser física, ela pode ser ideológica (COKER, 2002, p. 130, tradução nossa).

**Chineses pensam a guerra diferente dos ocidentais: enganar ou manobrar um inimigo para, no final, sobreviver é o que importa**

O autor nos dá uma breve ideia de como a China pensa os seus conflitos.

### A barreira marítima

Quando a China publicou um mapa em que demarcava as ilhas Prata (Dongsha Qundao), Paracel (Xisha Qundao) e Spratly (Nansha Qundao) e o Macclesfield Bank (Zhongsha Qundao) (ANEXO B) como parte de seu território, mostrou, de forma clara, o seu interesse por aquelas posições geográficas. Essa região, adjacente ao Golfo de Tonkin e à Ilha de Hainan, é uma rota por onde a China pode escoar o seu comércio marítimo (PEDROZO, 2011). Sob a ótica chinesa, essa área é cercada por um ambiente hostil, como demonstrou Kaplan (2012):

De resto, porém, é uma paisagem marítima um tanto quanto sombria para os estrategistas navais chineses – que, olhando de seu litoral pacífico para essa primeira cadeia de ilhas, se deparam

com uma espécie de “Grande Muralha às avessas”. Nas palavras dos professores do Naval War College James Holmes e Toshi Yoshihara: uma bem-ordenada linha de aliados americanos, na qual o equivalente a torres de vigia estendem-se do Japão à Austrália, todas com o potencial de bloquear o acesso da China ao alto-mar. Diante desse mapa, os estrategistas chineses ficam furiosos ao verem sua Marinha assim encurralada (KAPLAN, 2012, p. 219).

A primeira cadeia de ilhas a que se refere o analista geopolítico compreende o Japão, as Ilhas Ry Ky, Taiwan, Filipi-

nas, Indonésia e Austrália. Um possível alinhamento destes atores com os EUA poderia bloquear o acesso do Poder Naval chinês ao Estreito de Málaca (KAPLAN, 2012). Por essa razão, é compreensível que a China busque firmar a sua presença na região marítima em lide.

Desde 1974, quando a China ocupou ilegalmente as Ilhas Paracel e expulsou tropas vietnamitas do local, e durante os 30 anos que se seguiram, a China fortificou a sua presença com a construção de uma base aérea, uma estação de monitoramento de inteligência e uma base de apoio para operações navais. Em 1988, outro embate com forças chinesas na região resultou no afundamento de barcos vietnamitas, e, em seguida, a China ocupou outras seis ilhas no Arquipélago Spratly (PEDROZO, 2011).

Em 1995, a China ocupou o Arquipélago de Mischief Reef, dentro da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) das Filipinas, mesmo sob os protestos deste país. As posições ocupadas pela China são estratégicas, pois, a exemplo da ocupação do Arquipélago Spratly, a passagem do Estreito de Palawan, um dos principais estreitos asiáticos, permite controlar o tráfego marítimo ao sul da Ilha de Palawan e interferir também nos estreitos de Málaca e Singapura. A projeção de poder chinesa se completa com uma base na Ilha Hainan, ao norte, e com a produção dos mísseis antinavio DF-21D. Além das ações de ocupação de ilhas estratégicas e do desenvolvimento de mísseis, como o DF-21D, a China levou a disputa pela área para o campo jurídico (PEDROZO, 2011).

### ***A comparação do lawfare chinês com o ocidental***

Com o advento da revolução comunista de 1949, a China adotou a visão marxista de que a lei é um instrumento político.

Após a Revolução Cultural (1966-1976), desmantelou o antigo sistema judicial, fechou faculdades de Direito e até mesmo o Ministério da Justiça. Os advogados formados foram enviados para fábricas e fazendas. Com isso, a China aboliu a noção de leis e de sistema legal sob o argumento de que estes represariam o fluxo da revolução socialista (KITTRIE, 2016). A China reconstruiu o sistema judicial durante os anos que se seguiram à morte de Mao Zedong, em 1976. Em 1996, o então presidente da China, em conferência para especialistas chineses em Direito Internacional, declarou: “A China deve se adaptar em utilizar o Direito Internacional como arma” (KITTRIE, 2016).

Diferentemente dos EUA, a China adotou, de maneira explícita, a *lawfare*, ou o seu equivalente em chinês *falü zhan* (Guerra Legal, em tradução livre), como um dos componentes de sua doutrina estratégica. Assim, tornou-se um dos Estados que mais pratica a *lawfare* e um dos que mais pesquisa e estuda o assunto (KITTRIE, 2016).

Segundo Walton (2012), em 2003, o Partido Comunista Chinês (PCCh) aprovou o conceito San Zhong Zhanfa, que seria, em tradução livre, as “Três Táticas de Guerra”. As táticas seriam as seguintes: a Guerra Psicológica, que busca desmoralizar o inimigo e diminuir o seu ânimo combativo; a Guerra de Mídia, que tem por objetivo a influência doméstica e internacional em apoiar as ações militares; e a Guerra Legal, que procura utilizar as normas nacionais e internacionais para reclamar as questões de interesse da China, moldar as interpretações em tribunais nacionais ou internacionais, restringir as ações de adversários, ao limitar o espaço operacional, e dar suporte legal às possíveis repercussões políticas dos atos chineses (WALTON, 2012).

A terceira das “Três Táticas” dos chineses é a que guarda maior relação com o tema deste trabalho. Desta forma, será dissociada das outras duas para destacar a sua relevância. Para a China, fica evidente o valor do assunto pela existência de mais livros em chinês a respeito do assunto *lawfare* do que na literatura ocidental (KITTRIE, 2016). Isso revela que o interesse na matéria é crescente, e a China demonstra quão verídica é essa afirmação ao estudá-lo e incorporá-lo às suas Forças Armadas. O *lawfare* chinês emprega as leis nacionais e as normas internacionais, tal como foi apresentado anteriormente, para reivindicar ou reafirmar os interesses da China no campo jurídico e legitimar as suas ações. Seja ao aplicar diretamente seu corpo jurídico seja ao agir por meio de procurações, a China usa a *lawfare* como uma arma (KITTRIE, 2016).

Em 2008, a China já havia construído um sistema judicial bem estruturado, com milhares de leis e regulamentos. Mesmo assim, esse novo sistema continuou como um mecanismo de poder do Estado, que, administrado por seu único partido, perseguiu advogados contrários aos seus objetivos. No mesmo ano, foi observado pelo International Security Advisory Board (Isab) que a China entrou em um conflito não cinético contra os EUA. O Isab alertou que a China passou a instrumentalizar as normas jurídicas de maneira consistente com a doutrina de *lawfare* estabelecida por aquele Estado (KITTRIE, 2016).

O formato utilizado pelos chineses para a *lawfare* difere do concebido pelos EUA. Na China, Guerra Legal, ou Falu Zhan, é uma forma ofensiva de emprego do ordenamento jurídico. Essas ações de Guerra Legal compõem a Guerra de Informação que a China promove em benefício de seus interesses, tal como argumentado por David Yerushalmi e Robert J. Muike. A

*lawfare* ora funciona como uma deterrência legal (*falü weishe*) ora impõem sanções (*zhicai*), mas, de modo geral, atua como um complemento para as ações de outras dimensões do conflito (CHENG, 2012).

Em contraste com os chineses, os norte-americanos desenvolveram as suas táticas de guerra assimétrica de forma diferente. Mesmo cientes de seu poderio militar, as Forças Armadas norte-americanas denotam ter consciência de que determinados conflitos demandam soluções distintas das soluções militares (MARTINS; MARTINS; VALIM, 2019).

Para tanto, a doutrina de guerra assimétrica dos EUA contempla as mesmas ideias de empregar técnicas de guerra psicológica e de informação, como na China. Porém os norte-americanos, quando praticam a *lawfare*, não o fazem da mesma maneira que a China, pois esta emprega a *lawfare* ostensivamente como uma ação ofensiva. Os EUA não empregam a *lawfare* pelas vias militares, ainda que a utilizem para esse fim (KITTRIE, 2016).

Conforme Kittrie (2016), parte da estratégia da China é atuar de modo constante nos tribunais internacionais com advogados militares especificamente formados para empreender disputas nas áreas de interesse. Com isso, a China, apesar de ter assinado a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), busca a alteração das normas do Direito do Mar, que estabelecem a liberdade de navegação para navios e aeronaves de guerra, enquanto utiliza as suas embarcações pesqueiras, por meio da sistemática de procuração, para intervir na navegação de navios estadunidenses (KITTRIE, 2016).

### ***O esforço chinês nos fóruns internacionais***

Cabe ressaltar que uma das formas de atuar na aplicação de uma estratégia de

*lawfare* é empregar as Forças Armadas sob a luz da interpretação própria das normas internacionais. Em alguns casos, tais interpretações diferem do entendimento geral. Porém, para que o entendimento chinês possa ser validado, a China financia e apoia pesquisas acadêmicas, simpósios e estudiosos para advogar a seu favor em foros internacionais (KITTRIE, 2016). Tais ações tendem a promover o entendimento de acordo com a interpretação de cada ator favorável aos objetivos chineses. Neste caso, se a interpretação não muda, ao menos é gerada a dúvida que deixa a questão em aberto (KITTRIE, 2016).

É o que a CNUDM (BRASIL, 1990) estabelece quanto aos direitos e deveres de outros Estados na ZEE. Conforme deixa expresso o primeiro parágrafo do artigo 58 da norma, todos os Estados, independentemente de possuírem litoral, têm, nos termos da convenção, liberdade de navegação e sobrevoo. Em outras palavras, a CNUDM expressa que um Estado não pode regular tal passagem. Todavia, o Direito do Mar, na China, pode ser afetado pelas interpretações motivadas por pesquisas acadêmicas, declarações diplomáticas ou de renomados estudiosos, ou mesmo legislações internas dos países que, assim como a China, reivindicam algum grau de soberania na sua ZEE (KITTRIE, 2016).

Outra questão que merece análise na disputa pelo Mar do Sul da China é a formação de ilhas. Pela CNUDM (BRASIL, 1990), artigo 121, ilhas são formações naturais que ficam descobertas na preamar. Entretanto a China aproveitou a formação de recifes Johnson South Reef e aterrou uma área de 100 mil metros quadrados. Dessa forma, criou uma ilha artificial com características específicas da CNUDM, equiparada a rochedo, por não apresentar a habitabilidade nos moldes da convenção. Apesar disso, mesmo que as ilhas não te-

nam ZEE, podem possuir mar territorial e zona contígua (PEDROZO, 2011).

Com o passar do tempo, e com os anos de ocupação, ficará cada vez mais difícil diferenciar rochedo de ilha, e, ao longo dos anos, a China firmará a sua presença (KITTRIE, 2016). Com sua Marinha de Guerra fortalecida, em conjunto com as suas forças de defesa, o uso de embarcações civis por meio de procuração, a construção de ilhas artificiais e a contribuição das ações judiciais nos fóruns internacionais, a vitória chinesa se dará ao longo dos anos pela sua permanência nas posições geográficas estratégicas, tal como anteriormente citado pelo Professor Chistopher Coker (2002).

### *A crescente aplicação da lawfare*

Como visto anteriormente, embora tenha se desenvolvido nas últimas décadas, o sistema judicial chinês não perdeu a sua principal característica, a sua utilização pelo Estado como ferramenta de poder. Sua doutrina instrui seus comandantes para que não se limitem ao ordenamento jurídico internacional, quando for necessário defender a China. Os estrategistas chineses argumentam que a China é um país fraco e que, caso necessário, para se defender, não deve seguir o Dica (KITTRIE, 2016). Tal forma de pensar é um indício de que, em uma eventual necessidade, para defender as posições daquele Estado, uma *lawfare* de diferença de respeito ao Dica será realizada.

Para aplicar a sua *lawfare*, a China possui um corpo de advogados, inclusive militares, formados com essa mentalidade. Esses profissionais são constantemente educados e enviados para defender os interesses chineses nas organizações internacionais (KITTRIE, 2016). Para potencializar os resultados, a China conta

com o fator econômico a seu dispor. Isso se deve ao fato de muitas empresas, inclusive estadunidenses, terem hoje ativos significativos na China, isto é, grandes corporações são fortemente dependentes do mercado chinês (KITTRIE, 2016).

Tal dependência econômica ficou demonstrada por ocasião de um incidente no qual uma embarcação de pesca da China colidiu com dois navios da Guarda Costeira japonesa. O incidente ocorreu em águas controladas pelo Japão, em área na qual a China reclama soberania. A embarcação de pesca foi apresada e o seu comandante foi detido. Em razão disso, a China determinou, veladamente, que todas as exportações de Terras Raras para o Japão fossem interrompidas (KITTRIE, 2016). Tais minerais exercem um papel fundamental nas indústrias japonesas. A proibição contou com a participação dos funcionários aduaneiros da China, e a determinação foi feita de forma velada para não abrir disputa na Organização Mundial do Comércio (OMC). Obviamente, os representantes chineses negaram que tal determinação havia sido feita e alegaram que todos os exportadores de Terras Raras haviam suspenso o comércio com o Japão por causa de sentimentos pessoais. Alguns dias depois, o capitão do barco de pesca chinês foi solto e as exportações reestabelecidas (KITTRIE, 2016).

Tanto no caso da “passaportização” russa quanto no caso da China, ficou demonstrado que o nível político é o disseminador das ações de *lawfare*, provavelmente por ser o que melhor pode avaliar os benefícios e as consequências das ações no campo jurídico. Na China, o poder político e o poder militar trabalham em consonância para a construção da ação de *lawfare*. Ainda que nos EUA os objetivos, ao se empregar a *lawfare*, sejam os mesmos dos chineses, a aplicação é

feita dissociada dos militares. O segundo ponto é a aplicação de *lawfare* que, em que pese ser realizada pelo nível político, impacta em outros níveis, inclusive no operacional. Nos casos estudados, o confronto militar foi evitado, e, mesmo assim, os dois Estados lograram êxito em seus objetivos.

Os russos obtiveram o aumento de influência na região de interesse e a subsequente legitimação para a autodefesa russa no caso de uma ação militar na região da Abecásia. O fato é que uma ação militar executada, pela Geórgia ou pelos EUA, na Abecásia poderia ser considerada um ataque ao povo russo e, desta forma, suscitaria o direito russo de autodefesa. Na situação da China, o litígio da questão fortalece a retórica de legalidade, tal como apresentado por Yarushalmi e Muise, e auxilia a China a se manter em suas posições geográficas estratégicas.

O terceiro ponto, decorrente da análise do exposto acima, é que a *lawfare* se trata de uma ação sutil e não apresenta a cinética tradicional das ações militares. Logo, não cria o mesmo impacto psicológico gerado pelas hostilidades. Mesmo assim, em ambos os casos, os Estados mantiveram o suporte do poder dissuasório das suas Forças Armadas. Os russos contavam com suas tropas na região. A China, constantemente, investe no aumento de seu Poder Militar.

Outra visão oriunda da análise é que a China pode tanto aplicar a *lawfare* instrumental quanto a diferença de respeito ao Dica (*compliance-leverage*). A *lawfare* instrumental se daria pela aplicação da expressão de seu poder econômico e pelas sanções comerciais que a China pode realizar de forma velada ou ostensiva. A *lawfare* de *compliance-leverage* se daria pela expressão do poder político, uma vez que as próprias autoridades chinesas en-

dossariam uma infração ao Dica, desde que em prol da defesa dos interesses da China.

Nos casos estudados, a vantagem seria evitar o ônus do conflito e manter o bônus de suas posições políticas e, assim, aumentar a influência em uma região de interesse. Isso mostra quão valiosa pode ser uma ação de natureza jurídica. No evento russo, a distribuição de um documento legal, o passaporte, criou uma circunstância favorável à luz do Dica, além de aumentar a influência na região. Porém, como desvantagem, ao distribuir os passaportes para os residentes da Abecásia, a Rússia passou a ser parte do conflito (ROUDIK, 2008), o que tornou impraticável para este Estado exercer a função de árbitro, como feito anteriormente, e retirou sua prerrogativa de enviar tropas de paz para a região.

Quanto à China, da análise do exposto cabe ressaltar o emprego dos seguintes métodos: a China usa os seus recursos de forma coesa na consecução de seus objetivos; financia pesquisadores para realizar a defesa das interpretações favoráveis aos seus interesses; utiliza a propaganda do Estado ao apresentar mapas contrários aos das instituições internacionais que os balizam; e aplica a dependência que os outros atores têm de sua economia na consecução de seus interesses. Ao somar essas atitudes com o notório crescimento das Forças Armadas chinesas, fica evidente o desenvolvimento das expressões do Poder Nacional de maneira coesa e se verifica que a Grande Estratégia proposta por Liddell Hart toma forma nas ações daquele Estado.

As leis se tornaram importantes armas de guerra. Isso se dá devido ao crescimento da quantidade dos ordenamentos jurídicos, do número de acordos e de instituições internacionais, do número e do alcance dos tribunais internacionais e do crescimento das organizações não governamentais (KITTRIE, 2016). Por esta razão, surgem questões decorrentes do uso desta importante arma de guerra, e, por conseguinte, devem ser realizados maiores estudos referentes ao tema. Tais pontos, que puderam ser levantados a partir da pesquisa bibliográfica feita para a realização deste trabalho, serão apresentados a seguir.

## QUESTÕES APLICÁVEIS A CONFLITOS ARMADOS

**Uma ação de natureza jurídica tem a vantagem de evitar o ônus do conflito e manter o bônus de posições políticas, aumentando a influência em região de interesse**

Até este ponto, é pacífico que as leis podem exercer papel fundamental nos conflitos atuais. Isso se deve tanto à capilaridade das leis e das normas internacionais quanto ao fácil acesso aos tribunais que os diversos atores

praticam. Por este motivo, é necessário levantar mais questionamentos, a fim de aprimorar o tema no meio acadêmico e militar, para que o público-alvo deste artigo se torne ainda mais consciente das possibilidades da *lawfare*.

Do Livro Branco de Defesa Nacional, extrai-se o seguinte:

Um cenário internacional caracterizado por incertezas tem influência direta tanto na definição da política externa brasileira quanto em sua política de defesa. O fenômeno da globalização

ampliou o acesso a avanços tecnológicos, favoreceu movimentos de pessoas, abriu oportunidades econômicas e comerciais e facilitou a disseminação de ameaças de naturezas diversas. Crises econômico-financeiras, sociais, energéticas e ambientais podem, também, trazer reflexos para a paz e a segurança internacional (BRASIL, 2020a, p. 14).

Pela leitura dos documentos de alto nível que balizam a Defesa Nacional brasileira, como o Livro Branco de Defesa Nacional (BRASIL, 2020a), a Política Nacional de Defesa e a Estratégia Nacional de Defesa (BRASIL, 2020c), percebe-se que pouco se fala da utilização das leis como uma arma a ser empregada nos conflitos. Na Marinha do Brasil, o tema não consta na Doutrina Militar Naval (DMN) (BRASIL, 2017). Contudo, como os Estados se relacionam, também, por meio de normas e tratados internacionais, esses documentos podem formar o campo em que novas ameaças são estabelecidas.

De acordo com o ressaltado, as ameaças estão mais facilmente disseminadas e, como este trabalho tem por finalidade alertar os militares para a necessidade de conhecer as possibilidades decorrentes da *lawfare*, seguem questões que podem contribuir para futuras pesquisas.

Se a *lawfare* instrumental pode promover as sanções comerciais, seja por meio das leis internas ou das normas internacionais, como no caso do artigo 41 da carta da ONU, de que forma isso é capaz de impactar no Ponto Culminante do conflito? Responder a essa questão por meio de maiores estudos é relevante para entender os mecanismos passíveis de antecipar o Ponto Culminante do adversário, bem como verificar as vulnerabilidades que possam ser usadas contra as forças aliadas. Deve-se observar de que maneira

as sanções aplicadas resultantes de uma ação de *lawfare* podem, por exemplo, reduzir a disponibilidade dos meios, limitar a oferta de insumos ou aumentar a dependência tecnológica.

A segunda questão que deve ser estudada é a maneira como a *lawfare* pode impactar no Ciclo de Boyd de uma força combatente. Atualmente, é notório que os adversários nem sempre são claramente definidos e se apresentam de modos menos convencionais. Existem os grupos insurgentes, regimes totalitários ou, em geral, grupos que praticam táticas de guerrilha. A característica comum desses atores é o desrespeito ao Direito Internacional. Assim, como descrito neste trabalho, tais atores possivelmente utilizarão a diferença de respeito ao Dica e criarão situações como os escudos humanos. A pergunta a ser feita é: a que ponto isso pode impactar nas decisões de um comandante de Força ou de uma unidade? Em seguida, como respaldar as ações que devem ser executadas se as suas consequências geram questionamentos judiciais?

Uma terceira questão, que deve ser respondida por maiores pesquisas, é como a “Teoria dos Jogos de Dois Níveis”, desenvolvida por Robert Putnam, é impactada pela *lawfare*. Uma vez que, de acordo com essa teoria, o decisor maior é pressionado por dois níveis, um interno e outro externo, diante de um conflito armado, qual a contribuição da *lawfare* para fortalecer a expressão Psicossocial do Poder Nacional? A *lawfare* dará às ações militares maior credibilidade junto ao público interno e dissuadirá o público externo?

Outra pergunta em aberto é qual seção do Estado-Maior deve se voltar para a possibilidade de emprego de *lawfare*, tanto pelo adversário quanto pelas forças amigas. As Seções de Inteligência e as Seções de Operações dos Estados-Maiores

Conjuntos possuem atribuições que podem analisar as questões jurídicas com os seus respectivos impactos no planejamento militar. Entretanto as outras seções também são capazes de realizar um estudo das fragilidades jurídicas. É o caso da Seção de Assuntos Cíveis. Nesta, os militares podem verificar fragilidades que impactem nas ações militares, ao detalhar a participação das ONG nos conflitos. Assim, o público-alvo deste trabalho, consciente de suas atribuições na defesa da soberania de seu Estado, deve se atentar para as possibilidades do emprego da *lawfare* também por atores civis. Desta maneira, poderá verificar as situações e assessorar o nível político, a fim de que ele empreenda as ações de *lawfare* necessárias para apoiar os esforços de defesa.

Por fim, o paradigma da participação dos assessores jurídicos nas seções dos Estados-Maiores deve ser estudado. Dadas as possibilidades da *lawfare* contribuir para o Estado Final desejado, a participação de advogados militares deve focar não somente em assessorar o que pode ser feito, mas também em encontrar uma forma de respaldar o que precisa ser feito para a consecução dos objetivos e, principalmente, assessorar os passos jurídicos para que as ações de *lawfare* se realizem pelos ritos do poder político.

## CONCLUSÃO

Este artigo iniciou a sua análise ao ressaltar a importância das leis e normas internacionais nas relações de conflito entre os Estados. Em seguida, descreveu a origem do vocábulo *lawfare*. O termo

foi desenvolvido por Dunlap Junior, que estabeleceu o seu conceito militar e, posteriormente, o expandiu em virtude de estudos pessoais. Orde Kittrie, ao avaliar os estudos de Dunlap Junior, propôs um conceito duplo de *lawfare*: um como *lawfare* instrumental e outro como *lawfare* de diferença de *compliance-leverage*. Na sequência, foram expostos os objetivos e as formas como a *lawfare* pode se apresentar.

Ao passar para o estudo de sua aplicabilidade como estratégia, o trabalho explicitou de que maneira as ações de *lawfare* se encaixam na Grande Estratégia de Liddell Hart. Constatou-se que as ações de *lawfare* podem ser empregadas como uma ação decorrente da expressão Política do Poder Nacional, uma estratégia sutil, mas com um forte potencial para realizar os objetivos do Estado, quando aplicada dentro de uma estratégia maior, em conjunto com outras expressões do Poder Nacional.

Posteriormente, foram estudados dois eventos em que a *lawfare* se mostrou, conforme pontuado, uma expressão do poder político de um Estado. Em ambos os casos, essa expressão se deu de acordo com o pensamento de Liddell Hart, empregada em conjunto com outras expressões do Poder Nacional. Nessa oportunidade, restou demonstrada a congruência da *lawfare* como uma estratégia a ser explorada nos conflitos, tanto de maneira ofensiva como defensiva.

Na análise dos dois eventos selecionados, constatou-se que houve a aplicação da *lawfare* instrumental. No evento da “passaportização”, esta foi aplicada para evitar um conflito sem perder o foco no

### **A habilidade em interpretar ordenamentos jurídicos fortalece as ações necessárias para a defesa nacional**

objetivo político. Ademais, mostrou sua aplicabilidade diante do dilema criado pela divergência de interesses dos atores internos e externos. No caso da estratégia da China, a *lawfare* fortaleceu as ações executadas por outros setores do Estado. Porém, em comum, tanto a Rússia como a China, ao aplicarem a *lawfare*, não deixaram de empregar as outras expressões do Poder Nacional, tais como as expressões Militar e Econômica. No caso da Rússia, foi notório o envio de tropas para as proximidades da região em lide. No caso da China, sua economia, coesão e poderio militar trabalham em conjunto para fortalecer o Estado na disputa pela região do Mar do Sul da China.

Seguindo pelo artigo, algumas questões foram levantadas, a fim de fomentar maiores pesquisas a respeito do tema. Tais pesquisas devem ser feitas com o foco na defesa nacional, no impacto que as leis nacionais e normas internacionais podem exercer nos interesses e objetivos de um Estado. Desta forma, será crescente o interesse pelo assunto, e estas linhas de pesquisa poderão contribuir para o crescimento da importância dada ao tema diante da defesa nacional.

Por fim, conclui-se que *lawfare* é uma estratégia útil para a defesa nacional, quando empregada de forma sistemática dentro de uma estratégia maior, em que também são utilizados outros recursos de que um Estado dispõe. Não há como considerar o emprego isolado de *lawfare*, tão pouco negligenciar a necessidade de uma força dissuasória e contar apenas com as leis e normas internacionais. Portanto, os militares devem se atentar para as ameaças oriundas do ambiente jurídico, incluindo-as em seus planejamentos, para alertar ao nível político.

É preciso que o emprego de *lawfare* seja parte de uma estrutura de defesa completa. Nessa estrutura, a habilidade de interpretar os ordenamentos jurídicos em conformidade com os interesses da defesa nacional fortalece as ações necessárias para a sua consecução. Em uma analogia com a ciência dos materiais, a *lawfare* é para a defesa nacional o que o carbono é para o ferro, que, em pequenas quantidades e difundido na estrutura, transforma o ferro em aço e aumenta a sua resiliência. Contudo, se demasiado, volta a criar uma estrutura frágil.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES>; Defesa; Defesa Estratégica; Política de Defesa;

<FORÇAS ARMADAS>; Defesa;

<POLÍTICA>; Defesa; Estratégia; Estratégia Nacional de Defesa; Política de Defesa;

#### REFERÊNCIAS

- BRASIL. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Poder Executivo, Brasília, DF, 14 mar. 1990. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 20 jul. 2021.
- BRASIL. Estado-Maior da Armada. *EMA-305*: Doutrina Militar Naval. 1ª rev. Brasília, DF: 2017.

- BRASIL. Ministério da Defesa. *Livro Branco de Defesa Nacional*. Encaminhado em 22 de julho de 2020 para apreciação do Congresso Nacional. Brasília, DF, 2020a. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/livro\\_branco\\_congresso\\_nacional.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf). Acesso em: 12 jul. 2021.
- BRASIL. Ministério da Defesa. *MD-30-M-01: Doutrina de Operações Conjuntas – 2º volume*. 2ª ed. Brasília, DF, 2020b. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/legislacao/emcfa/publicacoes/doutrina/md30-m-01-vol-2-2a-edicao-2020dou178de15set.pdf>. Acesso em: 5 jun. 2021.
- BRASIL. Ministério da Defesa. *MD-35-G-01: Glossário das Forças Armadas*. 5ª ed. Brasília, DF, 2015. Disponível em: [https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/141/1/MD35\\_G01.pdf](https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/141/1/MD35_G01.pdf). Acesso em: 5 jun. 2021.
- BRASIL. Ministério da Defesa. *Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa*. Brasília, Ministério da Defesa, 2020c. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/pnd\\_end\\_congresso.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso.pdf). Acesso em: 5 jun. 2021.
- BYERS, Michael. *A lei da guerra: direito internacional e conflito armado*. Tradução de Clovis Marques. Rio de Janeiro: Editora Record, 2007.
- CARLSON, John; YEOMANS, Neville. Whither goeth the law: humanity or barbarity. In: SMITH, M.; CROSSLEY, D. *The way out, radical alternatives in Australia*. Melbourne: Lansdowne Press, 1975. Disponível em: <http://www.laceweb.org.au/whi.htm>. Acesso em: 5 jun. 2021.
- CHENG, Dean. Winning without fighting: chinese legal warfare. *Backgrounder*, nº 2.692, maio 2012. Disponível em: <https://www.heritage.org/asia/report/winning-without-fighting-chinese-legal-warfare>. Acesso em: 23 maio 2021.
- COKER, Christopher. *Waging war without warriors? – the changing culture of military conflict*. Londres: Lynne Rienner Publishers, 2002.
- DUNLAP JUNIOR, Charles J. “Law and military interventions: preserving humanitarian values in 21st conflicts”. In: HUMANITARIAN CHALLENGES IN MILITARY INTERVENTION CONFERENCE, 2001, Washington, D.C. [*Proceedings...*] Washington, D.C., [s.n.], 2001. Disponível em: [https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=6193&context=faculty\\_scholarship](https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=6193&context=faculty_scholarship). Acesso em: 12 abr. 2021.
- DUNLAP JUNIOR, Charles J. “Lawfare today: a perspective”. *Yale Journal of International Affairs*, [New Haven], 16 nov. 2007. p. 146-154. Disponível em: [https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=5892&context=faculty\\_scholarship](https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=5892&context=faculty_scholarship). Acesso em: 12 abr. 2021.
- DUNLAP JUNIOR, Charles J. “Lawfare today...and tomorrow”. *Duke University School of Law*, [Durham], 2015, p. 315-325. Disponível em: [https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3090&context=faculty\\_scholarship](https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3090&context=faculty_scholarship). Acesso em: 12 abr. 2021.
- HART, Basil Henry Liddell. *As grandes guerras da história*. Tradução de Aydano Arruda. Rio de Janeiro: Ibrasa – Instituição Brasileira de Difusão Cultural, 1963.
- HAMMOND, Grant T. *The mind of war: John Boyd and american security*. Washington, D.C.: Smithsonian Books, 2001.
- HAULMAN, Daniel. “What happened to the Iraqi Air Force?”. *Air Force Historical Research Agency*, [EUA], out. 2015. Disponível em: <https://www.afhra.af.mil/Portals/16/documents/Airmen-at-War/Haulman-WhatHappenedIraqiAF.pdf?ver=2016-08-22-131410-023>. Acesso em: 17 jul. 2021.
- KAPLAN, Robert D. *A vingança da geografia: a construção do mundo geopolítico a partir da perspectiva geográfica*. Tradução de Cristina de Assis Serra. Rio de Janeiro: Elsevier Editora, 2012
- KITTRIE, Orde F. *Lawfare: law as a weapon of war*. Nova York: OXFORD University Press, 2016.
- MARTINS, Cristiano Zanin; MARTINS, Valeska Teixeira Zanin; VALIM, Rafael. *Lawfare: uma introdução*. São Paulo: Editora Contra Corrente, 2019.

- NAGASHIMA, Toru. "Russia's passportization policy toward unrecognized republics". *Routledge Taylor & Francis Group*, Londres, dez. 2017. Disponível em: <http://doi.org/10.1080/10758216.2017.1388182>. Acesso em: 20 jun. 2021.
- MOGHADAM, Assaf; WYSS, Michel. "The political power of proxies: why nonstate actors use local surrogates". *International Security*, v. 44, n. 4, 2020 Disponível em: <https://direct.mit.edu/isec/article/44/4/119/12248/The-Political-Power-of-Proxies-Why-Nons-tate-Actors>. Acesso em: 8 jun. 2021.
- NICHOL, Jim. "Russia-Georgia conflict in August 2008: context and implications for U.S. interests". *Congressional Research Service*, [EUA], mar. 2009. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/292199882\\_Russia-Georgia\\_conflict\\_in\\_august\\_2008\\_Context\\_and\\_implications\\_for\\_US\\_interests](https://www.researchgate.net/publication/292199882_Russia-Georgia_conflict_in_august_2008_Context_and_implications_for_US_interests). Acesso em: 22 jun. 2021.
- PUTNAM, Robert D. "Diplomacy and domestic politics: the logic of two-level games". *International Organization*, v. 42, nº 3, pp. 427-460, 1988. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/2706785>. Acesso em: 5 jul. 2021.
- ROUDIK, Peter. "Russian Federation: legal aspects of war in Georgia". *The Law Library of Congress*, [EUA], 2008. Disponível em: <https://www.loc.gov/item/2018299250/>. Acesso em: 30 abr. 2021.
- WALTON, Timothy A. "China's three warfares". *Delex Special Report-3*, [EUA], pp. 1-12, jan. 2012. Disponível em: [http://www.delex.com/sol\\_CSA\\_SR.aspx](http://www.delex.com/sol_CSA_SR.aspx). Acesso em: 28 maio 2021.
- YERUSHALMI, David; MUISE, Robert J. *Offensive and defensive lawfare: fighting civilization Jihad in America's Courts*. Washington, D.C.: Center for Security Policy Press, 2015. Civilization Jihad Reader Series, v. 7.

# GEOPOLÍTICA DA GUERRA DA TRÍPLICE ALIANÇA

PAULO FERNANDO RIBEIRO DE SOUZA\*  
Professor

---

## SUMÁRIO

Introdução metodológica  
Etapas da ocupação portuguesa na América do Sul no século XVI –  
São Vicente a Pernambuco  
Século XVII – Pernambuco à Foz do Amazonas  
Século XVIII – São Vicente ao Rio da Prata  
As missões jesuíticas espanholas  
Os Tratados de Limites Coloniais  
As Guerras Napoleônicas na Europa – Invasão da Península Ibérica  
Independência do Vice-Reinado do Prata  
Formação do Paraguai  
Governos paraguaios  
Evolução histórica do Paraguai na versão do Governo paraguaio  
Conclusão

**A**nálise dos fatores que levaram à Guerra do Paraguai a partir de uma perspectiva geopolítica, numa abordagem que não leva em consideração a pura e simples sucessão de fatos, investigando uma determinada estrutura da História do Brasil.

## INTRODUÇÃO METODOLÓGICA

A Geopolítica estuda as relações entre a Geografia e a Política, ou seja, o relacionamento entre o território e o poder dele derivado. É a ciência das relações de poder entre os estados. Entre os princípios da

---

\* Bacharel em História pelo Instituto de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Especialização em Psicologia Positiva pela Universidade Cândido Mendes. Atuou como docente na Escola Naval, no Centro Universitário Augusto Mota – RJ e na Universidade Católica Dom Bosco – MS.

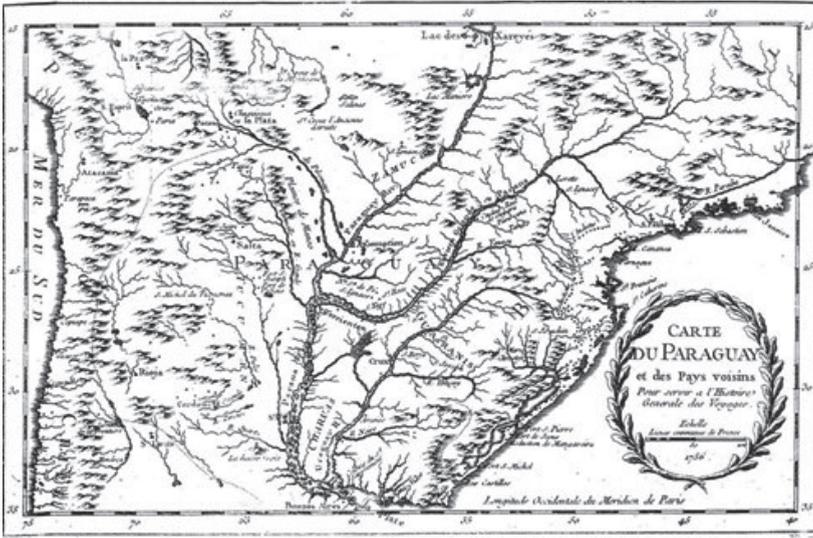


Figura 1 – Mapa do Paraguai e países vizinhos, 1756  
(Wikimedia Commons/Echelle/Domínio Público)

Geopolítica, está o que nos remete à ocupação das fozes dos rios, e, por esse princípio, quem tem o domínio da foz de um rio tem o controle de toda a bacia.

No estudo da História existem diversas abordagens. O presente trabalho será conduzido utilizando-se da interpretação da História segundo o francês Ferdinand Braudel, em sua obra *História e Ciências Sociais*. De acordo com Braudel, podemos interpretar a História tendo como parâmetros os seguintes condicionantes:

- os acontecimentos históricos: episódios históricos que se desenvolvem em até uma geração (cerca de 40 a 50 anos);
- a conjuntura: episódios históricos que se desenvolvem entre duas e três gerações (cerca de 100 a 150 anos); e
- a estrutura: episódios históricos que se desenvolvem num período superior a três gerações (mais de 150 anos).

Será dentro dessa perspectiva histórica que vamos analisar o assunto proposto, numa abordagem que analisa uma determinada estrutura da História do

Brasil, ultrapassando a simples lógica da sucessão dos fatos históricos.

### ETAPAS DA OCUPAÇÃO PORTUGUESA NA AMÉRICA DO SUL NO SÉCULO XVI – SÃO VICENTE A PERNAMBUCO

Portugal, no século XVI, inicia a ocupação das costas brasileiras com a fundação, em São Vicente, do primeiro povoado, no ano de 1532, e funda a cidade de Salvador em 1548, aquela que seria a nossa capital até o ano de 1763, quando a capital colonial foi transferida para a cidade do Rio de Janeiro.

Durante todo o século XVI, Portugal concentra sua atuação entre São Vicente e Pernambuco, as duas capitânicas que tiveram sucesso, como visto na Figura 2.

A ocupação de Portugal entre esses dois extremos leva ao controle da foz do Rio São Francisco e ao domínio de toda sua bacia. A ocupação é consolidada por meio da expulsão dos franceses do Rio de



Figura 2 – Mapa das capitânicas

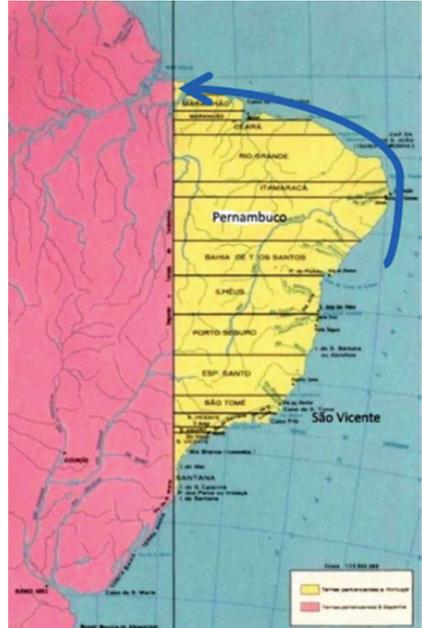


Figura 3 – O mapa destaca o avanço dos portugueses até a Foz do Amazonas

Janeiro, após curta ocupação da Baía da Guanabara, entre 1554 e 1567, resultando na fundação da cidade do Rio de Janeiro. Já no final desse século (1598) é descoberto ouro em Minas Gerais.

### SÉCULO XVII – PERNAMBUCO À FOZ DO AMAZONAS

A ocupação do litoral norte do Brasil começa com uma reação à segunda tentativa francesa de se fixar nas costas da América do Sul. Os franceses ocupam a Ilha de São Luiz e fundam a cidade de São Luiz em 1612. Durante três anos, eles mantêm o domínio sobre as terras, mas, em 1615, são expulsos, o que resulta na criação do Estado do Maranhão e Grão-Pará por Felipe II (Felipe III da Espanha) em 1621. Abrangendo o Norte e parte do Nordeste do Brasil, o estado ia do atual Amazonas ao Piauí.

Com a expulsão dos franceses do Maranhão, os portugueses avançam até a foz do Amazonas, destruindo feitorias inglesas e holandesas que tentavam se estabelecer na região. A posse da foz do Rio Amazonas deu aos portugueses o domínio da Bacia do Rio Amazonas, como pode ser visto na Figura 3.



Figura 4 – Criação do Estado do Maranhão e Grão-Pará em 1621

## SÉCULO XVIII – SÃO VICENTE AO RIO DA PRATA

A partir do final do século XVIII, Portugal inicia sua expansão para o sul em direção ao Rio da Prata. A fundação da Colônia de Sacramento, no final desse século (1680), marca o início dessa expansão. O propósito português era se tornar um ator importante no sul do continente.

## AS MISSÕES JESUÍTICAS ESPANHOLAS

No século XVII chegaram ao Paraguai os jesuítas de origem espanhola. Eles criaram três grandes áreas de ação: no Guairá (PR), no Tape (RS) e no Itatín (Paraguai).

Os jesuítas se empenharam na catequese dos índios, agrupando-os em missões e reduções, exercendo total controle sobre eles. Nessas missões, os índios eram alfabetizados e treinados em diversos ofi-

cios, sempre sob a orientação e liderança dos padres. Chegaram a construir uma civilização que foi apelidada de “República Guarani”. As missões eram alvos constantes dos bandeirantes que procuravam aprisionar e escravizar os indígenas.

As primeiras reduções jesuíticas espanholas foram fundadas no início do século XVII, não chegando a ter grande sucesso, pois, nesse século, a ocupação holandesa em Angola, entre 1641 e 1648, privou os portugueses de sua fonte de escravos africanos.

A lavoura na colônia portuguesa, em toda sua extensão, era provida de trabalho escravo africano. Na sua falta, recorria-se ao elemento nativo. As reduções foram a saída para esse problema, pois os índios já estavam aculturados e disciplinados pelos jesuítas, além de carecerem de defesa contra as armas de fogo. Essas reduções foram destruídas pelos bandeirantes nesse mesmo século, e os remanescentes fugiram para o Itatín (atual Paraguai).



Figura 5 – Guairá, no atual estado do Paraná (Imagem: Preto no Branco)

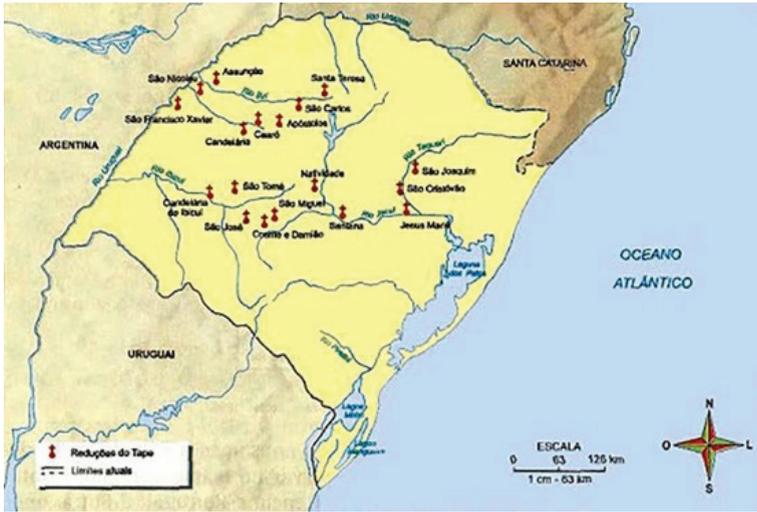


Figura 6 – Tapé, atual RS (Imagem: Atlas Histórico Escolar, 8ª ed., Rio de Janeiro, MEC, 1991)

Pelos mesmos motivos dos ataques a Guairá, essas reduções também foram todas destruídas pelos bandeirantes, e os índios sobreviventes migraram para a margem direita do Rio Uruguai e as margens esquerda (Argentina) e direita (Paraguai) do Rio Paraná.

O mapa da Figura 7 mostra as rotas de ataque dos bandeirantes paulistas às reduções jesuíticas. Pelo mapa, percebe-se que não houve quase nenhuma redução que não fosse hostilizada pelos bandeirantes, que foram responsáveis pela expulsão, à força, dos padres espanhóis de todo o sul do Brasil.

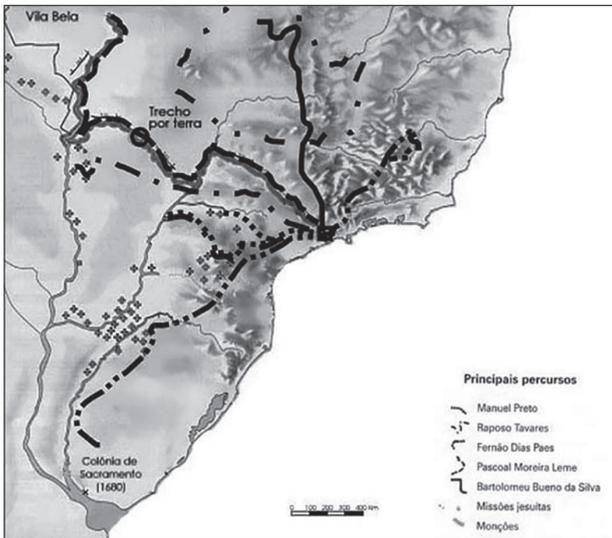


Figura 7 – Rotas de ataques dos bandeirantes paulistas às reduções

## OS TRATADOS DE LIMITES COLONIAIS

### *Tratado de Madri (1750)*

Em Madri, a 13 de janeiro de 1750, firmou-se um tratado pelo qual Portugal cedia a Colônia do Sacramento e as suas pretensões no estuário do Prata. Em contrapartida receberia:

– Tapajós e Tocantins, regiões desabitadas e que não pertenceriam aos portugueses se não fossem as negociações do tratado;



Figura 8 – Em destaque, Região do Tapajós e Tocantins (Opinião & Notícia)

– o atual Mato Grosso do Sul, a imensa zona compreendida entre o Alto-Paraguai, o Guaporé e o Madeira;



Figura 9 – Em destaque, região do Alto-Paraguai, Guaporé e Madeira (Opinião & Notícia)

– o atual estado do Rio Grande do Sul, partes de Santa Catarina e Paraná (território das missões jesuíticas espanholas).



Figura 10 – Em destaque, regiões do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná (Opinião & Notícia)

Como podemos perceber, o tratado negociado pelo padre jesuíta Bartolomeu de Gusmão foi altamente vantajoso para Portugal, que viu seus domínios americanos mais que dobrarem.

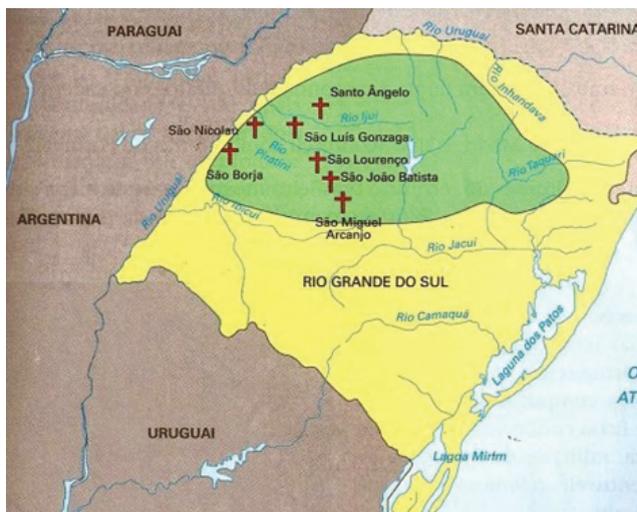


Figura 11 – Os Sete Povos das Missões, 1682-1801

Podemos observar nos mapas das figuras 11 e 12 que a Região dos Sete Povos das Missões passa do domínio espanhol para o domínio português.

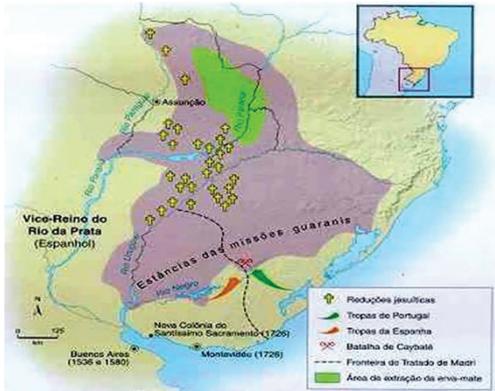


Figura 12 – Guerras Guaraníticas

Temos que levar em consideração a logística para essa mudança. As missões organizadas eram autossuficientes e já estavam estabelecidas havia algum tempo nos mesmos lugares, sendo muito complicada e difícil sua transposição para outra área, por melhor que fosse, sem contar que teriam que começar tudo do início outra vez, implicando o replantio de lavoura e a construção de novas habitações, etapas com altos custos materiais e humanos.

Essas razões levaram os jesuítas a se negarem a fazer essa movimentação, preferindo resistir militarmente, levando-os à resistência e ao conflito militar contra os portugueses e espanhóis, o que ficou conhecido na História como Guerras Guaraníticas (Fig. 12).

Mais bem equipado, o exército europeu, formado por portugueses e espanhóis, massacrou os guerreiros guaranis. Portugal e Espanha acabaram anulando o Tratado de Madri. Contudo não existiam mais condições para a sobrevivência dos

guaranis nas reduções, e os jesuítas foram expulsos do Brasil e acusados de liderar a Guerra Guaranítica.

Os guaranis não aceitaram esse acordo e organizaram um exército para defender suas terras, liderado por Sepé Tiaraju. Assim, em 1754, iniciou-se a Guerra Guaranítica, que durou dois anos, com a derrota e a destruição total das missões. Os sobreviventes da Região dos Sete Povos das Missões se refugiaram ao noroeste, no Itatín.

## AS GUERRAS NAPOLEÔNICAS NA EUROPA – INVASÃO DA PENÍNSULA IBÉRICA

Entre 1798 e 1815, as Guerras Napoleônicas assolaram a Europa. A recusa do Príncipe Regente D. João em render-se o levou a fugir para o Brasil, dando início ao nosso processo de independência.

### INDEPENDÊNCIA DO VICE-REINADO DO PRATA

Do lado espanhol, foram criadas as Juntas Governativas, que levaram à independência das colônias americanas da Espanha. O Vice-Reinado do Prata fica independente em 1810.

### FORMAÇÃO DO PARAGUAI

#### A Colonização

A formação do Paraguai se dá de modo diverso de todo o continente americano. Do Promontório Murchison, extremo norte no Canadá, ao Cabo Horn, extremo sul no Chile, a colonização do Paraguai teve características completamente diferentes do restante das Américas.

Enquanto no restante do continente houve uma guerra de conquista entre europeus e nativos, no Paraguai houve a união entre os dois. A região do Paraguai, por ser, em sua maior parte, formada pelo *chaco*, região alagadiça, despertou pouco interesse em portugueses e espanhóis.

Como vimos ao longo deste trabalho, os jesuítas espanhóis e suas missões foram, pouco a pouco, sendo expulsos de suas terras originais, não restando outra opção senão ocupar as terras do Itatín, que mais tarde viriam a se transformar no Paraguai.

### ***A Independência***

Em 1810, o Congresso de Tucumán torna as Províncias Unidas do Rio da Prata independentes da Espanha. O processo de independência tem características parecidas com o do Brasil. A independência é feita pela Província de Buenos Aires e, no Brasil, pelas então capitânicas de Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais.

Nas duas nações, tanto Rio de Janeiro como Buenos Aires têm que impor sua autoridade sobre o restante do território, fase que ocorre no Brasil durante o Período Regencial, indo até a repressão à Revolta Praieira, em 1848. Esse processo teve pleno êxito no Brasil.

Nas Províncias Unidas do Rio da Prata, não houve o mesmo sucesso. Logo após a independência, em 1810, o Paraguai se desliga em 1811. Nesse mesmo ano, o Brasil ocupa a Banda Oriental do Uruguai por questões geopolíticas, visando

garantir seu acesso à Província de Mato Grosso, à qual não tinha acesso por outros meios. Assim, o antigo Vice-reinado do Prata se dividiu em três partes: Argentina, Uruguai e Paraguai.

A partir da presença da família real portuguesa no Brasil, em 1808, o Príncipe Regente D. João tinha nítida noção do papel a ser desempenhado pelo Brasil na geopolítica sul-americana. As intervenções militares patrocinadas pela Casa de Bragança no Brasil foram direcionadas a impor pela força seus interesses geopolíticos, a começar pelas intervenções na Banda Oriental do Uruguai, a partir de 1811.

Enquanto o Vice-Reinado do Prata estava sob domínio espanhol, o Império português limitou-se à figura de um simples observador, mas, a partir de sua transformação em Províncias Unidas do Rio da Prata, incluindo os territórios da Banda Oriental e do Itatín, começa a reagir, pois a situação impôs uma tentativa de domínio da foz do Rio da Prata, o que impedia o

**Enquanto no restante do continente houve uma guerra de conquista entre europeus e nativos, no Paraguai houve a união entre os dois**

acesso à Província de Mato Grosso e a parte da Bacia do Prata, dando margem ao seu desmembramento do Brasil e a sua incorporação às Províncias Unidas do Rio da Prata, tirando do país a hegemonia regional e transferindo-a aos platinos. Dentro dessa política de contenção da expansão dos platinos, o Brasil é o primeiro país a reconhecer a independência do Paraguai, logo após a proclamação, em 1810, e a intervir na Banda Oriental, ocupando-a entre 1811 e 1828, além de provocar uma guerra

em 1853, contra Oribe e Rosas, que, pela segunda vez, tentou unir a Banda Oriental às Províncias Unidas.

## GOVERNOS PARAGUAIOS

### *José Gaspar Rodríguez Francia* (1811-1840)

Após a independência, o Paraguai é governado por Francia, que fecha o país a influências exteriores. Ditador paraguaio nascido em Assunção, fez com que o progresso e o isolamento internacional do país, incluindo sua militarização, contribuísem para a deflagração da guerra contra a Tríplice Aliança, formada por Brasil, Argentina e Uruguai. Filho de brasileiro, formou-se em Filosofia e Teologia na cidade argentina de Córdoba e ganhou reputação de intelectual íntegro e enérgico, ocupando os cargos de alcaide de Assunção e, depois, deputado, por Buenos Aires, em Cádiz, Espanha.

Após a revolução que libertou o Vice-reinado do Prata do domínio espanhol, foi o principal responsável pelo tratado no qual a Argentina desistiu da unidade e reconheceu a independência do Paraguai. Secretário da junta de governo que assumiu o poder (1811), dois anos depois tornou-se, com Fulgencio Yegros, um dos cônsules que deveriam se revezar no governo do país a cada quatro anos. Ocupando o primeiro mandato, induziu o Congresso a nomeá-lo presidente vitalício, com o título de El Supremo (1814). Como ditador, perseguiu especialmente os jesuítas e todos os que poderiam constituir ameaça à sua permanência no poder.

Inspirado pela Revolução Francesa, proibiu a Inquisição e pôs fim aos privilégios da aristocracia. Conseguiu realizar grandes reformas econômicas e admi-

nistrativas, transformando o Paraguai na maior potência militar latino-americana da época. Adotou uma política de total isolamento, proibiu as imigrações, estimulou a agricultura e a industrialização e tornou obrigatório o ensino primário. Permaneceu no poder até a sua morte, em Assunção.

### *Carlos Antonio López (1840-1862)*

Carlos Antonio López (Assunção, 4 de novembro de 1790 – Assunção, 10 de setembro de 1862) foi um político paraguaio, presidente de seu país. Era o pai de Francisco Solano López.

Na Presidência, impulsionou obras públicas, estruturando o Exército e a Marinha. Em 1848, decretou o fim das missões no Paraguai e estendeu aos índios a condição de cidadãos. Foi responsável por modernização em seu país, como a construção de ferrovias e abertura internacional, entre as décadas de 1840 e 1860.

Sua proposta de modernização, no entanto, foi dificultada pelo governo argentino, que mantinha bloqueado o acesso paraguaio ao Rio Paraná e ao Rio Paraguai havia anos. Com isso, o país de Carlos Antônio López não tinha acesso ao oceano e apresentava dificuldades no comércio exterior.

### *Francisco Solano López (1862-1870)*

Ditador, estadista e herói paraguaio por oito anos, nascido em Assunção, deflagrou a famigerada Guerra do Paraguai contra Brasil, Uruguai e Argentina, que resultou em uma massacrante e humilhante derrota para o povo paraguaio. Filho e sucessor do presidente paraguaio Carlos Antônio López, nomeado general de brigada (1845), foi enviado à França,

onde frequentou a corte de Napoleão III e conheceu a irlandesa Elisa Lynch. Nesse período (1853-1855), estudou o sistema militar prussiano, comprou armas e munições e conseguiu a ratificação de tratados comerciais com a França e o Reino Unido.

De volta a Assunção, foi nomeado ministro da Guerra e da Marinha, iniciando uma modernização do Exército paraguaio, implantando internamente o sistema militar prussiano. Com a morte de seu pai (1862), foi eleito pelo Congresso presidente da República por dez anos. Assumiu o governo e deu continuidade à política de desenvolvimento econômico. Contratou mais de 200 técnicos estrangeiros para introduzir inovações tecnológicas: implantou a primeira rede telegráfica da América do Sul e redes de estradas de ferro; promoveu a instalação de indústrias siderúrgicas, têxteis, de papel e de tinta; investiu na construção naval e fabricação de canhões, morteiros e balas de todos os calibres; e instituiu o recrutamento militar compulsório. Sem contar com um litoral para expandir o comércio externo de seu país, assumiu uma política expansionista diante do Brasil e da Argentina, desencadeando a mais sangrenta das guerras americanas (1864-1870).

Já em guerra contra o governo argentino de Bartolomeu Mitre, com o Uruguai em guerra civil e a intervenção do Brasil nesta luta, julgou o momento apropriado e ordenou a captura do navio *Marquês de Olinda*, que se dirigia ao Mato Grosso pelo Rio Paraguai, desencadeando a Guerra do Paraguai. Com um efetivo de cerca de 80 mil homens, e tendo amplo apoio popular, no início obteve êxitos e deteve as tropas aliadas da Tríplice Aliança, formada por Brasil, Argentina e Uruguai.

Durante cinco anos, com as milhares de vidas perdidas e o conflito evoluindo

desfavoravelmente para o Paraguai, sua posição foi se enfraquecendo, assim como sua popularidade. Para calar os opositores, mandou executar centenas de compatriotas, acusando-os de conspiração (1868), inclusive seu irmão Benigno.

Após a Batalha de Cerro Corá, foi encontrado ferido e sozinho quando tentava atravessar o Rio Aquidabã, procurando fugir do cerco de um destacamento brasileiro comandado pelo General Correia da Câmara, e foi covardemente executado. Conta-se que, ferido de morte pelo soldado brasileiro Chico Diabo, sua última frase teria sido: “morro pela minha pátria”. Com a espada na mão, recebeu o tiro de misericórdia disparado pelo gaúcho João Soares. A frase, pronunciada no dia 1º de março, marcou o fim da Guerra do Paraguai. Como curiosidade, foi registrado que sua espada estava com a ponta quebrada, em carta enviada a Dom Pedro II (1825-1891) pelo comandante em chefe das Operações, o Conde d’Eu (1842-1922), genro do Imperador, casado com a Princesa Isabel (1846-1921).

De uma população inicial de cerca de 1,3 milhão de paraguaios, após a guerra restavam pouco mais de 200 mil. Por muitos anos, López foi retratado pela historiografia apenas como um aventureiro. O julgamento foi revisto, e, atualmente, é considerado um herói nacional. Seus despojos estão guardados no Panteão dos Heróis, em Assunção.

O Brasil é acusado de genocídio nesse conflito por atirar em mulheres e crianças, que López convocou para lutar por não ter mais homens para recrutar para a guerra. O mesmo fato aconteceu na Segunda Guerra Mundial, quando Hitler adotou o mesmo procedimento, porém este nunca foi acusado de qualquer crime por isso.

## EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO PARAGUAI NA VERSÃO DO GOVERNO PARAGUAIO



Figura 13 – Evolução histórica do Paraguai



Figura 14 – Reinado de Felipe II, 1556

### *Governo de Pedro Mendoza, 1536*

Como podemos observar no mapa da Figura 13, é uma verdadeira fantasia os paraguaios atribuírem a si próprios domínio territorial sobre essa vasta área, em 1536, quando só havia ocupação de índios, sem uma autoridade espanhola constituída no continente.

### *Reinado de Felipe II, 1556*

Mesmo com a redução drástica em relação ao mapa da Figura 13, a área do Paraguai ainda é muito grande (Figura 14), e essa região ainda é ocupada por habitantes que nada têm em comum com o Paraguai atual.

### *Desmembramento do Paraguai (1759-1777)*

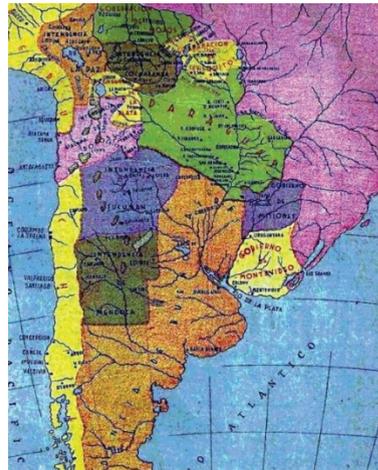


Figura 15 – Desmembramento paraguaio (1759-1777)

Os paraguaios consideram que o Tratado de Santo Idelfonso (1777) desmembrou o Paraguai de acordo com o princípio jurídico *uti possidetis*, posse pelo uso, acordado entre Portugal e Espanha, e fez com que as terras efetivamente ocupadas lhes fossem atribuídas.

Em relação à região de Foz do Iguaçu, a questão foi resolvida entre Brasil e Paraguai, com o Tratado de Paz após a Guerra da Tríplice Aliança.

Em relação à Argentina, foi resolvida pelo Barão do Rio Branco no início do século XX.

### ***Desmembramento do Paraguai (1788-1813)***

### **CONCLUSÃO**

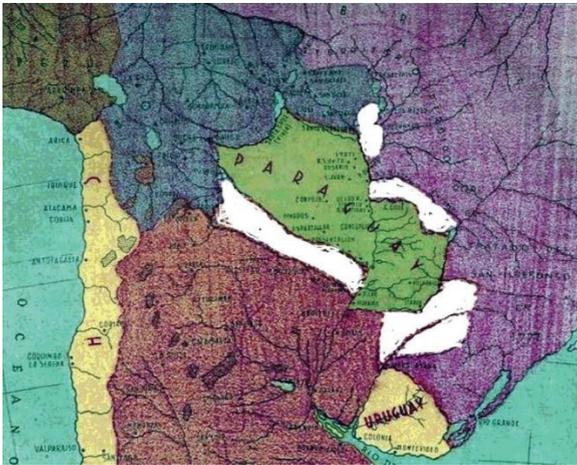


Figura 16 – Desmembramento paraguaio (1788-1813)

Ao analisarmos toda a história da formação do Paraguai, desde as primeiras missões jesuíticas que se fixaram no antigo território do Itatín, podemos afirmar, à vista dos argumentos apresentados, entre os quais os do próprio Governo paraguaio, que o objetivo de Solano López, que ainda está entre os objetivos nacionais paraguaios, seria a reconstituição do Grande Paraguai, tendo como base territorial o atual território paraguaio e todos os territórios ocupados pelas antigas Missões Jesuíticas,

que abrangeria os estados brasileiros do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, as províncias argentinas de Entre Ríos e Corrientes e, ainda, todo o território do Uruguai.

que abrangeria os estados brasileiros do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, as províncias argentinas de Entre Ríos e Corrientes e, ainda, todo o território do Uruguai.

### **CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:**

<GUERRAS>; Guerra do Paraguai;

<HISTÓRIA>; Guerra do Paraguai; História da América; História do Paraguai;

\* N.A: Os mapas paraguaios foram obtidos no *site* do Governo do Paraguai. Acesso em: 6 mar. 2018.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CARLOS ANTONIO LÓPEZ. *Wikipédia*, a enciclopédia livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Carlos\\_Antonio\\_López](https://pt.wikipedia.org/wiki/Carlos_Antonio_López). Acesso em: 20 nov. 2017.
- COUTO E SILVA, Golbery. *Conjuntura, Política Nacional, Poder Executivo & Geopolítica do Brasil*, 3ª ed., Rio de Janeiro, 1981.
- SILVA, Francisco Carlos. Teixeira (organizador). *Enciclopédia de Guerras e Revoluções do Século XX*. Rio de Janeiro: Campus, 2004.
- FRANCISCO SOLANO LÓPEZ. *Wikipédia*, a enciclopédia livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Francisco\\_Solano\\_López](https://pt.wikipedia.org/wiki/Francisco_Solano_López). Acesso em: 20 nov. 2017.
- CHIAVENATTO, José Júlio. *Genocídio Americano: a Guerra do Paraguai*. 9ª ed. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1980.
- MEIRA MATTOS, Carlos. *Geopolítica*. Vol. 1, 2 e 3. Rio de Janeiro: FGV, 2011.
- MEIRA MATTOS, Carlos. *Geopolítica e Trópicos*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1984.
- FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. Vol. 1, 2, 3, 4 e 5. Rio de Janeiro: Bibliex, 2014.
- BRAUDEL, Ferdinand. *História e Ciências Sociais*. Lisboa: Editora Presença, 1972.
- HISTÓRIA MILITAR DO BRASIL (mapas). Aman. Resende, 1979.
- HISTÓRIA MILITAR DO BRASIL (texto). Aman. Resende, 1979.
- JOSÉ GASPAS RODRÍGUEZ FRANCIA. *Wikipédia*, a enciclopédia livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/José\\_Gaspar\\_Rodríguez\\_de\\_Francia](https://pt.wikipedia.org/wiki/José_Gaspar_Rodríguez_de_Francia). Acesso em: 20 nov. 2017.
- DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: Nova História da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- LAINO, Domingos. *Paraguai: Fronteiras e penetração brasileira*. São Paulo: Global Editora, 1979.
- ALBUQUERQUE, Manoel Maurício. *Pequena História da Formação Social Brasileira*. Rio de Janeiro: Graal, 1981.
- TOSTA, Otavio. *Teorias Geopolíticas*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1984.

# DOAÇÕES À DPHDM SETEMBRO A NOVEMBRO DE 2023

## DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

### DOADORES

Capitão de Mar e Guerra (T) Patrícia Aparecida Torres de Lima  
Capitão de Mar e Guerra (RM1) Antonio Lopes Caputo  
Maria Dulce de Faria  
Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM)  
Comando da Força Aeronaval (ComForAerNav)  
Comando do Desenvolvimento Doutrinário do Corpo de Fuzileiros Navais (CDDCFN)  
Fundação Alexandre de Gusmão (Funag)  
Instituto de Historia y Cultura Naval (Armada espanhola)  
Superior Tribunal Militar (STM)

### LIVROS E PERIÓDICOS RECEBIDOS

#### ALEMANHA

*Naval Forces*, v. 43, n. 2, n. 3/4, n. 5, n. 6, 2022  
*Naval Forces*, v. 44, n. 1, 2023  
*Tecnologia Militar*, v. 44, n. 1, n. 2, 2022

#### CHILE

*Revista del Club Naval*, 2019

#### ESPANHA

*Cuadernos de Pensamiento Naval*, v. 22, n. 32, n. 33, 2022  
*Revista de Historia Naval*, v. 40, n. 157, n. 158, 2022  
*Revista de Historia Naval*, v. 40, Suplemento Especial, n. 36, 2022  
*Revista de Historia Naval*, v. 41, n. 159, n. 160, 2022  
*Revista de Historia Naval*, v. 41, Suplemento Especial, n. 37, 2022  
*Revista de Marinha*, v. 85, n. 1030, Nov/Dez, 2022  
*Revista General de Marina*, n. 281, Out/Nov, 2021  
*Revista General de Marina*, n. 282, Mar/Abr/Jun, 2022  
*Revista General de Marina*, n. 283, Jun/Out/Dez, 2022  
*Revista General de Marina*, n. 284, Jan/Fev/Mar, 2023

#### ITÁLIA

*Bollettino d'archivio*, v. 35, Out/Dez, 2021  
*Rivista Marittima, Suplemento Especial*, Jan/Fev/Mar, 2023  
*Rivista Marittima, Suplemento Especial*, Set/Out/Nov, 2022  
*Rivista Marittima*, v. 155, n. 1 Jan, n. 2 Mar, 2023  
*Rivista Marittima*, v. 155, n. 3 Mar, n. 5 Mai, n. 8 Set, n. 9 Out, n. 10 Nov, n. 11 Dez, 2022

**ESTADOS UNIDOS**

*Naval War College Review*, v. 75, 2022

**BRASIL****LIVROS**

- A história da canção do marinheiro “Cisne Branco”*, 2023  
*A Viatrix: A saga das mulheres que ousaram desafiar o céu*, 2020  
*Amazul 10 anos: Tecnologia nacional em benefício da sociedade*, 2023  
*Antologia em verso e prosa*, 2023  
*Anuário da Base Industrial de Defesa*, 2018  
*Arco Norte: Um desafio logístico*, 2016  
*Armada de Chile: The Chilean Navy*, 2019  
*Código de Processo Penal Militar: Artigo por artigo com referência bibliográfica*, 2023  
*Código Penal Militar: Artigo por artigo com referência bibliográfica*, 2018  
*Coletânea de legislação sobre Organização Judiciária: Justiça Militar da União*, 2022  
*Crônicas para um novo amanhecer: Memória de uma longa quarentena*, 2023  
*Das novas guerras*, 2019  
*DPHDM 80 anos: Preservar a memória para construir a História (1943-2023)*, 2023  
*E o Brasil falava de Santos Dumont...*, 2023  
*Fábulas de Esopo*, 2021  
*História Geral da Aeronáutica Brasileira*, vol. 6, 2022  
*Jornal Zé Carioca: Publicação da FEB na Segunda Guerra Mundial*, 2022  
*Notas de Viagem: Tomadas ao correr da pena durante a comissão da Corveta Parnahyba ao Estreito de Magalhães e Costa da Patagônia...*, 2023  
*O jogo infinito*, 2020  
*O Sistema do Tratado da Antártica: Documentos e Estudos*, vol. II, 2022  
*O Sistema do Tratado da Antártica: Instrumentos Normativos*, vol. I, 2021  
*Passagem noroeste 2022*, 2023  
*Pioneiras: Militares que marcaram a história da mulher na Marinha do Brasil*, 2023  
*Reflexões sobre segurança pública e corrupção*, 2019  
*Sapa de bota, sapato de sapa*, 2023  
*Sistema Intermodal de Transporte Tietê-Paraná: Panorama e perspectivas*, 2018  
*The XLVIIIth Congress of the ICMH: “War and the City – The Effects of armed conflicts on urban space and population”*, 2023  
*Vespucci: The mystery of time*, 2021  
*Yearbook 2018: Anuário da Base Industrial de Defesa*, 2018

**PERIÓDICOS**

- A Macega*, v. 19, n. 65, 2023  
*Anais Hidrográficos*, Tomo 74, 2017  
*Âncoras e Fuzis*, v. 23, n. 52, 2021  
*Âncoras e Fuzis*, v. 24, n. 53, 2022  
*Anuário do Museu Imperial: Nova fase*, vol. 3, 2022  
*Anuário dos Operadores Portuários do Estado do Pará – Sindopar*, 2017  
*Boletim do Clube Naval*, Mar/Out, 2023  
*Cadernos de Liderança Militar*, vol. 2, n. 2, 2023  
*Ideias em Destaque*, n. 60 – 1/2023, 2023  
*Revista do Clube Naval*, v. 131, n. 406, Abr/Mai/Jun, 2023  
*Revista Força Aérea*, v. 15, n. 68, Fev/Mar, 2011

## NECROLÓGIO

A *RMB* expressa o pesar às famílias pelo falecimento dos seguintes colaboradores e assinantes:

CA (IM) Waldemar da Cunha e Souza	★ 27/11/1931 † 03/05/2023
CA José Carlos da Rosa Lusitano	★ 01/03/1938 † 02/03/2023
CA Rogério Vianna Lafayette	★ 31/07/1937 † 07/07/2023
CA Gener Martins Baptista	★ 08/01/1953 † 25/05/2023
CMG (IM) Adelino Abreu de Moraes	★ 14/10/1935 † 11/10/2023
CMG (IM) Hitler de Oliveira Mota	★ 27/06/1934 † 15/11/2023
CMG (FN) Jayme do Carmo Fonseca	★ 08/09/1935 † 25/10/2023
CMG Egberto Raymundo da Silva Filho	★ 14/04/1938 † 19/10/2023
CMG Nelson Charret Correa	★ 21/10/1942 † 23/09/2023
CMG Marcio Souza Albuquerque	★ 24/09/1953 † 09/10/2023
CMG Ezio Demarco Junior	★ 23/03/1962 † 11/09/2023



**WALDEMAR DA CUNHA E SOUZA**  
Contra-Almirante (Ref<sup>o</sup>-IM)

Nascido no Estado de Minas Gerais, filho de Horacio da Cunha e Souza e de Herondina da Cunha e Souza.

Nomeado 2<sup>o</sup> Ten em 26/01/1955; promovido a 1<sup>o</sup> Ten em 05/08/1956; a CT em 17/07/1959; a CC em 02/02/1963; a CF em 22/04/1969; a CMG em 30/04/1976; e a CA em 31/03/1981.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 19/04/1983 e reformado em 27/11/1999.

Em sua carreira, assumiu as seguintes direções: Depósito de Sobressalentes da Marinha, Serviço de Auditoria da Marinha e Pagadoria dos Inativos e Pensionistas da Marinha.

Outras comissões: Contratorpedeiro *Beberibe*, Diretoria do Pessoal da Marinha, Secretaria-Geral da Marinha, Comando do 7<sup>o</sup> Distrito Naval, Diretoria de Intendência da Marinha, Escola de Guerra Naval, Diretoria de Abastecimento da Marinha, Gabinete do Ministro da Marinha e Comando do 1<sup>o</sup> Distrito Naval.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu várias referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito Naval – Cavaleiro; Ordem do Mérito Militar – Comendador; Medalha Militar e Pas-



**JOSÉ CARLOS DA ROSA LUSITANO**  
Contra-Almirante (Ref<sup>o</sup>)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de José da Veiga Lusitano e de Odete da Rosa Lusitano.

Ingressou na EN em 26/03/1957; declarado GM em 28/01/1960; nomeado 2º Ten em 02/12/1960; promovido a 1º Ten em 02/12/1961; a CT em 13/12/1964; a CC em 13/12/1970; a CF em 31/08/1977; a CMG em 31/08/1984; e a CALte em 31/03/1991.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 29/05/1995 e reformado em 01/03/2006.

Em sua carreira, comandou a Força de Fragatas e o 7º Distrito Naval e foi diretor de Informática da Marinha.

sador de Ouro – 3º Decênio; Medalha do Pacificador; e Medalha Mérito Tamandaré.

À família do Almirante Waldemar da Cunha e Souza, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

Outras comissões: Escola Naval, Navio Transporte de Tropas *Custódio de Mello*, Contratorpedeiro *Amazonas*, Contratorpedeiro *Pernambuco*, Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, Navio Varredor *Juruena*, Navio Transporte de Tropas *Soares Dutra*, Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, Comissão de Recebimento de Contratorpedeiros, Contratorpedeiro *Santa Catarina*, Comando em Chefe da Esquadra, Diretoria-Geral do Material da Marinha, Secretaria-Geral da Marinha, Superior Tribunal Militar, Escola de Guerra Naval, Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*, Comando da Força de Contratorpedeiros, Estado-Maior da Armada, Fragata *Defensora*, Comando de Operações Navais e Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu várias referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Comendador; Ordem do Mérito Naval – Comendador; Ordem do Mérito Militar – Comendador; Ordem do Mérito Judiciário Militar – Distinção; Medalha Militar e Passador de Ouro – 3º Decênio; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Santos Dumont; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 4 Âncoras; e Ordem do Mérito Naval – Espanha.

À família do Almirante José Carlos da Rosa Lusitano, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.



**ROGÉRIO VIANNA LAFAYETTE**  
 Contra-Almirante (Ref<sup>o</sup>)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de Bianor Lafayette Bezerra e de Gizella Vianna Lafayette.

Ingressou no CN em 15/03/1956 e na EN em 08/03/1958; declarado GM em 05/01/1961; nomeado 2º Ten em 07/02/1962; promovido a 1º Ten em 08/08/1963; a CT em 08/08/1966; a CC em 15/08/1972; a CF em 31/08/1978; a CMG em 30/04/1985; e a CAIte em 31/03/1992.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 13/04/1995 e reformado em 31/07/2005.

Em sua carreira, comandou a Força de Submarinos.

Outras comissões: Colégio Naval, Escola Naval, Navio Transporte de

Tropas *Custódio de Mello*, Contratorpedeiro *Acre*, Navio Transporte de Tropas *Barroso Pereira*, Base Almirante Castro e Silva, Escola de Submarinos, Submarino *Rio Grande do Sul*, Submarino *Humaitá*, Adido de Defesa e Naval na Inglaterra, na Suécia e na Noruega, Comissão de Fiscalização e Recebimento de Submarinos na Inglaterra, Grupo de Fiscalização e Recebimento de Submarinos, Escola de Guerra Naval, Escola de Aprendizes-Marinheiros do Ceará, Submarino *Riachuelo*, Centro de Instrução e Adestramento Almirante Átilla Monteiro Aché, Gabinete do Ministro da Marinha, Casa Militar da Presidência da República e Estado-Maior das Forças Armadas.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu várias referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Comendador; Ordem do Mérito Naval – Comendador; Ordem do Mérito Militar – Oficial; Ordem do Mérito Aeronáutico – Comendador; Ordem do Rio Branco – Oficial; Medalha Militar e Passador de Ouro – 3º Decênio; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Santos Dumont; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 2 Âncoras; República do Suriname; e Estrela das Forças Armadas do Equador.

À família do Almirante Rogério Vianna Lafayette, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.



**GENER MARTINS BAPTISTA**  
Contra-Almirante (Ref<sup>o</sup>)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de Geraldo Baptista e de Gelta Martins Baptista.

Ingressou no CN em 01/03/1969 e na EN em 17/02/1972; declarado GM em 13/12/1975; nomeado 2<sup>o</sup> Ten em 31/08/1976; promovido a 1<sup>o</sup> Ten em 30/04/1978; a CT em 30/04/1981; a CC em 30/04/1987; a CF em 25/12/1992; a CMG em 25/12/1998; e a CALte em 31/07/2006.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 10/03/2010 e reformado em 29/03/2010.

Em sua carreira, comandou o Contratorpedeiro *Paraíba* e o Centro de Instrução Almirante Alexandrino e foi diretor de Obras Civas da Marinha.

Outras comissões: Colégio Naval, Escola Naval, Navio Transporte de Tropas *Custódio de Mello*, Rebocador *Tritão*, Fragata *Liberal*, Navio Varredor *Albardão*, Base Naval de Aratu, Fragata *União*, Diretoria de Ensino da Marinha, Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Escola de Guerra Naval, Estado-Maior da Armada, Gabinete do Ministro da Marinha, Diretoria do Pessoal Militar da Marinha, Adido Naval no Peru, Comando de Operações Navais e Escola Superior de Guerra (Assistência da Marinha).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu várias referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito Naval – Comendador; Ordem do Mérito Militar – Comendador; Ordem do Mérito Aeronáutico – Comendador; Medalha Militar e Passador de Platina – 4<sup>o</sup> Decênio; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha Mérito Marinheiro – 3 Âncoras; e Cruz Peruana do Mérito Naval – Peru.

À família do Almirante Gener Martins Baptista, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

# ACONTECEU HÁ CEM ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores lembranças e notícias do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela *Revista Marítima Brasileira*.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada.

---

## O PAPEL DA MARINHA NA INDEPENDÊNCIA (*RMB*, anno XLIII, out/nov 1923, pp. 413-448) Conferência feita pelo Sr. Capitão de Fragata Raul Tavares, em 11 de outubro corrente, perante o Instituto Historico e Geographico Brasileiro

*“Exmo. Sr. Presidente! Prezados Confrades! Exmas. Senhoras e Senhores!*

*O que capitão manda, soldado faz.*

*Eis porque, aqui estou! Si o não estivesse, si houvesse recusado tamanha honra, estaria a consciencia a gritar-me aos ouvidos: foste desobediente, indisciplinado em não acatando as ordens do general em chefe que commanda as hostes deste Instituto, com tanta sabedoria e distincção, com tanta bravura e fidalguia. – Foste, sobretudo, timorato, porque te não achaste com coragem para rebater injustiças, te não sentiste com forças para sustentar a tua these, que te está fundo no coração. Eis, a minha situação, lamentavel e critica: mas entre ella e a voz austera da consciencia, preferi arcar com o peso da primeira.*

*A minha these é bella e simples: A Marinha de Guerra como factor decisivo da Independência do Brasil.*

*(...)*

*Senhores!*

*O grito de – Independência ou Morte – não era sómente a formula com que se materializava a idéa da emancipação politica do Brasil, trabalhada e amadurecida por três longos seculos de escravidão. Mas, significava tambem o brado energico de guerra contra Portugal, que irrompia estridente e unisono.*

*Não seria, por certo, facil tarefa arcar com tamanha responsabilidade, nem vencer os enormes obstaculos que o gesto ousado do Ypiranga, acarretava, para o Brasil inteiro, nessa lucta epica e gloriosa que havia de travar com Portugal.*

*(...)*

*Perdidas as esperanças de operar com efficacia contra o Rio de Janeiro, principalmente depois da expulsão das tropas do general Avilez, as côrtes portuguezas*

concentraram na Bahia a sua acção, procurando por todos os meios fornecer ao general Ignacio Luiz Madeira de Mello, commandante das armas, naquella Provincia, todos os recursos necessarios á criação de um centro de resistencia, de onde pudesse mais tarde irradiar-se sobre o Rio, São Paulo e Minas a força preponderante e victoriosa das armas lusitanas, reincorporando, definitivamente, o Brasil á Coroa portugueza.

Com esse propósito, aliás muito legitimo, as Cortes não regatearam esforços.

Na Bahia, o general Madeira; na Cisplatina, o general d. Alvaro de Macedo; no Maranhão, o brigadeiro Faria; no Pará, o brigadeiro Maria de Moura; nas Alagoas, Piauí, Rio Grande do Norte, Parahyba, Sergipe, Pernambuco e Amazonas, as ordens de Lisboa eram cumpridas religiosamente, commettendo-se contra os partidarios da causa do Brasil toda sorte de iniquidades e oppressões.

(...)

Um impulso formidável foi dado a todos os serviços navaes na superior administração desse inesquecível patriota, esse espirito de elite que se chamou Luiz da Cunha Moreira, visconde de Cabo Frio, o primeiro ministro da Marinha, brasileiro nato, com que poude contar o Brasil para vencer e sobrepujar o odio implacavel dos inimigos da Independencia.

(...)

O inimigo se fizera forte em alguns pontos da nossa extensa costa, de modo que para expulsa-lo por todo o sempre tudo dependia das operações da nossa incipiente força naval.

(...)

Marinheiros brasileiros não os havia, porque antigos alvarás prohibiam aos filhos do Brasil possuirem navios e serem marinheiros. O uso do mar só podia caber, senhores, aos luzitanos!

E por isso entre José Bonifácio e o nosso Encarregado de Negocios em Londres, Marechal Felisberto Caldeira Brant Pontes, Marquez de Barbacena, a cuja memoria devemos render os mais sinceros preitos de admiração, houve troca de idéas relativas ao contrato na Inglaterra de uma missão especial de officiaes e marinheiros para guarnecer a nossa esquadra, além da compra de navios a vela e a vapor.

(...)

**A ousadia, a intelligencia e a intrepidez de Cochrane substituiram a força maior pela menor, transformaram o lenho em aço**

Mas, não contente com o envio desse pessoal da Marinha Ingleza, lembrou ainda o Marquez de Barbacena a José Bonifácio, que perto do Brasil, em Buenos-Aires, se achava um chefe energico e

um marinheiro eximio, cheio de ardor, alma de guerreiro, capaz de dirigir com superior descortino uma esquadra, sobretudo, porque já havia dado provas de intrepidez nelsoniana, tendo sido o chefe da Marinha Chilena durante a gloriosa campanha da Independencia do Chile.

Esse chefe, esse homem talhado para o momento, era o Almirante Thomaz Alexandre Cochrane, lord e 10º Conde de Dundonald.

(...)

Ao lado de lord Cochrane, o Governo incorporava á nossa Marinha marinheiros notáveis, que enchem, pelo seu valor e bravura, as paginas da nossa gloriosa Historia Naval.

(...)

*Nada seria capaz de realizar esse sonho, essa aspiração sagrada de um povo que ha tres seculos vivia escravizado, do que a Força. E esta estava com Portugal. Mas, a ousadia, a intelligencia e a intrepidez de Cochrane substituiram a força maior pela menor, transformaram o lenho em aço, mostrando mais uma vez que 'a sciencia pratica do navio faz milagres, onde as couraças mal manobradas naufragariam'; fôra preciso, senhores, em ultima analyse, o dominio do mar, que nós conquistámos e mantivemos até o final da campanha.*

(...)

*Em fins de Junho, desanimado ao extremo, sem esperanças de receber socorros de Portugal, apavorado sobretudo com a idéa de ver incendiada a esquadra pelos brulotes de Cochrane, o General Madeira reuniu um conselho de guerra ao qual apresentou quatro quesitos para serem respondidos pelos chefes e officiaes das suas forças navaes e terrestres.*

(...)

*Em fins de Junho, o bloqueio por mar e o sitio por terra, eram asfixiantes. Ao contrario das forças navaes luzitanas, a actividade das de Cochrane, era continua e ameaçadora – O receio, sobretudo, de que elle chegasse a empregar os brulotes, com o mesmo exito de 1809 contra a esquadra francêza bloqueada em Aix, operação em que era eximio executor, tendo destruido toda aquella esquadra, e em condições que ao proprio Almirante Gambier, seu chefe, parecera impossivel, valendo-lhe, pelo enorme successo, a condecoração britannica da Ordem do Banho, muito mais do que se pode suppôr, senhores, fora a causa mais directa e real que forçára os portuguezes a abandonar a Bahia, antes de esgotados todos os recursos de resistencia.*

*Como quer que seja, afinal, ás 11 horas da manhã de 2 de Julho de 1823, o enorme*

*comboio luzitano, composto de 83 velas, começava a sahir barra á fôra.*

*Cochrane, com a sua nau, acompanhado da Corveta Maria da Gloria e do Brigue-Escuna Real Pedro estava á espreita; e, logo que observou movimento na esquadra inimiga, vai ao morro de São Paulo, chama a Carolina, Nictheroy, Bahia e Carlota e, com esses navios marcha em perseguição do comboio luzitano.*

*Commentando essa perseguição, Lucas Boiteux, incontestavelmente o historiadador mais minucioso dessa epopéa naval, sem precedentes na Historia, assim se expressa: 'A nossa esquadra ia galharda, picando a retaguarda inimiga. Não se descreve o entusiasmo d'aquelles bravos, medindo-se com uma esquadra doze vezes superior á nossa. Os lenhos brasileiros, apesar da tormenta, mettiã-se pelo meio da esquadra portugueza e ao clarão mortifero dos seus disparos de lá arrancavam valiosas presas. O Almirante inimigo só procurava salvar a sua esquadra e fazendo força de vela, nem cuidava de proteger o seu enorme comboio.*

(...)

*Ao cortar o meridiano do Maranhão, um grupo de navios inimigos, destaca-se do comboio e segue rumo d'aquella provincia. Sempre activo e vigilante Cochrane os persegue, aprisionando cinco: a charua Principe Real, armada em guerra, e as galeras Harmonia, Caridade, Diana e Fragatinha de Macau, que transportavam uma divisão do exercito que ia reforçar as forças portuguezas no Maranhão.*

(...)

*Vejam, pois, em traços rapidos, a acção decisiva que exerceu o Almirante Cochrane, no Maranhão, logo que entrou á barra de São Luiz.*

*Dando a fortaleza o signal de navio á vista, apressou-se a junta, suppondo tratar-se da fragata Perola, em enviar ao seu*

encontro o brigue Infante D. Miguel, do commando do Capitão-Tenente Francisco Salema Garção.

Era, porém, a nau Pedro I capitanea de Cochrane, que desfraldava a bandeira portuguesa, afim de fazer crer que vinha em socorro da Junta. Immediatamente Cochrane aprisiona o brigue.

Chama à fala o seu commandante, que só então percebe ter cahido em uma cilada. Chegado a bordo da nau, o commandante Garção entrou a descrever a Cochrane a situação da praça, as esperanças de receber reforços e que, de facto, dias antes, algumas tropas haviam chegado nos navios que conseguiram escapar da Bahia e da perseguição da esquadra brasileira. Cochrane ouvia em silencio as narrativas a respeito da anciedade dos portugueses pela chegada dos reforços, quando interrompendo o commandante Garção, declara-lhe com vehemencia, que trazia atrás de si uma esquadra capaz de arrazar a praça, mas que fazia grande empenho em poupar-lhe dos horrores do bombardeio, offerecendo ao referido official a liberdade com a condição de que fosse aconselhar ao commandante das Armas e á Junta a entregar-se sem lucta nem sangue.

(...)

Foram assim quebradas todas as velledades de resistência, e em 28 de Julho, isto é, 26 dias depois de haver libertado a Bahia e apenas 2 dias após chegar a São Luiz, o Almirante lord Cochrane libertava tambem o Maranhão, fazendo-o adherir á causa do Brasil independente, cuja solennidade de juramento de obediencia e fidelidade ao Imperio, se realizou no dia 1 de Agosto de 1823.

(...)

A obra da Marinha, si havia chegado ao seu ponto culminante, comtudo não

terminara. O Pará e consequentemente o Amazonas, precisavam que ella estendesse o braço protector, libertando-os do jugo portuguez. Como na Bahia e no Maranhão, dominava por lá a vontade discrecionaria da Junta Governativa, e, sobretudo, do Commandante das Armas, o General José Maria de Moura. Effectivamente, no dia 5 de Agosto deixava o Maranhão o brigue do mesmo nome, ex Infante D. Miguel, sob o commando do intrepido Grenfell. – A 10 do mesmo mez chegava ao Pará, e tão habilmente compriu as sabias instrucções de Cochrane que, apezar da resistencia do Commandante das Armas, a Junta reuniu-se em sessão, reconhecendo no dia 15 de agosto de 1823 a Independencia do Brasil.

(...)

Mas, senhores, si a lucta pela Independencia, accentuára-se mais violenta ao norte do Brasil, não era de paz e tranquillidade a situação do extremo sul, justamente, na parte mais delicada e mais vulneravel do nosso territorio.

(...)

Desde quando o grito de – Independencia ou Morte – retumbára no extremo sul, como pregão annunciador da nossa liberdade politica, em duas partes dividiu-se a tropa, que sob o commando do General Carlos Frederico Lécór, Barão da Laguna, guarnecia a Provincia Cisplatina.

Uma, fiel ao General Lécór, se declarára pela causa do Brasil; a outra, permanecendo em Montevideo, seguia cégamente as ordens do General D. Alvaro da Costa de Souza de Macedo.

(...)

A força naval pertencente a Portugal, que estacionava em Montevideo, Colonia do Sacramento e outros pontos, estava sob o commando do chefe de esquadra

Rodrigo José Ferreira Lobo, cuja insígnia tremulava na fragata Thetis.

(...)

Chegando a Montevidéo, o chefe Pedro Nunes assumiu o commando das forças navaes brasileiras, retirando-se para o Rio de Janeiro o chefe de esquadra Rodrigo Lobo. Desde logo, o bloqueio foi tendo maior efficacia e, em terra, não menos auspiciosa era a perspectiva de proxima e completa victoria. A 17 de Março as tropas brasileiras infligiram rude lição ás hostes do General Macedo em Puntas de Toledo e em 18 de Maio as repelliam victoriosamente em Las Piedras.

Era preciso, entretanto, a todo custo, expulsar quanto antes das nossas plagas os ultimos rebentos bellicos de Portugal, principalmente, em se tratando da Cisplatina, onde a cubiça argentina com avidéz condoreira, voltava-se de continuo sobre o torrão oriental; e onde D. Alvaro de Macedo, voltando ao Brasil implacavel odio, entrara em negociações com o governo das Provincias Unidas do Rio da Prata, afim de lh'a ceder, antes que tel-a de entregar ao Brasil.

(...)

Com tão decisivo resultado obtido pelas forças navaes de Pedro Nunes, senhores, e com os revezes soffridos em terra, pelas tropas ao mando de Lecór; sem esperanças de soccorros, já de Lisboa, já do General Madeira, então desaparecido das plagas brasileiras; avisado

de que as Provincias Unidas do Prata, ainda se não achavam preparadas, com forças sufficientes de mar e terra para se venturarem a uma lucta com o Brasil, aguerrido na gloriosa campanha da Independencia, que acabava de terminar, finalmente, assignou elle uma convenção, pela qual se obrigava a retirar-se com as suas tropas para Lisboa.

(...)

Diante da energia do General Lecór e de Pedro Nunes, finalmente, no dia 8 de Março de 1824, a parte importuna da celebre Divisão dos Voluntarios Rêaes, d'El-Rei, partia para a Europa em nove

navios mercantes, escoltados pelas brigues Cacique, Guarany e escunas Leopoldina e Rio da Prata.

Fechava-se assim, senhores, o ciclo dos acontecimentos que consti-

tuem as – Luctas da Independencia – e do Amazonas ao Prata ficava o Brasil livre das intoleradas e detestadas tropas luzitanas.

(...)

'O poder naval é a florescência da civilização'. Elle foi, em todos os tempos, o premio das grandes familias humanas, onde se enraiza a pratica da liberdade bem entendida. Aquellas a quem a oppressão curva o dorso submisso para o sólo á beira do pelago indomito, não merecem, nem sustentam a situação, com que a natureza as prendou entre as outras. O oceano impõe deveres.

O mar é uma escola de resistencia.

(...)"

**'O poder naval é a florescência da civilização'.  
O oceano impõe deveres.  
O mar é uma escola de resistencia**

## NOTICIÁRIO

(RMB, anno XLIII, out/nov 1923, pp. 462-465)

### MARINHA NACIONAL

#### A PESCA NO BRASIL

*Tratando da regulamentação da pesca em nosso paiz, o Capitão de Fragata Frederico Villar, considerado, com justiça, o campeão dessa grande jornada patriótica, expandiu os seguintes conceitos, que transcrevemos como testemunho de nossos applausos aos seus ingentes esforços na árdua tarefa que lhe foi confiada:*

*“As razões que levaram o nosso paiz a tomar na mais alta conta os ‘Serviços da Pesca e Saneamento do Littoral’ e a organiza-lo com o maior carinho, são as seguintes:*

1) – *O pescador é um valioso instrumento da defesa nacional. ‘Desenvolvendo as industrias da pesca crearemos entre nós esse material precioso que nada nos custará na paz e que nos será de grande utilidade em caso de guerra.’ (Almirante Gomes Pereira).*

*A conflagração européa demonstrara, mais uma vez, o valioso concurso que os pescadores podem prestar á Marinha de guerra. São reservas de homens e material que se articularão, na hora oportuna, no mecanismo bellico, para a defesa da Nação.*

2) – *A immensidade da costa do Brazil reclama uma forte defesa naval, cujo integral aparelhamento escapa aos nossos recursos financeiros. É a organização da pesca e outras industrias maritimas que nos facilitarão economicamente essa defesa.*

3) – *O Brazil, cujas águas desafiam a comparação com as águas de maior riqueza ichthyologica do mundo, importa,*

*no entanto, annualmente cerca de cem mil contos de productos aquaticos estrangeiros, desfalcando assim, consideravelmente, a economia nacional.*

4) – *Destróe-se a nossa riqueza aquatica com os processos mais damninhos: com a dynamite, com substancias venenosas, com redes meudissimas, com o arrasto dentro de águas territoriaes, porque o homem littoreano não respeita as leis naturaes de evolução e não ajusta a ellas a pratica de seu aproveitamento; porque o regimen das águas e da pesca é consideravelmente perturbado pelos instrumentos de obstrucção das costas, rios e portos, que determinam afugentamento dos cardumes. Porque não ha epocas de pesca, nem dimensões regulares para a venda do pescado! Porque a lei do menor esforço e a inconsciencia dos pescadores não tem à refreal-as a acção energica da lei, que impede o empobrecimento dos fundos e segura a constante riqueza e prosperidade da Nação!*

5) – *Arruinam-se as costas criminosa e impunemente, com os ‘curraes’, ‘cercados’, ‘cacurys’ e ‘muruadas’, que modificam o regime das águas, obstruindo e entupindo barras, rios e canaes, cercando bancos e determinando a extravasão de águas, que invadem vastas extensões de terras, rapidamente transformadas em brejaes de tremenda insalubridade.*

6) – *Ha meio milhão de brasileiros vivendo quasi exclusivamente da pesca – CEM MIL PESCADORES e suas familias – analphabetos, sem saude, sem espirito civico, escravizados e martyrizados em nosso immenso littoral, gente brava, glo-*

riosa e boa constituindo automaticamente o nosso Socorro Naval e a mais bella das nossas Reservas na paz e na guerra!

7) – Há nas redondezas desta cidade nada menos de dez mil pescadores que fornecem de magnificos productos do mar os mercados publicos! Esses homens são os mais desgraçados do mundo – em plena Capital da Republica! O Rio de Janeiro é sob certos aspectos, a ultima cidade do Brazil. Não ha modesta e pobre Angra dos Reis, não ha pequena povoação no littoral, que não tenha o seu Mercado de Peixe! O Rio de Janeiro tem o mais sordido mercado do mundo! Não ha alli nem onde atracar as embarcações; esperam horas a fio que se desocupe a pequena escada continuamente entupida de faluas e de alvarengas de lixo! É sobre o peixe fresco, destinado á alimentação publica, que se despejam as immundices do Mercado! A Saude Publica já deu providencias, mas a resistencia é tamanha que isso se perpetua! E raro é o dia em que as canoas não sahem com grandes avarias! Quando conseguem atracar quando lhes permittem fazel-o – não tem como desembarcar o pescado, nem onde guardal-o, nem onde vendel-o livremente! Forçoso é ter alli um ‘consignatario’, entre os felizardos ‘banqueiros’ do peixe! Começa, então, a odyssea: Um ‘corpo de carregadores do Mercado’, oficialmente reconhecidos pela Municipalidade, cobra 200 réis por cada cestinho de peixe que transporte do barco para a ‘banca’ – Quem não tem ‘banqueiro’ não tem onde pôr o peixe! Ha, apenas, um pequeno compartimento de, talvez, dois metros de largura por três de comprimento, para os ‘poveiros’, a 30 mil-réis por barco, e que é, antes um ‘ring’ onde esses pobres homens se esmurram diariamente para terem um cantinho no chão para depositarem

um pouquinho do seu peixe, que fica na maior parte guardado nas geladeiras dos seus barcos!

Os ‘banqueiros’ cobram dos pescadores uma ‘comissão’ que varia entre 10 e 50 % do valor do peixe por elles guardado e vendido! Cobram-lhe mais 2\$500 por pedra de gelo que ‘dizem’ gastar na conservação do pescado!

Alguns pescadores atracam na doca do Mercado Velho e pagam a carregadores o longo transporte do peixe, em cestos, para as ‘bancas’ dos seus consignatarios! Depois de uma noite inteira de trabalho! Resultado final: Da primeira barcada de sardinhas, por exemplo, conseguiram elles vender o peixe a ‘dez tostões o cesto de dez kilos’, ‘a segunda’ só consegue ‘oitocentos réis por cesto de dez kilos’; a terceira, setecentos réis! Qual foi o lucro do pescador?! Vendeu ‘dez kilos de sardinha por 865 réis’, preço médio; pagou 200 réis ao carregador, e o banqueiro cobrou-lhe ‘300 réis’ de comissão ‘por cesto’! Isto é, deduzida ‘a despesa no Mercado’, vendeu ‘cada cesto’ com dez kilos de sardinha, ‘por 350 réis’! Calculando isso muito erradamente, porque a ‘média’ não é exactamente essa, porquanto o peixe, depois disso, não encontra ‘praça’ nos banqueiros e os pescadores têm que lançar ao mar o fructo das suas pescarias – por não terem onde guardal-o.

Isso numa cidade onde a vida está encarecendo rapidamente! A solução desse grave problema já está indicada pelos proprios pescadores: um Mercado Municipal Especial do Peixe, onde elles possam guardar e vender livremente o seu pescado!

Desembarcam diariamente no Rio de Janeiro mais de 50.000,00 kilos de peixe! Uma pequena taxa cobrada sobre o ‘peixe vendido’ pelo pescador; sobre as ‘bancas’, dos negociantes, montadas

no Mercado; sobre o peixe exportado do município, etc., cobrirão todas as despesas! Os pescadores continuarão a consignar o seu pescado aos ‘banqueiros’, se isso lhes convier; ficarão, porém, livres dessa imposição actual se puderem guardal-o e vendel-o directamente ao consumidor!

O Regulamento da Pesca permite á autoridade naval entrar em combinação com as municipalidades e assim defender os interesses dos pescadores – fazendo-os numerosos e prósperos – por amor á defesa do Brazil, na qual elles são a melhor reserva! E quando se trata de uma cidade que tem um prefeito como o Dr. Alaor Prata, intelligente, devotado aos interesses do povo e patriota, não haverá

difficuldade para conduzir a resultados praticos convenientes!

No cás Mauá o Ministerio da Marinha possui terrenos que poderão ser immediatamente utilizados como Mercado Municipal da Pesca! A boa vontade do Sr. Ministro da Marinha resolverá facilmente a questão, com tanto mais facilidade quanto e curta a demora do Arsenal de Marinha, naquelle logar, o que permittirá desenvolver o Mercado da Pesca, pondo-o á altura das necessidades desta populosa Capital, onde a vida se torna cada vez mais difficil.

É, pois, um grande acontecimento, a assignatura do Regulamento da Pesca!

Um acontecimento, que bem merece ser marcado com uma Pedra branca...”

## REVISTA DE REVISTAS

(RMB, anno XLIII, out/nov 1923, pp. 474-478)

### MARINHAS ESTRANGEIRAS

#### POLÓNIA

Navio-escola “Livow” – Esteve alguns dias na Bahia de Guanabara o navio-escola polaco “Livow”, com uma turma de 51 alumnos da Escola de Marinha de Tizewoie, em viagem de instrução.

Com o proposito de proporcionar aos estudantes polacos o conhecimento da nossa capital e estabelecimentos navaes, constituiu-se uma comissão de pessoas da nossa melhor sociedade, sendo a Marinha nacional representada pelos Capitães-Tenentes José Maria Neiva e José Pimentel.

É de toda oportunidade transcrever aqui um artigo recentemente publicado pelo “Jornal de Pologne” em que se põe em evidencia as difficuldades enormes que o Governo da Polonia teve de vencer

para conseguir um accesso ao mar, sobre o Baltico.

As iniciaes desse artigo correspondem ao nome de um grande amigo do Brazil, que ha mais de 40 annos vive em nossa terra intimamente vinculado aos seus interesses e ao seu progresso.

“Não foi senão com summa difficuldade e depois de haver vencido as mais vivas opposições que a Polonia reconstituída conseguiu, com auxilio de seus amigos, obter um accesso ao mar, sobre o Baltico.

Esta aspiração legitima, fundada sobre direitos historicos incontestaveis, não poudo ser satisfeita sinão isolando a Prussia Oriental da Allemanha. Era bem evidente que se creava assim para o futuro uma causa permanente de resentimentos na Allemanha, uma fonte de reivindicac-

ções e de conflictos, um pretexto para a alimentação de uma mentalidade hostil á Polonia. Além de que se descontentava aquella das nações que não via senão com grande desprazer a aparição ás bordas do Mar Baltico de uma grande nação, que não deixaria de exercer nestas águas uma influencia preponderante.

Si, apesar desses inconvenientes, a Polonia persistiu nas suas reivindicações, é porque o acesso ao mar era para ella a necessidade vital e de character tão imperioso, que objecção nenhuma pode prevalecer.

Compreende-se, com effeito, quão afflictiva seria a situação da Polonia, si o seu territorio não confinasse com o mar. Cercada por tres quartas partes do perimetro de suas fronteiras pela Allemanha e pela Russia, tributaria da Allemanha para as suas exportações e importações, obrigada a confiar o transporte dos seus proprios productos a uma nação concorrente, de quem soffreria todas as exigencias de suas tarifas, ella veria de algum modo sufocada a sua expansão economica. Em tempo de guerra mais apertadamente bloqueada do que si fôra uma ilha, sem poder apelar nem para os seus alliados, nem para os neutros, Polonia não poderia nem prover o paiz nem restabelecer os seus exercitos.

Ora, nas guerras modernas, a importancia desmedida dos meios que se empregam, não permite mais a nenhum paiz, qualquer que seja o seu desenvolvimento agricola ou industrial, abater-se com os seus proprios recursos. Por onde, si não pela via maritima receberá o paiz os reabastecimentos indispensaveis? Não exaggero dizendo que o acesso ao mar é para a Polonia reconstituída, obrigada que elle é a velar pela sua prosperidade e pela sua segurança, uma questão de vida e de morte.

(...)

Do mesmo modo não se póde deixar de lamentar que a Polonia, que soube preparar e pôr em pé um tão bello exercito de terra, não comprehendesse a necessidade capital d'uma Marinha de guerra, e não tenha reconhecido a urgencia da constituição e desenvolvimento de uma esquadra, assim como da creação de uma base naval, tão indispensável á Polônia, como a seus aliados eventuaes.

O livre uso do mar em tempo de guerra exige que as linhas de communicação maritima e seus portos sejam defendidos. Si, como é innegavel, o reabastecimento por via maritima do paiz e dos exercitos é uma necessidade imperiosa, a utilidade vital de uma marinha, sufficientemente poderosa para defender o littoral, os portos e os transportes é igualmente incontestavel.

No decurso da grande guerra pode-se verificar que os Alliados estariam votados a uma derrota inevitavel, si os 10 milhões de combatentes, que estiveram reunidos em França, não houvessem podido receber d'além mar tudo que lhes era necessario para viver e combater. Foi porque os Allemães estiveram bloqueados nos portos do Norte pela esquadra ingleza, e os Austriacos e Turcos nos portos do Mediterraneo pelas esquadras franceza e italiana, que se puderam fazer circular nos mares os milhões de homens, os milhares de milhões de ouro, os cavallos, o carvão, o minereo, o aço, as munições, as polvoras, petroleo, os cereaes, os effeitos de equipamento e vestuario. E tantas outras materias, productos manufacturados e viveres, que foram importados em milhares de barcos de commercio.

(...)

O parlamento e a opinião publica, sem duvida pouco esclarecidos sobre esse ponto, até hoje, não se commoveram com esta situação realmente grave.

*É de desejar, entretanto, que a evidencia do perigo fira afinal aquelles, em cujas mãos estão os destinos da Polonia, e que o paiz acceite, que reclame mesmo os sacrificios necessarios.*

*Certo, a situação financeira do paiz exige economias, mas se a prosperidade e a segurança do paiz o reclamam, encontrar-se-ão os recursos para a Marinha, como se encontrou para as outras necessidades nacionaes.*

*Cumpre observar que não é a extensão das costas de um paiz que serve de medida á Marinha necessaria, mas sim a obrigação de assegurar as importações, que permittam de viver e de combater. Á respeito a Polonia, que é um grande paiz, tem necessidade consideraveis e*

*imperiosas, e no emtanto é ella que, de todas as nações, mesmo as menos importantes, consagra a sua Marinha a menor fracção do seu orçamento geral ( 0,4% contra 3 % da Finlandia e 1 % da Rumania).*

*A Polonia deve encarar a situação de frente, ella tem obrigação de possuir uma Marinha digna do seu exercito, digna de um grande paiz, ella deve desde já fazer o necessario, methodicamente, progressivamente, mas sem perda de um dia. Estamos certos que o Governo, cujo patriotismo diligente nunca está em falta, tomará a peito reparar o que é mais do que um esquecimento — é um erro nacional. J. K.”*

*CC. F. A. Pereira*

# 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 ou, eventualmente, divulgadas pela internet.

As publicações, do Brasil e do exterior, são incorporadas ao acervo da Biblioteca, situada à Rua Mayrink Veiga 28 – Centro – RJ, para eventuais consultas.

---

## SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

### COMUNICAÇÕES

#### *CABO SUBMARINO*

A Guarda Costeira deve liderar a proteção dos cabos submarinos (264)

### GUERRAS

#### *CRISE DE CUBA*

A crise dos mísseis cubanos no mar (265)

#### *GUERRA RÚSSIA x UCRÂNIA*

Lições de guerra cibernética defensiva de dentro da Ucrânia (265)

Lições da Ucrânia sobre negação aérea (266)

### INFORMÁTICA

#### *CIBERNÉTICA*

Os litorais do ciberespaço (267)

### PODER MARÍTIMO

#### *PIRATARIA*

Guerra contra o terrorismo e antipirataria, as PMC russas como propensão estratégica do Kremlin (268)

## A GUARDA COSTEIRA DEVE LIDERAR A PROTEÇÃO DOS CABOS SUBMARINOS

Capitão-Tenente (USCG) Andrew Niedbala\* e Segundo-Tenente (USCG) Ryan Berry\*\*  
(*Proceedings*, agosto/2023, vol. 149/8/1.446, pp. 28-33)

Para iniciar a defesa de sua tese, Niedbala e Berry recordam que Tonga, nação insular no Pacífico, perdeu quase todo o contato com o resto do mundo durante cinco semanas no início de 2022, devido à erupção de um vulcão subaquático que cortou o único cabo submarino do país, interrompendo efetivamente as transações financeiras, o comércio e o turismo. “O único contato externo foi fornecido por um sinal fraco de satélite, com uma fila de horas de duração. Devastando a economia e a população de Tonga, o apagão também provou as vulnerabilidades dos cabos submarinos.”

Assim, os autores apresentam diversas situações hipotéticas em que a vulnerabilidade dos cabos submarinos contrastam com a importância que estes têm para a sociedade atual. “Os cabos submarinos transportam cerca de 95 por cento do tráfego transnacional da internet mundial e suportam trilhões de dólares em transações financeiras diárias”, dizem, acrescentando que, mesmo com toda a tecnologia hoje existente, e que ainda está sendo ampliada, a capacidade de transmissão de dados por meio de satélites ainda é limitada e “nunca será uma alternativa suficiente”.

Comentam, ainda, a complexa política internacional sobre os oceanos, que

cria mais inseguranças e possibilidades de serem exploradas por pessoas com intenções obscuras ou mesmo catastróficas. “Embora a situação mundial ainda permita apresentar como maiores ameaças aos cabos submarinos os danos físicos acidentais, estes acidentes ocorrem e já mobilizam a metade das embarcações de manutenção ao longo do mundo.”

Em sua análise, os autores descrevem as vantagens que a Guarda Costeira norte-americana possui para ser a agência líder para solucionar o problema de proteção e segurança dos cabos submarinos do país.

Na conclusão do artigo, podemos ver a outra face do dilema: os Estados Unidos não podem dar-se ao luxo de depender apenas do setor privado, já sobrecarregado, pois as consequências podem ser graves. “A vulnerabilidade dos cabos submarinos não pode mais ser ignorada, especialmente quando o custo, na esfera federal, envolve pouco mais do que atribuir a missão a um serviço existente e de alto desempenho – a Guarda Costeira dos EUA”.

Assim, o artigo demonstra a complexidade de um problema que deve ter atenção de todos os governos, mas cuja solução parece passar por recursos financeiros ainda não dimensionados.

\* Serviu no USCGD *Escanaba* e no USCGC *Donald Horsley*, como imediato.

\*\* Oficial do USCGC *Donald Horsley*.

## A CRISE DOS MÍSSEIS CUBANOS NO MAR

Theodore Voorhees\*

(*Naval War College Review*, volume 76, nº 2/ Spring, 2023, pp. 107-140)

O artigo recorda os acontecimentos da noite de 27 para 28 de outubro de 1962, em plena crise dos mísseis de Cuba, entre uma força-tarefa americana e um submarino russo, evento este que foi muito estudado e passou para a História como aquele que poderia ter desencadeado a primeira guerra nuclear do nosso planeta. “Mas o incidente terminou pacificamente e passou relativamente despercebido pela História durante quatro décadas.”

Voorhees busca, por meio da análise de nove relatos que estudam o confronto entre o submarino B-59 e a força-tarefa antissubmarino, verificar “se há evidências suficientemente críveis para apontar os participantes no incidente do B-59 como ‘os homens que salvaram o mundo’ ou se tudo o que ocorreu se deve à boa sorte e às probabilidades que sempre desempenham um papel importante na prevenção de um possível incidente nuclear”.

Os detalhes conflitantes e coincidentes de cada um dos nove relatos são descritos ao longo do artigo e, ao final, não há apresentação de um fato conclusivo.

Em seu texto, Theodore apresenta inúmeros detalhes que levam o leitor a sentir de fato as dificuldades da situação naquela noite e, em conclusão, assevera que a explicação mais provável para a não escalada daquela crise foi a aversão quase universal à energia nuclear, que mantém essas armas silenciosas desde agosto de 1945. Cada nação nuclear tem o cuidado de reservar a decisão sobre o uso dessa opção à sua autoridade executiva mais elevada em consulta com conselheiros militares seniores e com gerenciamento hipercuidadoso ao longo da cadeia de comando (incluindo sistema obrigatório de regra de dois homens ou de chave dupla na cena de ação).

## LIÇÕES DE GUERRA CIBERNÉTICA DEFENSIVA DE DENTRO DA UCRÂNIA

Major (USMC) Sharon Rollins\*\*

(*Proceedings*, junho/2023, vol. 149/6/1.444, pp. 34-37)

Rollins inicia o artigo analisando a estrutura adotada pelas forças americanas para ajudar a Ucrânia em sua defesa cibernética, em que se destaca o maior grupo de buscadores para operação HFO (*hunt-forward operation*), que tem por

missão obter informações sobre atividades cibernéticas maliciosas, realizando reconhecimento e operações defensivas. Ela explica que o grupo trabalhou na Ucrânia até a véspera da invasão, quando passou, então, a atuar em operações remotas junto

\* Advogado e estudioso independente, é autor do livro *The Silent Guns of Two Octobers: Kennedy and Khrushchev Play the Double Game*.

\*\* Oficial de guerra cibernética bolsista da Marine Corps University na Dominion Energy. Atuou como líder de equipe e comandante de missão para equipe nacional de proteção cibernética e equipe de combate em apoio a operações cibernéticas defensivas e ofensivas.

ao Comando Europeu dos Estados Unidos da América (EUA) e ao Comando de Operações Espaciais deste país na Europa.

A autora comenta ter sido esta a primeira HFO criada durante a preparação para o combate terrestre, servindo de modelo de estrutura para os EUA, com capacidade de ser utilizado em operações cibernéticas defensivas antes e durante os conflitos.

A militar apresenta um resumo dos ataques cibernéticos sofridos pela Ucrânia, que consistiram principalmente em desfiguração de *sites* e campanhas destrutivas de *malware*. “Esses ataques afetaram o governo ucraniano e organizações locais, mas foram todos meramente perturbadores, e a Ucrânia conseguiu se recuperar em poucos dias”, diz.

Rollins destaca o valor das equipes conjuntas de proteção cibernética (sigla CPT), demonstrando como a Ucrânia conseguiu defender suas infraestruturas críticas, colocando-as como modelo para os EUA e seus parceiros. À medida que a Força da Missão Cibernética amadurece, aumentam as capacidades de apoio às Forças dos Comandos Operativos, o que é explicado pela sinergia entre as diversas operações defensivas e ofensivas com o propósito de

contribuir para a estratégia de engajamento persistente.

A articulista avalia que “a guerra entre a Rússia e a Ucrânia demonstra a importância da defesa cibernética na manutenção da confiança e do moral entre a população local e na dissuasão de ataques cibernéticos durante um conflito”. Em sua visão, os ataques continuarão a ocorrer durante conflitos entre nações, e se torna importante que estas devam antecipá-los, para avaliá-los, recuperar-se e responder rapidamente a eles. “As principais parcerias estabelecidas desde o início entre os militares e os aliados, a indústria e as agências, e os CPT que conduzem operações cibernéticas defensivas persistentes são facilitadores essenciais. (...) Aumentaram-se a missão HFO e os CPT para alcançar um engajamento persistente e impor alto custo aos adversários, ao mesmo tempo em que se fortalecem parcerias. (...) Compreender as operações cibernéticas defensivas é essencial para o sucesso em conflitos futuros. Os EUA devem continuar a analisar as lições da Ucrânia agora e nos próximos anos, para apoiar a futura concepção de forças”, conclui.

## LIÇÕES DA UCRÂNIA SOBRE NEGAÇÃO AÉREA

Tenente-Coronel (Reserva, USMC, EUA) Herbert Bowsher\*  
(*Proceedings*, setembro 2023, vol. 149/9/1.447, pp. 52-57)

O artigo apresenta lições da Guerra na Ucrânia que começam a surgir. O caráter mutável da guerra é aqui analisado em função dos resultados obtidos no campo de batalha, onde “os militares da Ucrânia anularam a maior e mais bem equipada força aérea russa”.

Bowsher expõe as seguintes constatações do início da guerra: “a força aérea

russa tinha superioridade de 10 para 1 sobre a ucraniana em aeronaves de combate. A Rússia desdobrou cerca de 350 para operações na Ucrânia. Nos primeiros dias do conflito, a Rússia realizou centenas de surtidas sobre a Ucrânia e teve algum sucesso contra os sistemas de defesa aérea. À medida que a guerra passou de dias para semanas, a força de defesa da

\*Serve no Quartel-General da Marine Corps Aviation. Recém-formado pelo Air War College. Foi comandante do Marine Air Support Squadron 6 (2020-2022).

Ucrânia neutralizou a força aérea russa com sistemas de defesa aérea dispersos, móveis e baseados em terra”.

Bowsher demonstra que os ucranianos “souberam negar o domínio aéreo aos russos”, não permitindo que a capacidade aérea bem superior destes últimos resultasse em facilidades no campo de batalha. Ele frisa que a negação aérea representa uma utilização mais eficiente dos recursos disponíveis em relação aos cenários e ressalta que esta capacidade deve ser aprendida pelas forças norte-americanas para dar opções ao comandante da Força Conjunta em ambiente contestado, ensinamento igualmente importante para nações de menor poder de combate.

A análise constata que a esmagadora superioridade aérea russa foi compensada pela defesa que incluía vários sistemas antiaéreos móveis, levando os atacantes a mudarem de ação e a passarem a cumprir missões esporádicas de apoio aéreo aproximado e de lançamento de bombas a distâncias seguras, o que, com o tempo, foi substituído pelo uso de drones.

O autor apresenta como pontos fortes dos ucranianos: mobilidade, dispersão, escolha eficiente das munições e segmentação da defesa aérea terrestre para reduzir visibilidade e vulnerabilidade.

Como ensinamentos a serem aprendidos, cita: eficiência no uso dos recursos, negar superioridade aérea, utilizar aeronaves para alcançar superioridade aérea em setor específico, contribuir para a negação do uso do mar e permitir a manobra da força terrestre onde não se obtém superioridade aérea.

Em sua análise, são também comentados outros aspectos da doutrina de combate. Em conclusão, o autor observa que as os russos falharam na filosofia da Guerra de Manobra e no imperativo de táticas de missões, o que sugere que os Estados Unidos da América e seus aliados e parceiros desfrutaram de uma vantagem sobre militares que reprimem a iniciativa nos níveis hierárquicos mais baixos. “Os comandantes, em todos os níveis, precisam estar dispostos a aceitar riscos para garantir que os subordinados tenham liberdade para tomar decisões.”

## OS LITORAIS DO CIBERESPAÇO

Capitão de Mar e Guerra (Reserva, Espanha) José Ramón Brandariz Calviño  
(*Revista General de Marina*, novembro/2022, Tomo 283, pp. 749-757)

Estudioso do assunto guerra, o Comandante Calviño aborda, neste artigo, a questão do ciberespaço (CE) com diferenciadas visões.

Inicia sua análise definindo o CE como “um ambiente artificial onde se materializam conflitos que afetam os ambientes físico e cognitivo”. Para ele, os conflitos são uma constante na condição humana, e o objetivo final da política é sempre dobrar a vontade do adversário – quando a política se torna mais violenta, continua por meio da guerra, mas o objetivo permanece o mesmo: vencer e/ou

convencer (física e/ou virtualmente). E cita as muitas maneiras de conseguir isso: persuadir, dissuadir, influenciar, recrutar, atrair, enganar, comprar, subornar, subjugar, forçar, converter, jurar, doutrinar, reeducar, alienar ou trancar numa matriz. “Mas o princípio básico fundamental permanece: conquistar/convencer (*hard/soft*); e na aplicação desse princípio, hoje, não há dúvida de que o ciberespaço desempenha um papel primordial.”

Calviño apresenta este ambiente artificial como constituído de três camadas: uma física, onde estão localizados os elementos

como cabeamentos, computadores, terminais de usuários e os eletrônicos envolvidos; a camada lógica, onde estão os protocolos, dados, sistemas operacionais e *softwares* e *firmwares* em geral; e, por fim, a camada social, constituída pelo que classificou de “ciberpessoa”. “E, fora da camada social, há o indivíduo real e seus grupos sociais, que se relacionam no mundo real ou físico”, lembra.

Ao explicar sua analogia em relação ao litoral, define este como um espaço de transição, ou seja, no ciberespaço haveria igualmente áreas de transição entre uma camada e outra, onde estas interagem. Esses espaços, diz, passam pelos sensores e atuadores; pelo meio ambiente e espectro eletromagnético; pelo estudo de indivíduos, grupos e relacionamentos; e pela inteligência cibernética. “É importante frisar o aumento da atuação cognitiva da desinformação, das *fake news*, intoxicação informacional e de meias verdades num ciberespaço aberto.”

Em sua análise, o autor demonstra a complexidade de como o ciberespaço “toca” os diferentes pontos do mundo físico e que essa complexidade leva a não ser possível a existência de um único tipo de guerreiro cibernético. “A solução passa por equipes multidisciplinares, que devem abranger toda as áreas específicas do ciberespaço”, observa.

E conclui ser necessário dispor-se de estruturas, meios e pessoas para contrariar os efeitos que o adversário quer causar, no ciberespaço e nos ciberlitorais. “O controle centralizado essencial das operações cibernéticas não deve ser um obstáculo à existência de capacidades cibernéticas táticas autônomas em apoio a uma operação convencional. Toda missão convencional terá seus aspectos de CE, e o comandante deverá ter suas próprias capacidades cibernéticas orgânicas no nível adequado”, finaliza.

## **GUERRA CONTRA O TERRORISMO E ANTIPIRATARIA, AS PMC RUSSAS COMO PROPENSÃO ESTRATÉGICA DO KREMLIN**

Giuliano Bifulchi\*

(*Rivista Marittima*, Itália, março/2023, pp. 24-31)

Mesmo com o conflito da Ucrânia sendo aquele que mais chama atenção dos governos de diferentes países como principal obstáculo à paz e à segurança, em especial para os países da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), o terrorismo e a pirataria continuam como a principal ameaça assimétrica que os membros da aliança têm que enfrentar. É com essa avaliação que Bifulchi inicia seu artigo.

Assim, comenta a atuação das empresas militares privadas (sigla em inglês PMC) que, apesar de terem sedes fora do território russo, nele atuam e possuem contatos diretos e indiretos com o Kremlin, o que amplia a complexidade da geopolítica internacional. Também expõe os detalhes da formação de diversas empresas que surgiram na área da indústria militar privada, inclusive das que passaram a atuar

---

\* Analista geopolítico e doutor em História dos Países Islâmicos. Graduado em Ciências da História e do Documento na Universidade Tor Vergata, de Roma (Itália). Mestre em Gestão de Consolidação da Paz pela Pontifícia Universidade de São Boaventura, também em Roma. Atualmente, é gerente de Pesquisa da Special Eurasia e professor de Web Intelligence & Open Source Intelligence no European Forensic Institute, Malta.

na segurança marítima e no combate à pirataria, se autodenominando “empresas de consultoria militar”, com especialidade em atividades de áreas de alto risco. Em seu estudo da geopolítica marcada por ameaças de grupos terroristas e da pirataria, avalia que as PMC marítimas russas podem desempenhar papel significativo em apoio ao Kremlin, tentando, como feito nos últimos anos, se inserir no mercado de segurança privada em áreas de crise e, depois, atuando como agentes promotoras da política estrangeira russa.

Bifolchi considera o potencial que as PMC russas representam na atuação no setor de segurança, dada a capacidade de se adaptarem ao contexto do país onde estiverem exercendo suas atividades e em criar laços comerciais com as mais diferentes empresas, sejam nacionais ou

multinacionais, “com ações que podem ser claras ou ocultas, ampliando essas ações com o uso de inteligência própria, que pode ser utilizada pelo governo russo para projeção de poder e atividades estratégicas”.

Em conclusão, destaca: “Dada a crescente ameaça de grupos terroristas no teatro africano e tendo em conta a presença de PMC russos na região, como forma de apoio a autoridades locais para garantir a segurança e combater o terrorismo no teatro marítimo, protegendo contra ataques de pirataria, especialmente no Golfo de Áden e na Guiné, é possível prever que a África poderá tornar-se uma área de conflito no futuro imediato, entre a Rússia e o Ocidente, com Moscou sendo capaz de explorar as empresas militares privadas como procuradoras”.

# NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se a registrar e divulgar eventos importantes da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, dar aos leitores informações sobre a atualidade e permitir a pesquisadores visualizarem peculiaridades da Marinha.

Colaborações serão bem-vindas, se possível ilustradas com fotografias.

---

## SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

### ADMINISTRAÇÃO

#### *ACORDO*

- CFN assina Acordo de Cooperação Técnica com a PUC-Rio (273)
- Implementação do Memorial da Independência no Forte de São Lourenço (273)
- MB, Firjan e Senai firmam acordo em programa de recolocação profissional (274)

#### *ATIVACÃO*

- Ativação do Centro de Suprimentos do Abastecimento (275)

#### *COMEMORAÇÃO*

- 100º Aniversário de criação da Etam (276)
- Cofamar completa 50 anos (277)
- Dia do Marinheiro (278)
- Dia do Servidor Público (283)

#### *CRIAÇÃO*

- Dia da Cultura da Marinha (284)

#### *HOMENAGEM*

- CFN faz homenagem ao Centenário de Emilinha Borba (284)

#### *MOSTRA DE DESARMAMENTO*

- Mostra de desarmamento do Submarino *Tamoio* (285)
- Mostra de desarmamento do Submarino *Tapajó* (287)

#### *POSSE*

- Assunção de cargos por almirantes (288)

#### *PRÊMIO*

- Pescador brasileiro recebe prêmio da IMO por bravura (289)

#### *PROGRAMA ANTÁRTICO BRASILEIRO*

- Operação Antártica XLII (290)

## PROMOÇÃO

Promoção de almirantes (290)

## VISITAÇÃO

Expedição Darwin200 (291)

## ATIVIDADES MARINHEIRAS

### COMBATE A INCÊNDIO

MB combate incêndio no Amazonas (291)

### SALVAMENTO

Pescadores à deriva são resgatados pela MB no Nordeste (292)

## CONGRESSOS

### CONFERÊNCIA

Defesa Cibernética é tema de conferência da JID (292)

### FEIRA

Marinha participa do SP Ocean Week 2023 (293)

### SEMINÁRIO

MB participa do Seminário de Inovação e Desenvolvimento Tecnológico da Fiesp (293)

Planejamento Espacial Marinho brasileiro (294)

### SIMPÓSIO

25º Simpósio Internacional do Poder Marítimo (295)

Marinha participa de Simpósio de Tendências Estratégicas de Defesa (296)

OCM realiza Jornada Científica e Jornada Técnica (296)

## EDUCAÇÃO

### CURSO

Oficial da MB é diplomada na Universidade Marítima Mundial (297)

### ESCOLA

Escola em Ilhabela fomenta a mentalidade marítima (298)

### ESPORTE

NPa Macau e NVe Cisne Branco participam da Refeno (298)

Resultados Esportivos (299)

## FORÇAS ARMADAS

### ADESTRAMENTO

O sistema MES do NAM *Atlântico* (300)

### EXERCÍCIO

Exercício Guardiã Cibernético (300)

Fuzileiros Navais realizam Incursex-2023 na Marambaia (301)

Militares e civis de Aramar fazem treinamento NBQR (302)

Minex-23 (303)

NAM *Atlântico* e NApLog *Jaques Chevalier* realizam exercícios ao largo de Cabo Frio (304)

Resex (305)

*OPERAÇÃO AÉREA*

SH-16 Seahawk atingem 10 mil horas de voo (305)

*OPERAÇÃO CONJUNTA*

Marinha e PF apreendem cocaína na costa de Pernambuco (306)

Operação Ágata Norte (306)

Operação Ágata Oeste (308)

Operação Grand African Nemo 2023 (309)

Operação Guinex III (310)

*OPERAÇÃO NAVAL*

Operação Tropicalex-2023 (312)

Operação Ribeirex (313)

**PODER MARÍTIMO**

*PORTOS E COSTAS*

Marinha realiza exercício Deportex (314)

*SEGURANÇA NO MAR*

Marinha lança aplicativo Navseg (315)

**PSICOSSOCIAL**

*AJUDA HUMANITÁRIA*

Marinha realiza ações humanitárias no sul do país (316)

MB auxilia no resgate de vítimas das chuvas no sul do país (317)

*ASSISTÊNCIA SOCIAL*

Marinha realiza Aciso na Ilha do Marajó (317)

*LANÇAMENTO DE LIVRO*

MB lança livro *Pioneiras* na Bienal (318)

**SAÚDE**

*EVACUAÇÃO*

Marinha resgata tripulante enfermo na costa de Vitória (319)

*PESQUISA*

Projeto Navegando para Vigilância Viral em Lugares Longínquos (319)

## CFN ASSINA ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA COM A PUC-RIO

O Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) assinou, em 18 de setembro último, Acordo de Cooperação Técnica (ACT) com a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). O propósito do acordo é promover um intercâmbio entre pesquisadores e militares, a fim de ampliar a produção de artigos científicos e realizar melhorias nos planos, estudos e doutrinas de Operações Humanitárias, de Apoio à Defesa Civil e de Operações de Paz.

O ACT foi assinado pelo comandante-geral do CFN, Almirante de Esquadra (FN) Carlos Chagas Vianna Braga, e pelo

reitor da Universidade, Padre Anderson Antônio Pedroso, na Fortaleza de São José, Rio de Janeiro (RJ). Além de membros da Marinha e da PUC-Rio, estiveram presentes representantes da Arquidiocese do Rio de Janeiro, da Defesa Civil e do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ).

Após a assinatura do Acordo, representantes da Marinha, da PUC-Rio, da Arquidiocese, da Defesa Civil e do CBMERJ assistiram a apresentações das Bandas Marcial e Sinfônica do CFN, no Pátio Almirante Maximiano.



Banda Sinfônica do CFN com autoridades e alunos do Profesp

A Banda Marcial formou as figuras do Cristo Redentor e da âncora e as palavras CBMERJ e PUC-Rio. A Sinfônica executou canções populares, com a participação especial do coral de alunos do Programa Forças no Esporte (Profesp).

(Fonte: [www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br))

## IMPLEMENTAÇÃO DO MEMORIAL DA INDEPENDÊNCIA NO FORTE DE SÃO LOURENÇO

A Marinha do Brasil (MB), por intermédio do Comando do 2º Distrito Naval (Salvador-BA), e a Prefeitura de Itaparica assinaram, em 10 de outubro último, acordo para a implementação de um Memorial da Independência no Forte de São Lourenço, situado em Itaparica. O Forte possui uma rica história que remete à Independência do Brasil: o local foi palco de intensas batalhas que permitiram ao país

se tornar, definitivamente, independente de Portugal, no dia 2 de julho de 1823.

Hoje administrado pela Base Naval de Aratu, o Forte de São Lourenço integrou, na Baía de Todos-os-Santos, o cenário do combate entre a Esquadra brasileira e a Esquadra portuguesa, no processo das lutas pela consolidação da Independência do Brasil. A então recém-formada Esquadra brasileira, comandada pelo



Membros da MB e da Prefeitura de Itaparica assinam acordo para Memorial

Primeiro-Almirante Thomas Cochrane, tinha a missão de dissipar a reação militar e naval lusitana à emancipação política.

A fim de evitar que os portugueses fossem reforçados nas províncias que mantinham fortes vínculos com a antiga metrópole, a Esquadra brasileira atuou em conjunto com o Exército brasileiro e com a Flotilha Itaparicana, esta comandada pelo Capitão-Tenente João Francisco de

Oliveira Botas, cercando os navios portugueses e cortando as comunicações entre Portugal e a Bahia.

O combate de 4 de maio de 1823 marcou a resistência dos navios brasileiros às investidas dos navios lusitanos, mantendo o bloqueio naval aos portugueses, terminando com a vitória, em 2 de julho. No

dia 26 de julho de 2018, o Capitão-Tenente João das Botas foi declarado Herói da Pátria pela sua atuação em combate. Além dele, foram homenageados, como personalidades da guerra da Independência no Brasil, a heroína Maria Quitéria, combatente terrestre, a Sórora Joana Angélica e a pescadora e marisqueira Maria Felipa de Oliveira.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MB, FIRJAN E SENAI FIRMAM ACORDO EM PROGRAMA DE RECOLOCAÇÃO PROFISSIONAL

O Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) da Marinha do Brasil (MB), a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) assinaram, em 19 de setembro último, Acordo de Cooperação Técnica (ACT) para oferta de diversos cursos de capacitação e oportunidades de emprego para cabos e soldados participantes do Programa de Recolocação Profissional do



Empresas terão acesso a um banco de currículos com candidatos qualificados

Corpo de Fuzileiros Navais (PREP-CFN). O acordo foi firmado na Fortaleza de São José, no Rio de Janeiro, e, na oportunidade, o vice-presidente da Firjan, Carlos Erane de Aguiar, pôde conhecer o trabalho realizado no CFN em projetos envolvendo crianças e jovens.

O PREP-CFN é uma iniciativa de cunho social voltada à empregabilidade

e cujo propósito é facilitar a inserção dos fuzileiros navais licenciados do Serviço Ativo da Marinha no mercado de trabalho, disponibilizando, para a iniciativa privada, currículos dos militares cadastrados de acordo com as necessidades das empresas e com o perfil de cada cargo.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## ATIVACÃO DO CENTRO DE SUPRIMENTOS DO ABASTECIMENTO

Foi realizada, em 30 de agosto último, a cerimônia de ativação do Centro de Suprimentos do Abastecimento (CSupAb), presidida pelo secretário-geral da Marinha, Almirante de Esquadra Eduardo Machado Vazquez. A solenidade aconteceu no Complexo Naval de Abastecimento (CNAb), cidade do Rio de Janeiro. Assumiu a direção o Capitão de Mar e Guerra (IM) André Luiz Mendes.

O Almirante Vasquez emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva ao evento:

“A Secretaria-Geral da Marinha completa, hoje, a sua reestruturação na área do Abastecimento, com a ativação do Centro de Suprimentos do Abastecimento (CSupAb), uma significativa guinada na estrutura de Governança Administrativa da Marinha.

A partir de um minucioso trabalho de análise de processos, iniciado em 2022, vislumbrou-se a necessidade de implementar uma Coordenadoria Logística do Abastecimento (CLogAb), na estrutura orgânica da Diretoria de Abastecimento da Marinha (DAbM), e de realizar o desmembramento do então CCIM no Centro de Operações do Abastecimento (COpAb) e no Centro de Suprimentos do Abastecimento.

Criado pela Portaria nº 44, de 6 de março de 2023, do Comandante da Marinha, o CSupAb está sediado no Complexo Naval de Abastecimento (CNAb), diretamente subordinado à DAbM. Essa nova OM assume, ao lado do COpAb, a função de Órgão de Controle para as cadeias de material sob sua responsabilidade, contribuindo com o aprestamento dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, haja vista a especialização e gestão efetiva das cadeias logísticas de fardamento, de material de saúde e de suprimentos de intendência, de modo a refletir, positivamente, no incremento ao apoio da prontidão operativa da Força Naval.

A decisão de se transferir para o CSupAb toda a gestão logística das cadeias supracitadas demanda o aprimoramento dos processos de apoio, em especial aqueles ligados ao abastecimento, com vistas ao aprimoramento da determinação de necessidades, à modernização das instalações das Organizações Militares subordinadas e à elevação da capacidade operacional da atual estrutura de apoio. Ao alcançar esses objetivos intermediários, espera-se lograr o incremento do nível de serviço do Sistema de Abastecimento da Mari-

nha (SAbM), especialmente no que se refere ao atendimento das necessidades dos recursos humanos que guarnecem os Meios Operativos da Marinha.

Para que os resultados sejam alcançados com maior eficácia, eficiência e efetividade, é fundamental que a tripulação possua a capacitação técnica adequada, sustentando o ‘Fogo Sagrado’, símbolo do devotamento pela grandeza da nossa profissão, e a motivação devida para vencer os desafios futuros, durante a singradura que ora se inicia.

Por fim, desejo ao diretor que ora assume e aos oficiais, praças e servidores civis que compõem a tripulação

do Centro de Suprimentos do Abastecimento sorte e continuado sucesso no cumprimento da desafiadora missão, destacando a grande responsabilidade que terão pela proa, com a implantação e consolidação dessa nova Organização Militar. Incentivo a se dedicarem para que sejam um modelo de excelência na gestão de processos logísticos dos materiais, no singular Setor de Abastecimento.

Viva a Intendência da Marinha, na Logística, a rainha!

Tudo pela Pátria!

Avante a Navegar!”

(Fonte: Bono nº 806, de 29/8/2023)

## 100º ANIVERSÁRIO DE CRIAÇÃO DA ETAM

A Escola Técnica do Arsenal de Marinha (Etam) realizou, em 18 de agosto último, cerimônia em comemoração ao seu centenário de criação. O evento aconteceu na área externa da Escola, na cidade do Rio de Janeiro.

Estiveram presentes o Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos, ex-comandante da Marinha e ex-aluno da Etam; o diretor-geral de Material da Marinha, Almirante de Esquadra Arthur Fernando Bettega Corrêa; e o diretor Industrial da Marinha, Vice-Almirante Amaury Calheiros Boite Júnior, entre outras autoridades e convidados, na sua grande maioria ex-dirigentes, ex-professores e ex-alunos da Escola.

A Etam atua, desde a sua criação, na capacitação de recursos humanos para



Cerimônia comemorativa ao Centenário da Etam

a Marinha do Brasil (MB) na área da indústria naval. Ao longo destes cem anos, a Escola ministrou cursos do nível fundamental ao ensino técnico de 2º grau, tendo sido responsável pela formação de gerações de operários e técnicos que atuaram diretamente na construção de navios e submarinos para a MB.

(Fonte: Bono nº 806, de 29/8/2023)

## COFAMAR COMPLETA 50 ANOS

O Conselho Financeiro e Administrativo da Marinha (Cofamar) completou, em 30 de outubro último, 50 anos de existência. O comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva à data:

“Neste ano, comemora-se o Jubileu de Ouro do Cofamar, insigne colegiado pertencente à estrutura organizacional da Marinha do Brasil (MB) que, ao longo de sua existência, demonstrou, de forma indelével, contribuir na superação de incontáveis adversidades impostas ao cumprimento das tarefas da Força Naval, tanto no que se refere à vertente orçamentário-financeira quanto à gestão administrativa e ao controle interno e externo, o que nos traz a certeza quanto à acertada decisão de sua criação.

Ativado em 1973, durante a gestão do então ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Adalberto de Barros Nunes, materializou a determinação da Alta Administração Naval em contar com um órgão de assessoramento de alto nível, que fosse capaz de ampliar as atribuições da Junta Administrativa do Fundo Naval, incorporando a responsabilidade sobre temas afetos à gestão integrada das questões de ordem orçamentária, financeira e administrativa.

Atualmente, o Conselho tem sua competência prevista no Decreto nº 5.417/2005, cabendo-lhe assessorar o Comandante da Marinha nos assuntos administrativo-financeiros, exercendo o controle estratégico sobre execução orçamentária e físico-financeira da Marinha.

Atento aos princípios constitucionais da Administração Pública, às

inovações trazidas pelos mecanismos de governança e às boas práticas no campo da gestão estratégica militar, que englobam o planejamento baseado em capacidades, o Cofamar prima por avaliar as questões relativas à evolução das dotações orçamentárias e dos limites financeiros, a execução do Plano de Ação, incluindo emendas parlamentares e destaques de créditos, as necessidades setoriais e os projetos estratégicos, o desempenho das OMPS, o aprimoramento da gestão e a aplicação dos recursos administrados pela MB.

Cabe ainda destacar que as decisões emanadas pelo Cofamar estão alicerçadas em processos, conceitos e organizações que conformam o Sistema do Plano Diretor (SPD), corroborando para uma distribuição harmônica de recursos em funcionamento, manutenção, além de metas de custeio e investimento. Dessa forma, o Cofamar, abarcando todos os setores da MB, desempenha papel central em relevantes decisões, deliberando sobre investimentos vultosos, com alta complexidade tecnológica e prazo dilatado de execução.

Portanto, no momento em que se comemora essa importante efeméride, ao passo da realização da 226ª Reunião, externo os agradecimentos a todos que empregaram *expertise* e esforço pela máxima eficiência administrativa da Força Naval. Exorto, ainda, os atuais membros, assessores e secretários que continuem a perseguir patamares cada vez mais elevados de desempenho, nas diversas lides – orçamentária, financeira e administrativa.”

(Fonte: Bono Especial nº 990, de 30/10/2023)

## DIA DO MARINHEIRO



Foi comemorado, em 13 de dezembro último, o Dia do Marinheiro. O comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, e o ministro de Estado da Defesa, José Mucio Monteiro Filho, se manifestaram sobre a data.

### ORDEM DO DIA DO COMANDANTE DA MARINHA

“ ‘Adeus, meus filhos; lembrem-se que se preparam para servir e honrar a nossa Pátria; e sempre diante dos olhos a tenhais. Aproxados à imensidão azul, desafios se entrelaçam ante a resiliência de intrépidos Marinheiros, imbuídos, sob inato destemor, do compromisso de bem

servir e crença em uma Nação vocacionada às Coisas do Mar.’

Reverenciar, no Dia do Marinheiro, memória de Joaquim Marques Lisboa, Almirante Tamandaré, transcende mera tradição naval. É prestar justa homenagem a experimentado Chefe Naval, cujo colosso de audácia e liderança militar internaliza o senso do dever.

Orto de 13 de dezembro de 1807, esse insigne brasileiro teve o mar como preceptor absoluto. Longínquo ao alento da terra firme, a Vida de Bordo o instruiu a perseverar.

Tornou-se exímio marinheiro, predisposto a enfrentar aguilhoadas pela causa nobre: a defesa da Pátria.

Patrono da Força Naval, imortalizou-se pela notável trajetória. Forjado pela atuação heroica em batalhas decisivas, os 66 anos de incondicional comprometimento com a Pátria e a Marinha personificam, de modo preemptório, qualidades de homem simples e justo; que, finda a navegação, ao escrever sua Carta Testamento, se tinha, humildemente, como um ‘Velho Marinheiro’.

O Brasil que testemunhara o prefácio de longa carreira naval era díspar daquele que chorou a morte do Almirante Tamandaré, em 20 de março de 1897. No transcurso, tornara-se livre e soberano; suplantara conflitos internos e externos nos quais esteve implicado; vivenciara o apogeu do Segundo Reinado e o advento da República. A participação de Tamandaré em basto momento da História encerra influência direta no curso do país.

Ao ingressar, como Voluntário da Armada, tomou parte nas lutas pela Independência; na Guerra da Cisplatina, ao assumir o comando de um navio aos 18 anos, arriscou a própria vida para salvar prisioneiros brasileiros em perigo no mar; ademais, Tamandaré comandou a Força Naval Brasileira em Operações de Guerra na Campanha Oriental e na Guerra da Tríplice Aliança.

Conquistada a vitória, o tratamento digno dado ao inimigo atesta nobreza de atitude. É, pois, clara demonstração do caráter e dos princípios que pautaram a sua vida na Marinha. Lançar visão sobre o emprego da Marinha em outrora aguça o imperativo de o Estado dispor, a qualquer tempo, de uma Força Naval moderna, aprestada e motivada, compatível e estruturada sob condições de eficiência que permitam o pronto emprego para a Defesa da Pátria e salvaguarda dos interesses nacionais nos mares e hidrovias interiores.

Exaltar Rui Barbosa – ‘Esquadras não se improvisam. (...)’ – provoca reflexão. A concepção de um Poder Naval crível não pode ser posta ao efêmero e inesperado. A Marinha resiste à marcha da obsolescência dos meios navais; insta, no decurso, por reaparelhamento para o eficaz cumprimento da destinação constitucional e das atribuições subsidiárias adjudicadas à Autoridade Marítima Brasileira.

Se o passado emana rasgo inspiratório dos atos do Almirante Tamandaré, o presente desponta realidade igualmente desafiadora. Em ambiente operacional amplo, complexo e instável, crucial o marinheiro estar apto a antever e contrapor-se a múltiplas ameaças.

No cumprimento da sua missão, a Força Naval empenha esforços para se manter pronta e atenta às alterações da conjuntura. Ao validar visão otimista para o futuro da Marinha, faz-se por reto enaltecer o trabalho de marinheiros que, há muito, laboram por modernização, desenvolvimento tecnológico e ampliação das capacidades operacionais.

Em 2023, em coordenação com órgãos e instituições da Administração Pública Federal, a Marinha buscou iniciativas que visam à programação orçamentária com valor mínimo que assegure, no curto e médio prazo, previsibilidade de investimentos para perene e profícua consecução dos Programas Estratégicos.

Sob esse prisma, o corte da primeira chapa da Seção de Qualificação do Submarino com Propulsão Nuclear (SCPN) foi importante marco no processo de construção do meio que proporcionará interlocução político-estratégica diferenciada ao Brasil. No bojo do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), a incorporação do Submarino *Humaitá* ao Setor Operativo, a ocorrer em janeiro

de 2024, *id* ratifica o êxito continuado de programa prioritário à Força Naval.

O batimento de quilha da Fragata *Tamandaré* reafirma os desígnios de, até 2029, incrementar a capacidade operacional da Esquadra. Primeiro de quatro navios previstos no Programa Fragatas Classe *Tamandaré* (PFCT), quando prontos, concretizarão o protagonismo do Estado ao conduzir, por intermédio do Ministério da Defesa e da Marinha, interação vindoura entre diferentes expressões do Poder Nacional.

Auspícios de progresso no continente austral requerem meios que, efetivamente, viabilizem a presença do Estado e desenvolvimento de pesquisa. O Programa de Obtenção de Meios Hidrográficos (Prohidro), como ensaja o recente batimento de quilha do Navio Polar *Almirante Saldanha*, manterá, em ritmo adequado, o apoio logístico à Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF) e incrementará, sobremodo, os estudos científicos no âmbito do estratégico Programa Antártico Brasileiro (Proantar).

No 13 de Dezembro, rememorar predicados de Tamandaré, Herói da Pátria e Patrono da Marinha do Brasil, ilumina o entendimento dos reptos suplantados e conquistas alcançadas pela Marinha até aqui. A correção dos atos do Marquês de Tamandaré, ao servir e honrar à sua Pátria, ajusta exemplo não só para legatários marinheiros, mas para os que nutrem admiração e respeito pelo trabalho da Força Naval.

Perpetuar seu legado é forma rara de registrar preito de gratidão ao Patrono de uma Invicta Marinha. Muito além, é fonte arrebatadora a seguir, a despeito dos mares que vierem, em navegação alvissareira rumo à construção de uma Marinha compatível com a estatura político-estratégica do País.

Marinheiros, fuzileiros navais e servidores civis que desbravam com eminência

por mar, terra e ar, manifesto cumprimentos pelo dever cumprido. Com fé alteada e crença na Instituição, instigo manterem acesa a chama do Fogo Sagrado na derrota a percorrer.

Aos agraciados com a Medalha Mérito Tamandaré, reitero agradecimento pelo relevante serviço, convicto do esforço empreendido por marinheiros, de ofício e afeição, na conscientização da sociedade pela importância do uso sustentável do mar e emprego da Força Naval como indutores de desenvolvimento e prosperidade para o Estado brasileiro.

Por derradeiro, assevero que sopesar o futuro pela ótica do Almirante Tamandaré amalgama, no íntimo do marinheiro, o ímpeto pela superação. Cultiva a moral e evidencia o que há de melhor na Marinha do Brasil: a alma e o entusiasmo do homem do mar. Ser de luz, que, em mar grosso, segue firme e fiel, como ‘Sentinela dos Mares’.

Marinheiros! Avante!

Marinheiros! Rumo ao mar!

Tudo pela Pátria!

Avante a navegar!”

## MENSAGEM DO MINISTRO DA DEFESA

“A celebração do Dia do Marinheiro em 13 de dezembro corresponde a uma justa homenagem ao Patrono da Marinha, Almirante Joaquim Marques Lisboa, o Marquês de Tamandaré.

A admirável carreira do Almirante Tamandaré, em um período tão determinante para a conformação do grande país que é hoje o Brasil, com suas riquezas, unidade de idioma e extenso litoral, deixa um rico legado com exemplos de bravura, irrestrita dedicação e patriotismo.

No dia de hoje, a bordo do capitânia da Esquadra, tenho o orgulho e a satisfação

de saudar homens e mulheres que, ao integrarem a Marinha do Brasil com seus trabalhos, se empenham para construir uma Força Naval cada vez mais forte, sempre solidária às demandas do nosso povo e comprometida com a soberania de nossa Nação.

A profissão militar tem suas peculiaridades e, pelo que percebo, nela é muito presente o trabalho silencioso e muitas vezes anônimo. No caso da Marinha, vejo uma particularidade ainda mais adversa, na medida em que, para cumprir suas principais tarefas, seu pessoal e seus navios são obrigados a ‘fazerem-se ao mar’, permanecendo distantes dos olhos da sociedade. São marinheiros ‘de corpo e de alma’ que se submetem aos rigores do mar, ao afastamento familiar e aos regimes diurnos de serviço, defendendo os interesses do país e honrando compromissos internacionais. São atividades de um espectro tão amplo que é até difícil de se listarem, mas que ousarei citar, recorrendo ao que observamos em 2023.

Naturalmente, as ações do Governo têm foco nas políticas públicas e nas entregas para a sociedade. E é justamente recorrendo ao termo ‘entrega’ que, no dia de hoje, enaltecendo o valoroso trabalho de marinheiros, fuzileiros navais e servidores civis, buscamos mostrar as mais diferentes ‘entregas’ da Marinha para o povo brasileiro.

No tocante ao meio ambiente, temos a Marinha atuando na prevenção da poluição hídrica, combatendo incêndios no Pantanal, no Amazonas e no Amapá, coibindo a pesca irregular, apreendendo volumosas quantidades de madeira extraída ilegalmente e combatendo o garimpo ilegal, conforme visto nas Terras Indígenas Yanomami.

Todo esse esforço é coerente com o que o Brasil defende em fóruns interna-

cionais e particularmente oportuno para o país anfitrião da COP-30 (Conferência da Organização das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas), em 2025.

Observando as ações de caráter humanitário, vimos logo no início do ano, após as fortes chuvas que atingiram a região de São Sebastião, no litoral paulista, a ajuda do Governo chegando por meio do Navio-Aeródromo Multipropósito *Atlântico*, com emprego de tropas da Marinha e de um Hospital de Campanha. Além disso, com o mesmo espírito solidário, temos as já tradicionais missões dos Navios da Esperança, que levam apoio de saúde às populações ribeirinhas da Amazônia e do Pantanal.

A propósito, vejo com o mesmo viés humanitário as próprias missões de Busca e Salvamento ou de evacuação de tripulantes em casos de urgência médica, nos navios que transitam pelo Atlântico Sul.

Também nas ações de apoio ao Estado, temos visto a Marinha muito atuante, combatendo os crimes transnacionais, com expressivas apreensões de drogas, tanto em embarcações que navegavam com destino à África e à Europa quanto tentando ingressar por nossos rios, no território nacional.

Deixando evidente seu estado de prontidão, navios e efetivos da Marinha rapidamente se desdobraram e vêm sendo empregados na Operação de Garantia da Lei e da Ordem, nos portos do Rio de Janeiro, de Itaguaí e de Santos.

Não podem ser omitidas ainda as contribuições no campo científico e tecnológico, em que destaco o Programa Antártico brasileiro, que, entre outras pesquisas, faz também o monitoramento dos fenômenos meteorológicos no continente gelado, que têm reflexos no Brasil, como os eventos climáticos extremos que temos testemunhado. De maneira análoga, o Programa

Nuclear da Marinha segue avançando e trará variados benefícios ao país.

Se verificarmos as iniciativas para modernização de nossa Esquadra, teremos a grata constatação de observar o movimento da construção naval privilegiando a execução de projetos em nosso território, em locais como Itajaí (SC), Itaguaí (RJ) e Aracruz (ES), gerando empregos, melhorando renda, incorporando novas tecnologias e ampliando arrecadação.

Além disso, em consonância com nossa política externa e interesses geopolíticos, nossa diplomacia naval tem a singular capacidade de materializar a presença do Estado brasileiro no Atlântico Sul, ao contribuir com a segurança marítima e ao cooperar com o fortalecimento das Marinhas Amigas em nosso entorno estratégico.

Por fim, me ateno àquela tarefa que é intransferível: aquela que garante a Defesa da Pátria e, eventualmente, necessita recorrer ao emprego da Força. As hostilidades e agressões vistas no Leste Europeu, no Oriente Médio e, infelizmente, também as tensões presentes na América do Sul reavivam em nossas mentes a exigência de termos Forças Armadas modernas e bem dimensionadas.

Entretanto, a importância e os benefícios de se dispor de uma Marinha forte não se limitam ao mar nem tampouco se restringem aos momentos de crise. Uma Marinha forte desestimula ousadias aventuras contra nosso país, protege nossa gente e, o que também não pode ser esquecido, é essencial para o funcionamento de nossa economia, já em tempo de paz.

Basta ver o funcionamento de nosso tráfego marítimo que garante o escoamento com segurança de 95% de nossas

exportações ou, em um outro exemplo, a contribuição do Navio de Pesquisa Hidroceanográfico *Vital de Oliveira*, que participou dos levantamentos da Margem Equatorial, já chamada de ‘Novo Pré-Sal’, devido ao seu promissor potencial de óleo e gás.

Assim, agradeço ao Presidente Lula pelo prestígio que confere às Forças Armadas e o irrestrito apoio tantas vezes demonstrado em questões que são tão caras ao Ministério da Defesa. Expresso igualmente o testemunho de sua preocupação com o prosseguimento dos Projetos Estratégicos, para que nossas Forças Armadas tenham porte correspondente à estatura geopolítica do Brasil.

Aproveito a oportunidade para cumprimentar a todos aqueles que foram agraciados com a Medalha Mérito Tamandaré, pela distinção do reconhecimento.

Por tudo o que aqui expus, cumprimento o Comandante da Marinha por sua liderança, firme condução e capacidade de gestão de tão variado rol de temas, que permite ao Brasil contar com uma Força pronta a servir e que sempre demonstra elevada efetividade.

Desta forma, ratifico minhas congratulações aos marinheiros, fuzileiros navais e servidores civis pela passagem do Dia do Marinheiro, conclamando-os a ‘manterem o rumo’ em suas belas carreiras, explorando o pleno potencial de suas vocações e desempenhando com o máximo de profissionalismo suas funções como homens do mar.

Viva a Marinha!”

(Fontes: Bonos Especiais nºs 1.140 e 1.141, de 12/12/2023)

## DIA DO SERVIDOR PÚBLICO

Foi comemorado, em 28 de outubro, o Dia do Servidor Público. O diretor do Pessoal da Marinha, Vice-Almirante Guilherme da Silva Costa, emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva à data:

“Há 80 anos, a data de 28 de outubro foi instituída como o Dia do Servidor Público, referenciado à criação do primeiro Estatuto dos Funcionários Públicos Cíveis da União, ocorrida em 1939, pelo Decreto-Lei nº 1.713 daquele ano. Celebram-se, com esta efeméride, a dedicação e a entrega com as quais esses seletos brasileiros contribuem significativamente para o desenvolvimento de nosso país.

Em especial, na Marinha do Brasil (MB), a contribuição de nossos abnegados ‘marinheiros sem farda’ remonta aos primórdios da forja da nossa identidade como Nação. Exemplo claro é a história do Mestre Antônio da Silva, o patrono de nossos servidores civis, que recebeu, em 1763, a desafiadora missão de conduzir a construção da Nau *São Sebastião*. Com capacidade e determinação, liderou uma equipe de carpinteiros, entalhadores, calafates e pintores e, vencendo as dificuldades impostas pelas instalações de um estaleiro recém-criado e ainda inacabado, que futuramente se tornaria o nosso Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, lançou ao mar em menos de três anos o *São Sebastião*, navio de 1.400 toneladas e 64 peças de artilharia, um dos maiores da Armada portuguesa daquele século.

E páginas desta bela história continuam a ser escritas, por meio do trabalho diuturno dos nossos servidores civis, presentes em inúmeras Organizações Militares, realizando importantes tarefas relacionadas às atividades de pesquisa e desenvolvimento científico e tecnológico;

de manutenção, reparo e modernização de meios e sistemas operativos; de ensino em nossas escolas e centros de instrução; de saúde nos hospitais e policlínicas; e de caráter administrativo nos mais variados setores das organizações, seja no nível de execução, supervisão, chefia ou direção.

Nem sempre ventos de feição se fazem presentes em nossa navegação e, em meio a um cenário de paulatina redução do efetivo dos servidores civis, em que pese os esforços recorrentes para o devido recompletamento desses quadros da MB, mais do que nunca, devemos valorizar a capacitação, o comprometimento e o aprimoramento profissional, reexaminando os processos nos quais estão inseridos, minimizando as perdas de capacidade decorrentes do encolhimento dessa importante parcela do pessoal da nossa Força.

Por tudo isso, como singela forma de reconhecimento, a Marinha rende-lhes homenagens no dia de hoje, por meio da entrega do Prêmio Mestre Antônio da Silva, com o qual, anualmente, são agraciados seis servidores, escolhidos em todo o Brasil, dentre aqueles que mais se destacaram durante o ano anterior, pela conduta, eficiência e entusiasmo. Nesta oportunidade, também é entregue o Prêmio Mérito Funcional, como reconhecimento pela dedicação e bons serviços prestados à Marinha por dez, 20, 30 ou 40 anos de serviço público. Cabe mencionar, ainda, que neste ano, em especial, temos nove servidores que atingiram a valorosa marca dos 50 anos de serviço público, sendo condecorados com a Medalha Prêmio. Parabéns a todos os agraciados, cujos exemplos de conduta e comportamento orgulham e engrandecem a nossa sociedade.

Assim, cumprimento todos os servidores civis, do presente e do passado, pelos êxitos alcançados e pela superação das adversidades. Expresso o sentimento de respeito e admiração pelo trabalho do dia a dia e exorto-os a perseverarem, com entu-

siasmo e confiança, na valiosa contribuição ao engrandecimento de nossa Marinha.

Viva a Marinha!

Tudo pela Pátria!”

(Fonte: Bono Especial nº 994, de 30/10/2023)

## DIA DA CULTURA DA MARINHA



Contra-Almirante Max Justo Guedes,  
Patrono da Cultura da MB

A Portaria nº 241/EMA, de 10 de agosto de 2023, criou o Dia da Cultura da Marinha e instituiu como Patrono da Cultura da Marinha do Brasil o Contra-Almirante (Honorário) Max Justo Guedes, nascido em 6 de agosto, data escolhida para a comemoração.

Natural do Rio de Janeiro, o Almirante Max foi um intelectual de destaque internacional considerado um dos maiores especialistas da cartografia luso-brasileira. Consolidando-se como um dos expoentes da cultura brasileira, participou da criação e organização do então Serviço de Documentação Geral da Marinha (SDGM), atual Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), na qual atuou, como vice-diretor e diretor, durante cerca de 35 anos. Em sua extensa carreira, o Almirante Max contribuiu intensamente com a sociedade brasileira no desenvolvimento da mentalidade marítima.

(Fonte: Bono nº 778, de 21/8/2023)

## CFN FAZ HOMENAGEM AO CENTENÁRIO DE EMILINHA BORBA

O Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), em parceria com a Fundação Museu da Imagem e do Som do Rio de Janeiro, homenageou, em 15 de setembro último, na Fortaleza de São José (Rio de Janeiro-RJ), o Centenário de Emilinha Borba.

O evento contou com marchas e dobrados executados pela Banda Marcial do CFN e marchinhas de carnaval e outros sucessos da cantora, interpretados por Mona Vilardo, acompanhada pela Banda Sinfônica do CFN e com participação do



Homenagem foi realizada na Fortaleza de São José

coral de crianças do Programa Forças no Esporte, do Batalhão Naval.

Emília Savana da Silva Borba, que completaria 100 anos no dia 31 de agosto, fez sucesso, na Era de Ouro do Rádio, com músicas que atravessam gerações e que são cantadas até hoje. A artista, que tinha o título de “Favorita Permanente da Ma-

rinha”, deixou um importante legado para a cultura brasileira. Além disso, Emilinha mantinha uma estreita ligação com a Marinha do Brasil, que foi bem representada, na ocasião da homenagem, com as músicas “Aí Vem a Marinha” e “Cisne Branco”.

(Fontes: Agência Marinha de Notícias e Bono Especial nº 849, de 15/9/2023)

## MOSTRA DE DESARMAMENTO DO SUBMARINO *TAMOIO*

Foi realizada, em 14 de setembro último, a cerimônia de Mostra de Desarmamento do Submarino *Tamoio*. O evento aconteceu no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), presidido pelo chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra José Augusto Vieira da Cunha de Menezes, que emitiu a seguinte Ordem do Dia:

“Após 28 anos de relevantes serviços prestados à Marinha do Brasil, e em cumprimento ao disposto na Portaria nº 224/MB/MD, de 11 de setembro de 2023, do Comandante da Marinha, realiza-se, na presente data, a Mostra de Desarmamento do Submarino *Tamoio*.

O Submarino *Tamoio* (S-31) foi o terceiro meio naval e o segundo submarino da Marinha a ser batizado em alusão à valorosa e aguerrida tribo ameríndia que, no século XVI, dominava a costa entre Cabo Frio (RJ) e Ubatuba (SP).

Construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, na Ilha das Cobras, o *Tamoio* foi o primeiro projeto de submarino executado no Brasil e no Hemisfério Sul. Teve o batimento de sua quilha realizado em 15 de julho de 1986 e foi lançado ao mar e batizado em 18 de novembro de 1993.

Sua Mostra de Armamento, realizada em 12 de dezembro de 1994, representou, à época, o ingresso do Brasil no seletor

grupo de 15 países com capacidade para construção de submarinos de propulsão convencional, fato que justifica este ser chamado, por aqueles que nele serviram, de Número Um.

No dia 15 de fevereiro de 1995, dando prosseguimento às provas de mar, realizou o teste de mergulho de máxima profundidade, atingindo uma cota de imersão até então nunca alcançada por um submarino brasileiro. Esse mergulho marcou o encerramento das provas de mar e o início do comissionamento dos sistemas de navegação e direção de tiro, o que culminou com o lançamento de dois torpedos Mk-24 Tigerfish, subsequente entrega ao setor operativo e incorporação à Esquadra em 17 de julho daquele mesmo ano.

Submarino com alma audaz, desbravou águas nacionais e internacionais com sua capacidade operativa destacada por agressividade e invulgar inteligência, características marcantes à similaridade de seu inseparável mascote e símbolo, a Orca, cetáceo predador conhecido por tais peculiaridades, pelas quais se distinguem os submarinistas em geral e que, em particular, consubstanciaram e deram o tom da disposição do brioso *Tamoio*.

Ao longo de sua singradura, realizou um relevante e indelével serviço à nossa Força, traduzido em expressivos 1.428 dias de mar e 21.139 horas de imersão, tendo visitado 22 portos no Brasil e no exterior, com participação em diversos exercícios, dentre os quais destaco:

– em 1996, participou do afundamento do casco do ex-Contratorpedeiro *Marcílio Dias*, em exercício com o lançamento do torpedo Tigerfish Mk-24;

– em maio de 1997, integrou um GT com a Fragata *União* e a Corveta *Júlio de Noronha*, ocasião em que participou, a convite da Marinha de Portugal, da Operação Linked Seas 97 da Otan. Nesse

exercício ao largo da Península Ibérica, que durou 68 dias, o *Tamoio* conseguiu, em uma simulação, afundar o porta-aviões espanhol SMS *Príncipe de Asturias*, furando o bloqueio da escolta composta por mais de dez fragatas e contratorpedeiros;

– em julho de 1999, desatracou do Rio de Janeiro, com destino à Base Naval de Roosevelt Roads (Porto Rico), onde iniciou sua participação na Operação Keyport, a qual teve como propósito incrementar a interação entre unidades da Marinha do Brasil e dos Estados Unidos da América; e

– em maio de 2008, na Baía da Ilha Grande, em Angra dos Reis (RJ), participou da Operação Sarsub-II/2008, com o ex-Navio de Socorro Submarino *Felinto Perry*, o Navio Hidroceanográfico *Taurus* e o Aviso de Apoio Costeiro *Almirante Hess*. Na ocasião, foi realizado um complexo exercício de busca e localização a um submarino simuladamente sinistrado e pousado no fundo do mar, resultando em assistência médica e resgate de dois tripulantes pelo Sino de Resgate de submarinos. O êxito nessa operação marcou a conclusão do ciclo de adestramento de acoplamento do Sino de Resgate em todos os submarinos da classe *Tupi*.

Além das importantes comissões mencionadas, faz-se relevante destacar a participação do Submarino *Tamoio* em diversas edições das operações Unitas, Fraternal, Aderex, Tropical, Aspirantex e Dragão.

Ao término do Cerimonial à Bandeira, ato que encerra a sua vida operativa, exaltamos os verdadeiros heróis que ajudaram a forjar a alma do Submarino *Tamoio* com Fogo Sagrado, lealdade e camaradagem, fazendo valer o lema “*Usque Ad Sub Aquam Nauta Sum!* Marinheiros até debaixo d’água!”, em sua máxima expressão.

*Tamoio* nasceste, valente serás!

Bravo Zulu!”.

(Fonte: Bono nº 841, de 13/9/2023)

## MOSTRA DE DESARMAMENTO DO SUBMARINO *TAPAJÓ*

Presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra José Augusto Vieira da Cunha de Menezes, foi realizada, em 18 de agosto último, a cerimônia de Mostra de Desarmamento do Submarino *Tapajó*, no cais da Base Almirante Castro e Silva (Bacs), Niterói (RJ). O Almirante Cunha emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva ao evento:

“Em cumprimento ao disposto na Portaria nº 195, de 10 de agosto de 2023, do Comandante da Marinha, realiza-se, na presente data, a Mostra de Desarmamento do Submarino *Tapajó*, após 25 anos de relevantes e honrosos serviços prestados à Marinha.

O Submarino *Tapajó* foi o primeiro submarino a ostentar este nome na Marinha do Brasil, em homenagem ao guerreiro, à tribo e ao Rio Tapajós. Fruto do Programa de Reaparelhamento da Força, ele foi o terceiro de sua classe a ser construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). No ano de 1998, o casco nº 117 foi lançado ao mar, sendo batizado no dia 5 de junho, e sua Mostra de Armamento realizada em 21 de dezembro do ano seguinte.

Esta belonave possui fundamental importância na concepção estratégica e no resguardo da soberania nacional, caracterizando-se como um valioso meio no patrulhamento e defesa da costa brasileira. O *Tapajó* demonstrou a consolidação do domínio técnico da construção de submarinos, uma singela aspiração da Marinha do Brasil.

O seu símbolo, o Marlim-Azul, é um peixe de grande porte, caracterizado por sua grande barbatana dorsal e longa mandíbula superior em forma de lança. Predador por natureza, é reconhecido pelos pescadores por lutar até o fim. Assim, a tenacidade e

valentia do Marlim representam com maestria e de forma fidedigna o esforço, além da dedicação, empreendido pelas tripulações que passaram pelo Submarino *Tapajó*.

No ciclo operativo, o navio atingiu um marco inédito no Comando da Força de Submarinos, realizando com sucesso o primeiro acoplamento com transbordo de tripulante por sino de resgate. Dando sequência a sua vocação pelo pioneirismo, foi o primeiro submarino a ser contemplado pela modernização do Sistema de Combate Integrado AN-BYG, lançando, de forma satisfatória, seis Torpedos MK-48 Mod 6AT, com cabeça de exercício no período de 2011 a 2014.

Outro marco foi a participação do Submarino *Tapajó* na Deployment, a comissão mais longa realizada por um submarino brasileiro até então, que ocorreu no período de 25 de fevereiro a 18 de setembro de 2013. Durante essa comissão, o ‘Marlim’ registrou mais um capítulo na história da Força de Submarinos, obtendo o sucesso do primeiro lançamento de torpedos em águas internacionais.

Ao longo de sua vida operativa, alcançou a expressiva marca de 1.488,5 dias de mar e 24.279 horas de imersão, tendo participado de diversas comissões, no Brasil e no exterior, tais como: Aderex, Unitas, Fraternal, Tropical, Aspirantex, Passex USS *Ronald Reagan*, Esquadrex, Submex, Torpedex, Temperex e Deployment.

Ressalta-se, ainda, a importância desta belonave no apoio aos diversos cursos de formação e adestramentos no âmbito da Força de Submarinos, onde contribuiu demasiadamente como o principal mecanismo de ensino aos futuros militares submarinistas.

Ao término da sua vida operativa, cabe reconhecer que o Submarino *Tapajó* cum-

priu com excelência e valentia as tarefas que lhe foram atribuídas, e exaltamos, assim, de forma indelével, a pujança dos valorosos marinheiros até debaixo d'água que fizeram parte da sua história e ajudaram a forjar a alma das 'Cavernas de Aço Preta' com espírito de sacrifício, bravura e companheirismo. Por fim, é chegada a hora de regressar da Zona de Patrulha

e vir à superfície, ficando a certeza de que, na esteira do horizonte, a missão foi cumprida e de que a singradura vitoriosa permanecerá perene na lembrança da Força de Submarinos.

*Tapajó* – sempre presente, nunca detectado!

Bravo Zulu!?”.

(Fonte: Bono nº 774, de 18/8/2023)

## ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

– Contra-Almirante Marco Antônio Linhares Soares, chefe do Centro de Gestão Estratégica do Comando de Defesa Cibernética, em 6/9/2023;

– Contra-Almirante Francisco André Barros Conde, secretário de Acompanhamento e Gestão de Assuntos Estratégicos do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, em 15/9;

– Contra-Almirante (IM) Alexandre Augusto Lopes Villela de Moraes, diretor do Centro de Operações do Abastecimento, em 7/11;

– Vice-Almirante Rogerio Pinto Ferreira Rodrigues, diretor de Ensino da Marinha, em 23/11;

– Contra-Almirante (IM) Gustavo Pereira Pinto, diretor Administrativo-Financeiro da Emgepron, em 23/11;

– Contra-Almirante André Luiz de Andrade Felix, chefe do Gabinete do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 24/11;

– Contra-Almirante (IM) Leonardo Dias de Assumpção, diretor de Gestão Orçamentária da Marinha, em 27/11;

– Almirante de Esquadra Edgar Luiz Siqueira Barbosa, diretor-geral do Material da Marinha, em 28/11;

– Contra-Almirante (IM) Alexandre Rodrigues Viveiros, diretor de Administração da Marinha; em 29/11;

– Vice-Almirante (IM) Alexandrino Machado Neto, presidente da Caixa de Construções de Casas para o Pessoal da Marinha, em 30/11;

– Contra-Almirante (IM) Ricardo Yukio Iamaguchi, diretor do Departamento de Financiamentos e Economia de Defesa da Secretaria de Produtos de Defesa (MD), em 30/11;

– Contra-Almirante João Batista Barbosa, diretor do Departamento de Promoção Comercial da Secretaria de Produtos de Defesa (MD), em 30/11;

– Contra-Almirante Helio Moreira Branco Junior, chefe do Estado-Maior da Esquadra, em 1/12;

– Contra-Almirante Adriano Marcelino Batista, diretor Industrial da Marinha, em 1/12;

– Contra-Almirante Fernando de Luca Marques de Oliveira, subchefe de Política e Estratégia da Chefia de Assuntos Estratégicos do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 1/12;

– Almirante de Esquadra Arthur Fernando Bettega Corrêa, chefe de Logística e Mobilização do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 4/12; e

– Contra-Almirante Jorge José de Moraes Rulff, comandante da 2ª Divisão da Esquadra, em 5/12.

## PESCADOR BRASILEIRO RECEBE PRÊMIO DA IMO POR BRAVURA

O pescador brasileiro José Cardoso Lemos, de 48 anos, foi agraciado, em 27 de novembro último, com o Certificado de Louvor – Prêmio IMO por Bravura Excepcional no Mar. O evento de premiação aconteceu na sede da Organização Marítima Mundial (IMO, sigla em inglês), em

Londres, Inglaterra. Lemos resgatou 35 pessoas de uma embarcação que naufragava nas proximidades da Ilha de Cotijuba, no estado do Pará.

Para aumentar a conscientização sobre os temas trabalhados na Organização, são realizadas premiações relativas às atividades desenvolvidas no setor marítimo internacional. Dentre elas, destacam-se as Honras da IMO por Bravura Excepcional no Mar, que são concedidas anualmente e foram estabelecidas para proporcionar reconhecimento internacional àqueles que, correndo o risco de perder a própria vida, praticam atos de bravura excepcional, demonstrando extraordinária coragem na tentativa de salvar vidas no mar ou de prevenir ou mitigar os danos ao ambiente marinho. Tais atos de bravura também podem envolver habilidades extraordinárias de navegação em condições muito difíceis ou qualquer outra demonstração de coragem extraordinária.



Premiação aconteceu na sede da Organização Marítima Internacional

No dia 8 de setembro de 2022, por volta das 8 horas, José se preparava para trabalhar quando foi avisado por outro pescador que uma embarcação regional de transporte de passageiros naufragava. Ele desatracou, imediatamente, com sua embarcação e, ao chegar ao local onde o barco *Dona Lourdes II* afundava, deparou-se com cerca de 80 pessoas gritando por socorro na água. Imediatamente, ele iniciou, da melhor maneira que pôde, o procedimento de resgate, colocando os náufragos em seu barco. Por este ser uma embarcação pequena, o pescador fez duas viagens, desembarcando as vítimas na Praia da Saudade, local onde ambulâncias e a própria população prestavam primeiros socorros. Ele ainda fez uma terceira viagem, mas, ao retornar ao local do resgate, encontrou o restante das vítimas sem vida. Ao todo, ele resgatou 35 pessoas vivas e nove corpos.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## OPERAÇÃO ANTÁRTICA XLII

Iniciada em 8 de outubro de 2023, será realizada, até 9 de abril próximo, a 42ª Operantar. A operação compreende planejamento minucioso dedicado às pesquisas científicas na região, assegurando a presença brasileira nas decisões estratégicas no âmbito do Sistema do Tratado da Antártica, na condição de membro consultivo, e garantindo a continuidade do Programa Antártico Brasileiro (Proantar), coordenado pela Secretaria Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm).

O Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel* e o Navio Polar *Almirante Maximiano* serão empregados no apoio logístico à Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), a 24 projetos de pesquisas científicas, no lançamento e recolhimento de acampamentos científicos e na realização de levantamento hidrográfico em proveito do Plano de Trabalho de Hidrografia 2020-2023, da Diretoria de Hidrografia e Navegação.

Os navios desatracaram do cais norte da Base Naval da Ilha das Cobras após realizarem as manutenções de seus sistemas e equipamentos, no Período de Manutenção Geral, e terem sido aprovados nas verificações da Comissão de Inspeção e Assessoria de Adestramento e na Vistoria de Segurança de Aviação.

A Operação Antártica assegura a presença de brasileiros, especialmente pesquisadores, na região que integra nosso limite sul do entorno estratégico brasileiro, seja na EACF, nos navios, nos refúgios ou nos acampamentos. Além disso, a Operantar XLII conta com dez voos de apoio logístico da Força Aérea Brasileira, para a concretização das ações estratégicas navais que concorrem para promover a mentalidade marítima e cooperar com o desenvolvimento nacional.

(Fonte: Bono nº 928, de 9/10/2023)

## PROMOÇÃO DE ALMIRANTES

Foram promovidos por Decreto Presidencial, contando antiguidade a partir de 25 de novembro de 2023, os seguintes oficiais:

– no Corpo da Armada: ao posto de Almirante de Esquadra, o Vice-Almirante Edgar Luiz Siqueira Barbosa; ao posto de Vice-Almirante, os Contra-Almirantes Marcelo Menezes Cardoso, Iunis Távora Said, José Achilles Abreu Jorge Teixeira, André Luiz de Andrade Felix e Marco Antônio Linhares Soares; ao posto de Contra-Almirante, os Capitães de Mar e Guerra

Gustavo Leite Cypriano Neves, Mauricio Barata Soares Coelho Rangel, João Candido Marques Dias, João Batista Barbosa, Carlos Marcelo Fernandes Considera, Dino Avila Busso, Helio Moreira Branco Junior, Leandro Ferrone Demétrio de Souza e Fernando de Luca Marques de Oliveira.

– no Corpo de Intendentes da Marinha: ao posto de Vice-Almirante (IM), o Contra-Almirante (IM) Alexandrino Machado Neto; ao posto de Contra-Almirante (IM), o Capitão de Mar e Guerra (IM) Ricardo Yukio Imaguchi.

## EXPEDIÇÃO DARWIN200

A conhecida Teoria da Evolução, desenvolvida pelo cientista britânico Charles Darwin, no século XIX, e que revolucionou os estudos sobre a origem das espécies, foi criada durante sua viagem de cinco anos ao redor do mundo, a bordo do navio HMS *Beagle*. Quase dois séculos depois, a Expedição Darwin200 reproduz essa aventura, percorrendo os mesmos locais visitados pelo então jovem pesquisador entre 1831 e 1836, incluindo a costa brasileira.

Dona de uma extensão de manguezais e de uma rica diversidade marinha, a cidade de Salvador (BA), que fez parte do itinerário no passado, é a quarta de 32



Veleiro holandês *Oosterschelde*

paradas da nova expedição e foi visitada em outubro último. Nessa viagem de dois anos, o veleiro holandês *Oosterschelde* percorrerá mais de 40.000 milhas náuticas (cerca de 64.000 km) entre quatro continentes.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MB COMBATE INCÊNDIO NO AMAZONAS

A Marinha do Brasil (MB) atuou, em setembro último, no combate a incêndio florestal nas proximidades do distrito Cacau Pirêra, município de Iranduba, a 27 quilômetros de Manaus (AM).

Para combater as chamas que se espalhavam por área de cerca de três quilômetros de extensão, militares do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Noroeste (EsqDHU-91), do 9º Distrito Naval, utilizaram o Bambi Bucket. O equipamento possibilita o lançamento de água sobre os focos de incêndio, visando à total extinção



Mais de 3 mil litros de água foram utilizados no combate ao incêndio

ou à redução da sua área, para o trabalho das equipes de terra.

A água utilizada no combate aos focos de incêndio foi captada no Rio Negro.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## PESCADORES À DERIVA SÃO RESGATADOS PELA MB NO NORDESTE

Após passarem seis dias à deriva na costa do Nordeste, sete tripulantes de uma embarcação pesqueira foram resgatados pela Marinha do Brasil (MB) em São Luís (MA). A operação foi finalizada em 20 de setembro último.

O barco saiu do município de Camocim (CE) em 4 de setembro, para realizar atividade de pesca, mas apresentou falha mecânica no sistema de governo, ficando à deriva. Os tripulantes tinham mantimentos e água a bordo, o que os manteve em boas condições de saúde. Eles foram encontrados a cerca de 226 quilômetros da capital maranhense.

A MB tomou conhecimento da ocorrência no final da tarde do dia 18 de setembro, quando o Salvamar Norte, em Belém (PA), coordenou as ações da Operação de Busca e Salvamento, empregando uma aeronave UH-15 Super Cougar do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Norte (EsqdHU-41), subordinado ao Comando do 4º Distrito Naval. O resgate teve apoio, ainda, da



Tripulante é içado até helicóptero por militar do Grupo de Tripulantes Aéreos de Resgate do EsqdHU-41

Capitania dos Portos do Maranhão, do Corpo de Bombeiros do Maranhão e do Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de São Luís.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## DEFESA CIBERNÉTICA É TEMA DE CONFERÊNCIA DA JID

Em um cenário digital desafiador, que continua a evoluir em um ritmo sem precedentes, a Conferência Hemisférica de Defesa Cibernética 2023, realizada pela Junta Interamericana de Defesa (JID) em 8 de novembro último, teve como propósito trazer contribuições para o setor, a partir da exploração de estratégias inovadoras e do intercâmbio de conhecimento

O evento aconteceu na sede da JID, em Washington (EUA), com transmissão *on-line* ao vivo, tendo como tema

“Fortalecendo os escudos cibernéticos: rumo à cooperação hemisférica em defesa digital”.

A Conferência é parte do Programa de Defesa Cibernética da JID, que, em particular, trabalha para fomentar a cooperação hemisférica e desenvolver alternativas para a criação de um futuro que possibilite aos Estados-membros do sistema OEA/JID a construção de capacidades no setor e o compartilhamento de práticas e lições.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MARINHA PARTICIPA DO SP OCEAN WEEK 2023

Especialistas e personalidades de diversas áreas ligadas à Economia Azul debateram, de 30 de agosto a 3 de setembro, sobre a cultura e a sustentabilidade do oceano durante a quarta edição da SP Ocean Week, a Semana do Mar de São Paulo, realizada no Memorial da América Latina, na capital paulista. Cerca de 60 palestrantes e 20 organizações não governamentais de conservação marinha e institutos de pesquisa abordaram iniciativas e estratégias para um mar limpo, saudável, produtivo e sustentável. “Fazendas Mari-

nhas: uma alternativa azul”, “Segurança alimentar: pesca e aquicultura” e “Cultura oceânica nas escolas” foram algumas das temáticas abordadas no evento.

A Marinha do Brasil (MB) participou do painel “Estratégias para consolidação da Economia Azul no Brasil”, com o Capitão de Mar e Guerra Rodrigo de Campos Carvalho, da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm), ao lado do mestre em Administração Pública e representante do Banco Nacional de Desenvolvimento

Econômico e Social (BNDES) Luiz Pazos e da doutora em Biomedicina pela Imperial College London, no Reino Unido, Helena Vieira.

Além de debates, a programação do SP Ocean Week 2023 teve painéis, mostras de cinema, exposições e *workshops*.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)



Evento aconteceu no Memorial da América Latina, em São Paulo

## MB PARTICIPA DO SEMINÁRIO DE INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO DA FIESP

A Marinha do Brasil (MB), representada pelo diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, Almirante de Esquadra Petronio Augusto Siqueira de Aguiar, participou, em 31 de agosto último, do Seminário de Inovação e Desenvolvimento Tecnológico da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp). O evento aconteceu na sede da Federação, na capital paulista.

Com proposta de debater oportunidades de melhorias nos instrumentos de apoio, de maneira a ampliar os investimentos em inovação e tecnologia e de elevar a produtividade e a competitividade da indústria de transformação, o seminário contou com o anúncio de uma nova linha de crédito para financiamento da inovação do setor industrial brasileiro.



Participação do Almirante Petronio no Seminário

Durante o evento, foi lançado o Programa Mais Inovação Brasil (parceria entre o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES e o MCTI) visando a projetos de inovação.

Como debatedor do painel “Diretrizes e focos de ação da política de Inova-

ção e Desenvolvimento Tecnológico”, o Almirante Petronio explicou que a Marinha busca uma sinergia completa e intensa cooperação entre as áreas de conhecimento, governo e indústria de transformação.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO BRASILEIRO

O mapeamento da costa marítima do Brasil, que definirá áreas específicas para atividades ambientais, sociais e econômicas da Amazônia Azul, foi o tema do seminário realizado na sede do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), em Brasília (DF), de 25 a 27 de setembro último. O evento foi promovido pelo Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA) e pela Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm), da Marinha do Brasil (MB).

No primeiro dia de discussões, o seminário contou com a participação da ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva; do subchefe de

Assuntos Marítimos do Estado-Maior da Armada, Contra-Almirante Carlos Henrique de Lima Zampieri; e do presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, além de outros representantes de ministérios e instituições que participam da agenda oceânica, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Muitos países já realizam o Planejamento Espacial Marinho (PEspM) e dividem este espaço em áreas de petróleo e gás, energias renováveis *offshore*, transporte marítimo, pesca e aquicultura, além de unidades de conservação. O PEspM é considerado o grande “motor propulsor” da Economia Azul de um país, na medida em que provê, simultaneamente, a segu-

rança jurídica, indispensável aos investidores, e a geração de empregos e de divisas para o Estado costeiro, mediante o estímulo de atividades sustentáveis no mar; contribui para o alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU); salvaguarda os necessários serviços ecossistêmicos; e contribui para a mitigação de conflitos no ambiente marinho.

A implantação do PEspM brasileiro, que deve ser concluído até 2030, é um compromisso assumido pelo Estado bra-



O Contra-Almirante Carlos Henrique de Lima Zampieri participou do seminário

sileiro em 2017, durante a Conferência dos Oceanos da ONU.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## 25º SIMPÓSIO INTERNACIONAL DO PODER MARÍTIMO



O Simpósio Internacional do Poder Marítimo (ISS) reuniu líderes navais

A Marinha do Brasil (MB), representada pelo chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra José Augusto Vieira da Cunha de Menezes, participou, de 19 a 22 de setembro último, do 25º Simpósio Internacional do Poder Marítimo (ISS). O evento foi realizado na Escola de Guerra Naval da Marinha dos Estados Unidos da América (US Navy), na cidade de Newport, Rhode Island.

Com o propósito de promover a cooperação marítima em nível regional e global,

o ISS é realizado a cada dois anos, desde 1969. Trata-se da principal conferência mundial sobre Poder Marítimo e o evento político-militar mais importante da US Navy, sendo o fórum mundial que reúne o maior número de líderes navais.

O tema desta edição foi “Segurança através da Parceria”, que ressaltou a importância das alianças e parcerias sólidas para o enfrentamento das ameaças atuais, como pirataria, exploração ilegal de recursos naturais e contrabando. Nesse

contexto, o Almirante Cunha, durante diversas reuniões bilaterais, teve a oportunidade de reforçar a importância da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, reafirmando o protagonismo do Brasil e da MB nesta região.

Entre os painéis realizados, a MB foi convidada a participar daquele que abordou o Pessoal, em especial as praças.

O chefe do Estado-Maior apresentou diversos aspectos que tratam desde a captação até as ferramentas utilizadas para motivar e reter o pessoal da MB, dando destaque ao Programa Suboficial-Mor, que vem, ao longo dos anos, capacitando as praças mais antigas para o pleno exercício da liderança.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MARINHA PARTICIPA DE SIMPÓSIO DE TENDÊNCIAS ESTRATÉGICAS DE DEFESA

Foi realizado em 25 de outubro último, em Londres, Reino Unido, o Findings and Insights Symposium, que discutiu as tendências estratégicas em Defesa. O evento teve como representante brasileiro o subchefe de Estratégia do Estado-Maior da Armada, Contra-Almirante José Cláudio Oliveira Macedo. Um dos resultados do Simpósio será o lançamento, em março de 2024, da 7ª edição da publicação *Global Strategic*

*Trends (GST)*, considerada referência mundial em estudos e debates na área de Defesa, destacando cenários prospectivos globais, regionais e temáticos.

O evento foi promovido pelo Centro de Desenvolvimento, Conceitos e Doutrina do Ministério da Defesa do Reino Unido. O propósito foi apresentar um panorama com as principais conclusões e análises produzidas para compor a *GST*.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## OCM REALIZA JORNADA CIENTÍFICA E JORNADA TÉCNICA

Foram realizadas em 20 de outubro último, no auditório da Odontoclínica Central da Marinha (Rio de Janeiro-RJ), a XLIV Jornada Científica e a VII Jornada Técnica, com o tema “Os desafios da inovação tecnológica na Odontologia”. Além de contar com 121 participantes presenciais, os eventos foram transmitidos na plataforma Youtube, com 1.157 visualizações ao vivo.

As Jornadas foram prestigiadas por diversas autoridades, entre elas o diretor do Hospital Naval Marcílio Dias, Contra-Almirante (Md) César Aurélio Serra; o diretor do Centro Médico Assistencial da

Marinha, Contra-Almirante (Md) Paulo de Moraes Mattos Júnior; o diretor de Assistência Social da Marinha, Contra-Almirante Ricardo Lhamas Guastini; o presidente da Academia Brasileira de Odontologia Militar, Capitão de Mar e Guerra (CD) Antonio Ubaldo Ventura Neves da Costa; e o vice-presidente do Conselho Federal de Odontologia, Nazareno Avila.

Durante o encontro, foi lançado o número 2 de 2023 da *Revista Naval de Odontologia* no Portal de Periódicos da Marinha do Brasil, uma revista inteiramente digital publicada semestralmente, com artigos científicos em português e



Mesa diretora das Jornadas

em inglês, disponibilizados gratuitamente por meio da plataforma OJS. As palestras foram ministradas por renomados profissionais do meio acadêmico e oficiais cirurgiões-dentistas da OCM. Os eventos permitiram a participação de profissionais

da área de Odontologia nos nove Distritos Navais, incluindo militares de outras Forças Armadas, e público civil, possibilitando a atualização dos participantes sobre temas da área.

(Fonte: *Nomar Online* de 27/10/2023)

## OFICIAL DA MB É DIPLOMADA NA UNIVERSIDADE MARÍTIMA MUNDIAL

A titular da Delegacia da Capitania dos Portos em Itacuruçá (RJ) e conselheira da Autoridade Portuária em Itaguaí (RJ), Capitão de Corveta (T) Adriana Pina, recebeu, na Suécia, o diploma de Pós-Graduação em Energia Marítima pela Universidade Marítima Mundial (World Maritime University – WMU). O diploma foi entregue pelo secretário-geral da Organização Marítima Internacional (IMO, sigla em inglês), Kitack Lim.

A WMU reconhece como “líderes marítimos e oceânicos de amanhã” aqueles que possuem competências para contribuir nas questões marítimas e oceânicas de seus países de origem. A Universidade é consi-



Graduada em Ciências Náuticas, a Comandante Adriana Pina é membro do Conselho da Autoridade Portuária em Itaguaí

derada pela Assembleia Geral das Nações Unidas como um centro de excelência na educação marítima e oceânica para investigação, capacitação e desenvolvimento econômico, ao mesmo tempo em que promove o papel das mulheres no setor.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## ESCOLA EM ILHABELA FOMENTA A MENTALIDADE MARÍTIMA



Competição de regata em Ilhabela

Ilhabela, cidade do litoral norte de São Paulo, abriga um importante polo de capacitação de velejadores profissionais e amadores: a Escola Municipal de Vela Lars Grael (EVI), cujo propósito é democratizar o acesso ao esporte e promover a formação de atletas. Além dos treinamentos, os alunos são levados a refletir sobre as riquezas e as oportunidades que o mar oferece, desde a prática esportiva até a exploração sustentável de recursos marinhos. Eles desenvolvem hábitos e atitudes de uso racional do mar, fortalecendo a mentalidade marítima.

Resultado da parceria entre a Prefeitura de Ilhabela e o velejador brasileiro e campeão mundial Lars Grael, a Escola oferece aulas gratuitas de vela nos níveis

iniciante e avançado, a fim de despertar a consciência e o respeito pelo mar. Além das aulas, a EVI promove competições e eventos, colaborando com o desenvolvimento da modalidade do esporte no país.

A iniciativa tem como público-alvo crianças e adolescentes de 8 a 17 anos, matriculados em escolas públicas ou privadas do município, mas também atende outros perfis, como homens e mulheres acima de 60 anos e pessoas com deficiência. Para estas, há barcos adaptados, a fim de incluí-los na prática esportiva.

Em mais de 20 anos, a Escola formou diversos alunos, que lideraram competições nacionais e internacionais.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## NPa *MACAU* E NVe *CISNE BRANCO* PARTICIPAM DA REFENO

A Regata Internacional Recife-Fernando de Noronha (Refeno) teve sua largada em 23 de setembro último, com a participação de 88 veleiros de 15 estados brasileiros e também da Argentina e da África do Sul. Organizada

pelo Cabanga Iate Clube de Pernambuco, a regata cumpriu a sua 34ª edição, contando com o apoio da Marinha do Brasil (MB). O Navio-Veleiro (NVe) *Cisne Branco* e a Banda da Escola de Aprendizes-Marinheiros de Pernambuco

participaram da abertura, que ocorreu no Marco Zero, na capital pernambucana. A Refeno é considerada a maior regata oceânica do Brasil. A primeira edição ocorreu em 1986.

Neste ano, a primeira embarcação a completar as 300 milhas náuticas (cerca de 560 km) e a ganhar o desejado Troféu Fita Azul foi a pernambucana *Adrenalina Pura*, comandada por Guga Peixoto, que realizou o percurso em 24 horas, 21 minutos e 47 segundos.

Para auxiliar na segurança da navegação e no cumprimento das Normas da Autoridade Marítima, a MB empregou o



Largada da Refeno

Navio-Patrolha (NPa) *Macau*, realizando patrulhas durante todo o percurso. Equipes de inspeção naval da Capitania dos Portos de Pernambuco realizaram vistorias em todas as embarcações inscritas e orientaram sobre o uso do Navseg, aplicativo desenvolvido pela MB em parceria com o Ministério do Turismo. Essa ferramenta reforça a segurança da navegação e otimiza as ações da MB, especialmente junto a embarcações de esporte e recreio.

Na manhã do dia 23, o NPa *Macau* resgatou um dos competidores que participava da Refeno. Ronaldo Barroca de Moraes, de 70 anos, realizava a travessia no Veleiro *Patoruzú* quando ficou à deriva, sendo socorrido pelos militares da MB. O atleta, que apresentava desidratação e sintomas gripais, recebeu cuidados médicos a bordo do *Macau*.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## RESULTADOS ESPORTIVOS

### JOGOS PAN-AMERICANOS DE SANTIAGO

O boxe brasileiro obteve o melhor resultado de todos os tempos nos Jogos Pan-Americanos de Santiago 2023, conquistando cinco medalhas de ouro, três de prata e três de bronze. O Brasil participou da competição com 13 atletas, sendo um representante em cada uma das seis categorias femininas e sete masculinas disputadas. Sete dos atletas brasileiros são integrantes do Programa Olímpico da Ma-

rinha (Prolim) e conquistaram quatro medalhas de ouro e três de bronze: Sargento (SG) Caroline Almeida (Categoria 50 kg – Medalha de Ouro), SG Beatriz Ferreira (60 kg – Ouro), SG Bárbara Santos (66 kg – Ouro), SG Viviane Pereira (75 kg – Bronze), SG Luiz Oliveira (57 kg – Bronze), SG Yuri Falcão (63,5 kg – Bronze) e SG Wanderley Pereira (80 kg – Ouro). Os atletas da Marinha que obtiveram medalha de ouro se classificaram para disputar os Jogos Olímpicos de Paris 2024.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## O SISTEMA MES DO NAM *ATLÂNTICO*

A Marinha do Brasil (MB) utiliza, desde a aquisição do Navio-Aeródromo Multipropósito (NAM) *Atlântico*, o sistema MES (Marine Evacuation System, na sigla em inglês), conhecido no país como Sistema de Evacuação Marítima.

O referido navio é o único da MB que possui tal tecnologia.

Em um navio de guerra, eventos extremos, como incêndios de grandes proporções ou avarias graves, podem acontecer em alto-mar, colocando em risco a sua tripulação. Prover uma solução eficiente para salvaguardar os tripulantes em casos de emergência é a proposta do MES. Funcionando por acionamento pneumático, o equipamento permite que a tripulação, em



O Sistema de Evacuação Marítima conta com uma espécie de tuboágua, chamada de “chute”

caso de necessidade de abandono, deixe o navio com rapidez e segurança.

O *Atlântico* também possui 70 unidades das tradicionais balsas salva-vidas, que comportam até 25 pessoas cada uma. Entretanto, o MES funciona de forma mais rápida. Juntos, os dois sistemas possuem capacidade de prover a evacuação segura de quase o dobro de pessoas que o navio é capaz de abrigar.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## EXERCÍCIO GUARDIÃO CIBERNÉTICO

Por meio do Ministério da Defesa, tendo a Escola Superior de Defesa (ESD), em Brasília, à frente, foi realizado, de 2 a 5 de outubro último, o Exercício Guardiã Cibernético (EGC) 5.0, a maior simulação de defesa cibernética do Hemisfério Sul.

Organizado pelo Comando de Defesa Cibernética (ComDCiber), do Exército Brasileiro, e composto por militares da Marinha do Brasil e da Força Aérea Brasileira, o exercício, realizado anualmente, promove a integração das Forças Armadas com o governo, o setor privado e o meio acadêmico, simulando um ambiente realista de ataque, defesa e proteção virtual a estruturas críticas de energia, águas, finanças, nucleares e de telecomunicações.

Participaram do evento mais de 1.100 pessoas e 150 organizações, entre agências e empresas nacionais e internacionais, além de órgãos parceiros e instituições acadêmicas, proporcionando a integração de atores em prol do incremento da resiliência cibernética do Brasil.

Durante o exercício, realizado simultaneamente em Brasília e São Paulo, foram apresentados cerca de 1.100 problemas cibernéticos simulados, separados em níveis de complexidade. Neste caso, os participantes atuaram de modo integrado e cooperativo, defendendo uma rede computacional por meio de um simulador cibernético, atacado de forma *on-line*.

Um dos diferenciais desta edição foi a criação de um Gabinete de Crise, representado pelo Gabinete de Segurança Institucional (GSI) da Presidência da República e por demais órgãos públicos e privados, com o propósito de treinar respostas do Estado brasileiro a situações que ultrapassem as competências de um único ministério.

Durante a apresentação inicial, ocorrida no auditório da ESD, a guerra cibernética foi apontada como uma das

reais ameaças ao Estado brasileiro, que incluem, também, espionagem, interferência externa, ações contra a soberania nacional, terrorismo, sabotagem e criminalidade organizada, entre outras.

Uma outra atividade foi a simulação virtual, em que os participantes são colocados em uma situação na qual têm que defender a infraestrutura de ataques lançados por um *red team* (time vermelho) da organização do evento.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## FUZILEIROS NAVAIS REALIZAM INCURSEX-2023 NA MARAMBAIA

Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil realizaram, em 23 de novembro último, o exercício Incursex-2023, na Ilha da Marambaia, localizada na Baía de Sepetiba (RJ). A atividade reuniu meios navais e militares da Força de Fuzileiros da Esquadra com o propósito de aprimorar a capacidade de conquistar um objetivo em território hostil, por meio da infiltração de meios e tropas, com uma retirada planejada, a partir do emprego das forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais.

O treinamento simulou um conflito territorial entre dois países, originado por questões étnicas, que se intensificaram devido às disputas por terras agricultáveis, recursos hídricos e controle estratégico de um porto, impactando diretamente na economia dessas nações. Diante da ameaça iminente do uso de mísseis, os países se confrontaram por

meio de incursões anfíbias, envolvendo o desembarque estratégico de tropas para neutralizar as instalações inimigas.

A Incursão Anfíbia é uma das modalidades de Operação Anfíbia e se caracteriza pela rápida penetração ou pela ocupação temporária de um objetivo em região

litorânea hostil ou potencialmente hostil, seguida por uma retirada planejada, sendo essa sua principal característica.

A Incursex mobilizou cerca de 150 militares em atividades que visaram proporcionar uma solução ao problema

militar apresentado, empregando parcela da Força de Fuzileiros da Esquadra em projeção de poder do mar para terra.

Durante o exercício, os militares efetuaram Movimento Navio-Terra do Navio-Aeródromo Multipropósito (NAM) *Atlântico* para a Praia da Armação, na Ilha da Marambaia. Militares em-



O NAM *Atlântico* contribuiu para a eficácia do exercício

barcados em Carros Lagarta Anfíbios interiorizaram no terreno e assumiram posições de bloqueio, apoiando a ação realizada por um Grupo de Comandos

Anfíbios. Fogos de artilharia (Obuseiros 105 mm) sobre o reforço inimigo garantiram a segurança da tropa.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MILITARES E CIVIS DE ARAMAR FAZEM TREINAMENTO NBQR



Militares realizando a descontaminação durante exercício no Labmat

Militares da Marinha do Brasil e civis que trabalham no Centro Experimental Aramar (CEA), na cidade de Iperó (SP), realizaram, entre 18 e 21 de setembro último, Treinamento Nuclear, Biológico, Químico e Radiológico (NBQR).

O exercício conjunto, coordenado pelo Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP) e pelo Centro de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica da Marinha do Brasil (CDefNBQR-MB), teve como propósito capacitar militares para atuarem de forma rápida e integrada no caso de emergências nucleares, radiológicas e de segurança orgânica.

De acordo com o diretor do Centro Industrial Nuclear de Aramar (Cina), Capitão de Mar e Guerra (EN) Luís Cláudio Farina, trabalham no local cerca de 1.800 civis e militares que operam em laboratórios e instalações industriais produtores de

itens nucleares. O exercício foi realizado pelo segundo ano consecutivo, e ao todo foram empregados 620 militares.

O exercício está inserido no contexto da Portaria nº 200/2023 do Estado-Maior da Armada, que estabelece as diretrizes para o acionamento da estrutura do Sistema de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica da Marinha, incluindo a Força de Fuzileiros da Esquadra para reforço das atividades de *safety* e *security* executadas no CEA, quando em situação de emergência NBQR, a fim de contribuir com o restabelecimento das condições de segurança do pessoal e das instalações existentes em Aramar. Essa integração demandou coordenação entre todos os envolvidos, desde a fase de planejamento até a sua execução, reunindo as práticas já existentes no CTMSP com as especificidades da atuação de outras organizações militares e civis.

O treinamento também se constituiu em oportunidade de treinamento para atuação em apoio ao governo e a órgãos e agências integrantes do Sistema de Proteção ao

Programa Nuclear Brasileiro na evacuação, no atendimento de saúde, no socorro e na proteção da população e do meio ambiente. (Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MINEX-23

A Marinha do Brasil (MB) concluiu com êxito, em 27 de outubro último, o Exercício Minex-23, após dez meses de planejamento e uma semana de atividades operativas nas águas da Baía de Todos-os-Santos, no estado da Bahia.

A novidade desta edição do exercício foi o emprego, em caráter de teste, de embarcações não tripuladas, sinalizando a incorporação, em futuro próximo, de novas técnicas de contramedidas de minagem pela MB, em adição às capacidades de varredura de minas navais já dominadas pela instituição, por meio dos navios-varredores da Força de Minagem e Varredura.

Para o melhor aproveitamento das ações, o Exercício Minex-23 foi dividido em três etapas: a etapa preparatória, com elaboração de planos e realização de reuniões conduzidas ao longo dos meses anteriores; a reunião de *briefing pré-sail*, que ocorreu em 19 de outubro; e as etapas de mar, subdivididas em quatro fases.

A primeira fase de mar, chamada de Imagemento, foi iniciada em 20 de outubro, quando o Aviso Balizador *Aldebaran*, navio subordinado ao Serviço de Sinalização Náutica do Leste, navegou para o interior da Baía de Todos-os-Santos e realizou o imageamento prévio da área de exercício, nas proximidades da Ilha de Itaparica, utilizando o sonar *sidescan*.

No dia 23, começou a segunda fase de mar, Minagem, na qual a Corveta *Caboclo* lançou minas do tipo SH-60E, sem carga explosiva e os Mine Like Objects (objetos que simulam minas marítimas), em área previamente demarcada para o exercício.

O emprego dos veículos não tripulados ocorreu entre os dias 24 e 26, com a realização de testes operacionais e lançamento, a partir do Navio-Patrolha Oceânico *Apa*, do Veículo de Superfície Não Tripulado (VSNT-Lab), desenvolvido pelo Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav)

e do VSNT Suppressor X, desenvolvido pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), em parceria com a empresa Tidewise.

A quarta e última fase de mar, Varredura e Desmobilização, foi iniciada no dia 27, quando os navios-varredores *Atalaia* e *Araçatuba* realizaram a operação de contramedidas de minagem, por meio de varredura mecânica, e a Corveta *Caboclo* procedeu à reflutuação e ao recolhimento



Tripulantes da Corveta *Caboclo* executam o lançamento de minas de exercício

das minas de exercício, com a participação de uma equipe de mergulhadores da Base Naval de Aratu.

Também participaram do exercício o Aviso de Patrulha *Dourado*, lanchas blindadas do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Leste e lanchas da Capitania dos Portos da Bahia, que atuaram no

controle de área marítima e na escolta dos VSNT. O Minex-23 contou, ainda, com a participação de representantes de diversas Organizações Militares da Marinha com sede em Salvador e no Rio de Janeiro, que atuaram como executores ou observadores do exercício.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## NAM ATLÂNTICO E NApLog *JAQUES CHEVALIER* REALIZAM EXERCÍCIOS AO LARGO DE CABO FRIO

O Navio-Aeródromo Multipropósito (NAM) *Atlântico* realizou, com a participação do Navio de Apoio Logístico (NApLog) *Jacques Chevalier*, da Marinha Nacional da França, o exercício de Transferência de Óleo no Mar (TOM). O evento ocorreu nas proximidades de Cabo Frio (RJ), em 20 de novembro último.

O exercício teve como propósito verificar a capacidade de reabastecer o navio no mar, a fim de aumentar sua permanência por longos períodos na área de operação, de forma independente. O *Jacques Chevalier* atuou como fornecedor do óleo, bombeando o combustível, e o *Atlântico* como receptor. O método utilizado tem potencial para transferir até mil litros por minuto.

Foram realizados exercícios como Leap Frog (manobras de aproximação)

e Light Line (manobras de manutenção da posição e distância entre os navios). Além disso, foram exploradas táticas de abordagem a contato de interesse e de interrogação de elementos-alvo. O NAM *Atlântico* abordou o *Jacques Chevalier* com o apoio de um Destacamento de Mergulhadores de Combate (MEC) da Marinha do Brasil (MB), por meio de *fast rope* – desembarque rápido de um helicóptero para um ambiente hostil com uso de cabo. Em seguida, os MEC inspecionaram os compartimentos da embarcação, interrogaram os tripulantes da força oponente e os apresaram. O navio francês também realizou o mesmo treinamento, interceptando o *Atlântico* e sua tripulação.

Ainda em proveito da interoperabilidade dos meios da MB, de 20 a 22 de

novembro, pilotos e aeronaves da Força Aeronaval modelos Seahawk, Super Cougar e Wild Lynx realizaram exercício de qualificação e requalificação de pouso a bordo do NAM *Atlântico*, inclusive em voos noturnos. Também houve adestramento com transporte de carga por aeronave.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)



Método utilizado para TOM pode transferir até mil litros por minuto

## RESEX

O Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (Ciasc), na cidade do Rio de Janeiro, foi sede, de 17 a 20 de outubro último, de exercício para aprimoramento de planos e processos para que a Fábrica de Combustível Nuclear de Resende (RJ) tenha condições de reagir a situações de emergência.

O Exercício Parcial Integrado de Resposta à Emergência e Segurança Física, denominado Resex, é parte do programa de atividades do Sistema de Proteção ao Programa Nuclear Brasileiro (Sipron), coordenado pelo Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI), órgão central do Sipron.

Desde a fase de planejamento, os exercícios contaram com o apoio da Marinha do Brasil (MB), em sua coordenação, por meio do Centro de



Os exercícios contaram com o apoio da MB desde a fase de planejamento

Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica.

Outros órgãos que fizeram parte do exercício foram a Comissão Nacional de Energia Nuclear (Cnen), as Indústrias Nucleares do Brasil (INB), o Ministério da Defesa e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), além das Forças Armadas e de órgãos de Segurança Pública.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## SH-16 SEAHAWK ATINGEM 10 MIL HORAS DE VOO

A marca de 10 mil horas de voo pelas aeronaves SH-16 Seahawk da Marinha do Brasil (MB) foi atingida na noite de 31 de outubro último, durante voo de adiestramento com óculos de visão noturna em São Pedro da Aldeia (RJ). O 1º Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino (EsqdHS-1) é uma das referências no uso deste equipamento em voo e vem ampliando sua capacidade de operação com a aeronave, qualificando pilotos e operadores de sensores.



Aeronave SH-16 durante pouso no Navio-Aeródromo Multipropósito *Atlântico*

Ao atingir o marco de 10 mil horas voadas pelo Seahawk, o Esquadrão HS-1 totaliza mais de 1.900 pousos a bordo de navios da Esquadra brasileira, dos quais mais de 200 foram noturnos, realizados com óculos de visão noturna. Entre as missões executadas, foram realizados

nove lançamentos de armamento real com o uso do míssil ar-superfície Penguin e dois torpedos MK-46 com cabeça de exercício, além de lançamento de *chaff* e *flare* e do uso da metralhadora lateral 7,62 mm – MAG.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MARINHA E PF APREENDEM COCAÍNA NA COSTA DE PERNAMBUCO

Uma ação interagências entre a Marinha do Brasil (MB) e a Polícia Federal (PF) resultou na apreensão de 3,6 toneladas de cocaína em 19 de setembro último, na costa do estado de Pernambuco. Esta foi a maior apreensão de cocaína realizada no mar brasileiro. A ação fez parte da Operação Ágata Nordeste, que representa um esforço conjunto das forças de segurança e fiscalização para combater crimes transfronteiriços e ambientais.

Durante a ação, um navio-patrolha de 500 toneladas, que transportava os agentes da PF, abordou a embarcação *Palmares 1*. No momento da abordagem, havia cinco tripulantes na embarcação, que tinha como destino a África. A apreensão ocorreu a



A droga apreendida tinha a África como destino

18 milhas náuticas de Recife (PE), o que equivale a, aproximadamente, 33 quilômetros. Após apreendida, a *Palmares 1* foi rebocada pelo navio-patrolha para o Porto do Recife.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## OPERAÇÃO ÁGATA NORTE

Foi realizada, de 19 de maio a 2 de junho de 2023, a Operação Ágata Norte – Comando Conjunto Uiara, que visou combater crimes transfronteiriços e ambientais, além de intensificar a presença do Estado brasileiro na faixa de fronteira. A Operação foi coordenada pelo Ministério da Defesa e executada pela Marinha do Brasil (MB), pelo Exército Brasileiro (EB) e pela Força Aérea Brasileira (FAB), em cooperação com órgãos federais,

estaduais e municipais, além de agências governamentais.

Foram empregados na Amazônia Ocidental mais de 1.300 militares das Forças Armadas, além de seis navios, nove embarcações e dez aeronaves, em cooperação com 42 agentes de diferentes instituições, como Agência Brasileira de Inteligência (Abin), Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (Cen-sipam), Fundação Nacional dos Povos

Indígenas (Funai), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMbio), Polícia Federal, Polícia Civil, Polícia Militar e Secretaria Especial de Saúde Indígena (Sesai).

Após dois meses de planejamento e levantamentos de informações, os militares conseguiram, em apenas 15 dias de ações efetivas, causar prejuízo milionário a atividades ilícitas na Amazônia. Ao todo, foram mais de R\$ 80 milhões em drogas apreendidas; 51 dragas do garimpo ilegal neutralizadas, avaliadas em R\$ 84,6 milhões; e mais de R\$ 280 milhões de lucro relativos às atividades ilegais. A preservação e a recuperação natural da floresta e dos rios também foram outros ganhos da operação. Em função das ações, verificou-se, por meio da atividade de inteligência, a redução das práticas ilegais em toda a região. A diminuição e a interrupção das atividades de garimpo ilegal, durante a operação, significaram aproximadamente 532,5 hectares de floresta que deixaram de ser desmatadas e 177,5 kg de mercúrio que deixaram de poluir os rios. Ao final das ações, o garimpo ilegal perdeu força e agentes ilícitos migraram para outras regiões, devido à dificuldade para exercerem ilicitudes. Imagens de satélites feitas com duas semanas de diferença mostram a mudança na coloração das águas do Rio Puruê, em função da interrupção do garimpo ilegal.

Ações Cívico-Sociais (Aciso) e de Assistência Hospitalar (Asshop) também foram realizadas no decorrer da Ágata Norte, beneficiando comunidades indígenas e ribeirinhas com 1.500 atendimentos médicos e odontológicos, oficinas sobre higiene bucal, distribuição de *kits*, oficinas lúdicas e doação de roupas e cestas básicas. No contexto da Operação, militares da MB, acompanhados por agentes da Funai, entregaram 4,6 toneladas de alimentos nas comunidades indígenas de Caju, Tabatinga e Castanho, localizadas na região do Baixo Catrimani, em Roraima. O Navio-Patrolha

Fluvial *Rondônia* foi empregado na ação, com o apoio de uma lancha de operações ribeirinhas, o que permitiu a entrega dos mantimentos a regiões ribeirinhas isoladas.

Além das ações militares da Operação, também foi realizado trabalho de Inspeção Naval, que visa à segurança do tráfego aquaviário e à salvaguarda da

vida humana nos rios amazônicos, além de coibir possíveis ilícitos transfronteiriços nas faixas de fronteira que separam o Brasil e a Venezuela.

A Operação Ágata Norte, inicialmente embasada pelo Decreto nº 11.405, de 30 de janeiro de 2023, tinha, entre suas atribuições, a função de atuar no fornecimento de dados de inteligência e no transporte aéreo logístico das equipes da Polícia Federal, do Ibama e dos demais órgãos e entidades da administração pública federal. Com a publicação do Decreto nº 11.575, de 21 de junho de 2023, que alterou o artigo 4º do



Agentes do Ibama destroem instalações do garimpo ilegal

mencionado decreto, as Forças Armadas receberam também a atribuição de realizar ações preventivas e repressivas contra delitos transfronteiriços e ambientais, na faixa de fronteira terrestre e nas águas interiores,

por meio da promoção de ações de patrulhamento; de revista de pessoas, veículos terrestres, embarcações e aeronaves; e de prisões em flagrante delito, entre outras.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## OPERAÇÃO ÁGATA OESTE



O Navio-Transporte Fluvial *Almirante Leverger* foi aberto a visitação pública

Foi realizada, de 18 a 26 de setembro de 2023, a Operação Ágata Oeste, coordenada pelo Ministério da Defesa e conduzida pelo Comando do 6º Distrito Naval da Marinha do Brasil (MB). A Operação, realizada nas faixas de fronteiras dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul com a Bolívia e o Paraguai, contou com o emprego das Forças Armadas em apoio aos órgãos de Segurança Pública. O Comando Conjunto Ágata Oeste, ativado durante a operação, teve a participação de 1.753 militares, 18 embarcações e 12 aeronaves em ações de patrulhamentos fluviais e terrestres, estabelecimento de postos de bloqueio e controle de estradas e de vias fluviais. Foram utilizados também quatro cães de guerra.

Durante a operação, foram apreendidas cerca de cinco toneladas de maconha, 163 kg de cocaína, 47 kg de *skank*, 500 caixas de cigarro e quatro veículos e realizadas mais de 600 abordagens a embarcações

e veículos. Participaram das ações integrantes dos seguintes órgãos: Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Receita Federal, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Instituto Chico Mendes de Conservação e Biodiversidade (ICMBio), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Agência Estadual de Defesa Sanitária Animal e Vegetal, Polícia Militar, Polícia Civil, Polícia Militar Ambiental e Grupo Especial de Fronteira.

Por iniciativa do Comando Conjunto Ágata Oeste, foi realizada Ação Cívico-Social (Aciso) em Porto Murтинho (MS) e região, na fronteira entre o Brasil e o Paraguai, entre os dias 19 e 24 de setembro. Foram atendidos mais de 500 moradores do município e da região, entre crianças, jovens e adultos, que participaram de diversas atividades. Na Aciso, promovida pelos militares da Marinha do Brasil, do Exército Brasileiro e da Força Aérea

Brasileira, com apoio da Prefeitura de Porto Murinho, foram feitos mais de 200 atendimentos médicos e odontológicos. Cerca de 110 crianças foram orientadas sobre saúde bucal, recebendo aplicação de flúor. Além disso, foram distribuídos cerca de 500 *kits* de roupas e sapatos e 200 *kits* dentais. A ação, que aconteceu no contexto da Operação Ágata Oeste, também promoveu cortes de cabelo, exposição de materiais dos Fuzileiros Navais e pintura de rosto infantil.

Foram contemplados, ainda, a Casa dos Idosos São Vicente de Paulo e o Centro de Referência da Assistência Social Maria Ester Ayub. Nos locais, foram distribuídos

180 *kits* de roupas e calçados. Já na Escola Municipal Nossa Senhora de Caacupê, foram realizadas duas palestras socioeducativa, uma com o tema “*Bullying* nunca mais”, assistida por crianças e adolescentes, e outra, destinada a adultos, sobre violência doméstica.

Em proveito das ações, o Navio-Transporte Fluvial *Almirante Leverger* ficou aberto a visitação pública e recebeu, em dois dias, 330 visitantes. A Prefeitura do município esteve presente com uma campanha de multivacinação e aferição de pressão arterial e glicemia, entre outros serviços.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## OPERAÇÃO GRAND AFRICAN NEMO 2023

Militares da Marinha do Brasil (MB), embarcados no Navio-Patrolha Oceânico (NPaOc) *Amazonas*, participaram do Grand African Nemo 2023, exercício multinacional de segurança marítima realizado no Golfo da Guiné, em cooperação com Marinhas amigas. O *Amazonas* deixou a Base Naval do Rio de Janeiro em 13 de setembro e retornou à capital fluminense em 10 de novembro, após passagem por Angola, Costa do Marfim, Namíbia e Togo.

A operação visa capacitar Marinhas da costa oeste do continente africano na condução de ações que promovam a segurança marítima, como, por exemplo, o emprego limitado da força contra a pirataria, sequestro de pessoas, tráfico de armas e de drogas e pesca ilegal, além de operações de socorro e salvamento.

No Grand African Nemo 2023, os exercícios foram divididos em duas fases. A primeira ocorreu

entre os dias 9 e 11 de outubro, na área marítima entre as cidades de Luanda e Soyo, ambas em Angola, visando fortalecer o combate à poluição marítima, à imigração ilegal e ao tráfico de armas. Participaram das ações o Navio-Patrolha *Nzinga Mbandi*, da Marinha de Guerra de Angola, que atuou como “navio de abordagem” – com a tarefa de executar uma Ação de Visita e Inspeção –, e o *Amazonas*, que desempenhou o papel de “contato de interesse”, ou seja, uma embarcação



Exercício com Marinha amiga sob orientação do supervisor do adiestramento do NPaOc *Amazonas*

suspeita de alguma irregularidade. Já na segunda fase, foram desenvolvidos cenários relativos à segurança marítima, em especial os de pirataria, pesca ilegal não declarada e não regulamentada e tráfico de drogas. As ações foram executadas em regiões como a de Cabinda, em Angola, que é grande produtora de petróleo, além de ser área fronteiriça entre os países integrantes do exercício. O navio brasileiro atuou, mais uma vez, como “contato de interesse”, tendo sido abordado pelos navios-patrolha *Nzinga Mbandi*; *Moliro*, da República Democrática do Congo; e *05 Frevier 1979*, da República do Congo.

Além do viés operativo, os exercícios de interoperabilidade têm importante papel na Diplomacia Naval, contribuindo

com a política externa brasileira. Nesse contexto, o *Amazonas* realizou, nos portos de Luanda (Angola) e de Walvis Bay (Namíbia), eventos com Cerimonial à Bandeira narrado, com presença de autoridades destes países e membros das comunidades brasileiras locais.

Em comemoração ao fim dos exercícios multilaterais, foi realizada Parada Naval na costa de Lomé, Togo. O desfile teve o NP-0c *Amazonas* como “guia da formatura”, navegando à frente das outras embarcações das Marinhas amigas, como o PHA *Mistral*, da Marinha de Guerra Francesa; o OPV *Tornado*, da Armada Espanhola; o OPV *Pendjari*, da Marinha de Guerra do Benin; e o OPS *Agou*, da Marinha Nacional do Togo.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## OPERAÇÃO GUINEX III



Comandante do Grupo-Tarefa da Operação Guinex-III (ao centro) e diplomatas estrangeiros, a bordo da Fragata *Liberal*

Foi realizada, de 6 de agosto a 14 de outubro de 2023, a terceira edição da Operação Guinex. O exercício visa incrementar a participação da MB no Golfo da Guiné, promovendo a interoperabilidade entre as forças navais e guardas costeiras da região, além de elevar o nível de adestramento dos meios envolvidos.

No período, foram realizados exercícios conjuntos, no porto e no mar, com as Ma-

rinhas e guardas costeiras de Cabo Verde, Camarões, Costa do Marfim, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Senegal, com participação, ainda, das Marinhas da Espanha, Estados Unidos da América, Portugal e Reino Unido. Técnicas de abordagem, visita e inspeção a outros navios, manobras de embarcações rápidas, trânsito sob ameaças assimétricas e técnicas de operações especiais estiveram entre os treinamentos feitos.

Também foram realizadas ações cívico-sociais nos portos e entrega de donativos às populações locais, além de apresentação de produtos da Base Industrial de Defesa brasileira, com o intuito de fomentar possíveis relações comerciais com o Brasil. Para tanto, a Fragata *Liberal* visitou os portos de São Tomé (São Tomé e Príncipe), Kribi (Camarões), Lagos (Nigéria), Abidjã (Costa do Marfim), Dakar (Senegal) e Mindelo (Cabo Verde).

A Fragata *Liberal* realizou exercícios em alto-mar com o Navio de Apoio Logístico *Kada* e o Navio-Patrolha *Kano*, ambos da Marinha da Nigéria; o Navio-Patrolha *Contre-Amiral Fadika*, da Costa do Marfim; o Navio-Patrolha *Ito*, da Marinha do Togo; e o Navio de Ação Marítima *Tornado*, da Espanha. Nessas ocasiões, o navio brasileiro recebeu a bordo autoridades dos países amigos. No Senegal, além de atividades de cunho diplomático, foi realizado um *workshop* sobre técnicas de abordagem, com o Destacamento de Mergulhadores de Combate da MB e a equipe de abordagem senegalesa. Na ocasião, foi possível compartilhar experiências e procedimentos operativos, bem como promover maior interoperabilidade entre as Marinhas envolvidas.

Em Cabo Verde, com a Fragata *Liberal* atracada no porto de Mindelo, a MB realizou cerimônia de entrega de uniformes e equipamentos de comunicações à Guarda Costeira daquele país. Foram mais de 5 mil itens de fardamento. Essa doação tem um valor especial em função da identificação que aquela Força Naval tem com a MB, por ambas usarem o mesmo uniforme. Também foram disponibilizados equipamentos

e acessórios de comunicações, a serem instalados na Joint Rescue Coordination Center, no Centro de Coordenação de Busca e Salvamento, no Centro de Operações de Segurança Marítima e no Navio-Patrolha *Guardião*, que possibilitarão à Marinha cabo-verdiana a comunicação por voz e dados, a longas distâncias, durante operações marítimas nas suas águas jurisdicionais. Na ocasião, também foi realizada a imposição da Ordem do Mérito Naval, no grau de Grande Oficial do Quadro Suplementar, ao Contra-Almirante António Duarte Monteiro, chefe do Estado-Maior das Forças Armadas de Cabo Verde.

A Operação Guinex, que ocorre desde 2021, contribui para a estabilização do ambiente marítimo e para a proteção dos interesses do Brasil no Golfo da Guiné. As Guinex têm o propósito de estreitar os laços de confiança do Brasil com os países da costa da África Ocidental, consolidando a presença da MB como parceira estratégica da região, contribuindo também para fortalecer o Tratado de Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas).

O Golfo da Guiné faz parte do entorno estratégico brasileiro. Sua proximidade com o território nacional e o fato de a região ser um dos corredores de comércio internacional aumentam sua importância para o Brasil. A presença da MB no Golfo representa uma importante contribuição ao fortalecimento da cooperação regional e ao desenvolvimento de políticas de segurança marítima mais eficazes, sobretudo ao se considerar que a área tem sido palco de inúmeros casos de pirataria nos últimos anos.

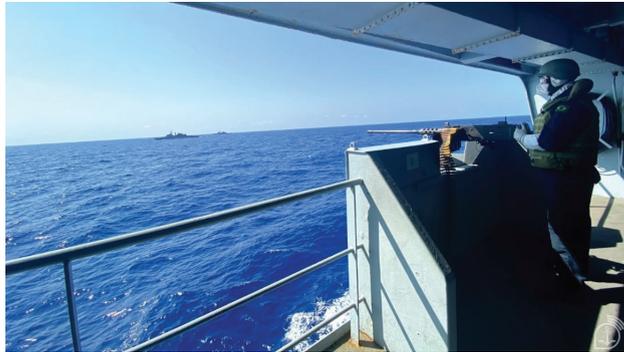
(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## OPERAÇÃO TROPICALEX-2023

Após a realização de exercícios e manobras de guerra naval, chegou ao fim, em 29 de setembro último, a Operação Tropicalex-2023, com a participação de navios, submarinos e aeronaves que tiveram como cenário a área marítima entre o Rio de Janeiro (RJ) e Salvador (BA). A Tropicalex se caracterizou por maior complexidade de seus exercícios, iniciando um estágio mais avançado de treinamento em relação às operações já realizadas pela Esquadra brasileira neste ano, com o propósito de testar e reforçar, na prática, o preparo e a prontidão da Força.

Ações de superfície, aéreas, de submarinos, de guerra eletrônica e de guerra cibernética fizeram parte dos 11 dias de operação. Como ponto alto, destacaram-se os exercícios de Trânsito sob Múltiplas Ameaças, principalmente os exercícios de tiro antiaéreo com canhões de diversos calibres e com metralhadoras calibre .50. No trajeto de regresso ao Rio de Janeiro, foram realizadas diversas atividades não programadas, para testar a prontidão e as reações das diversas equipes e avaliar as capacidades dos navios e aeronaves do grupo-tarefa, imprimindo uma dinâmica diferente à operação.

Também foram realizados exercícios de qualificação de pilotos e das equipes operativas dos navios, com destaque para as operações com aeronaves, diurnas e noturnas, e manobras de aproximação (*leap frog*) e de manutenção da posição



NAM *Atlântico* participa de exercício de tiro com metralhadora calibre .50

e distância entre navios (*light line*), além de simulação de Evacuação Aeromédica com resgate de naufrago. Equipes de Manobras com Aeronaves do Comando do 2º Distrito Naval (Salvador-BA), da Base Naval de Aratu, da Corveta *Cabloco* e dos navios-patrolhas *Guaratuba* e *Gravataí* foram requalificadas após participarem de operações aéreas com as aeronaves embarcadas nos navios.

Na ida para Salvador, em 20 de setembro, duas aeronaves da Marinha do Brasil, um SH-16 Seahawk e um UH-12 Esquilo, sobrevoaram e pousaram em Abrolhos (BA), realizando Ação de Presença e contribuindo para a soberania nacional naquele arquipélago.

Essa edição da Tropicalex contou com a participação de 1.537 militares, entre as tripulações do Navio-Aeródromo Multipropósito (NAM) *Atlântico*; das fragatas *Constituição*, *Independência* e *União*; e dos submarinos *Tikuna* e *Riachuelo*, além de tripulantes das cinco aeronaves, sendo uma de asa fixa AF-1 Skyhawk e quatro helicópteros – dois SH-16 Seahawk, um AH-11B Wild Lynx e um UH-12B Esquilo. Uma aeronave P-3AM Orion, da Força

Aérea Brasileira, também participou dos eventos antissubmarino.

Incorporado à Esquadra em 2022, o Submarino *Riachuelo* estreou sua participação em uma operação militar quando entrou em ação no exercício de Trânsito com Oposição de Submarinos, simulando ameaça aos navios, com o emprego inédito de um míssil submarino-superfície, em vez de torpedo, a uma distância equivalente a 55 km dos navios, a fim de dificultar sua detecção.

Já a Corveta *Julio de Noronha* alcançou na Tropicalex, no dia 28, a expressiva marca de mil dias de mar, enquanto

participava como figurativo inimigo do exercício de Ameaça de Superfície, ao simular investidas hostis contra os navios integrantes do GT, ocasião que marcou sua participação na operação.

Para que seja empregada em operações da Esquadra, foi realizado um voo de teste, pela primeira vez, com a Aeronave Remotamente Pilotada (ARP) RQ-1 ScanEagle, que transmitiu imagens em tempo real para o NAM *Atlântico*, diretamente de São Pedro da Aldeia (RJ), onde está sediado o Esquadrão QE-1, ao qual a ARP pertence.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## OPERAÇÃO RIBEIREX

A Marinha do Brasil (MB) realizou, entre 6 e 21 de novembro último, a Operação Ribeirex, no trecho do Rio Amazonas na região estratégica de Santarém, oeste do Pará. As manobras envolveram 750 militares, nove navios e duas aeronaves, além de lanchas de combate. O propósito foi capacitar fuzileiros navais e tripulações de navios e aeronaves em Operações Ribeirinhas.

O exercício foi coordenado pelo Comando do 4º Distrito Naval (Belém-PA), que enviou tropas e meios para a região

do Baixo Amazonas. A Operação também contou com a participação de navios e fuzileiros navais do Comando do 9º Distrito Naval (Manaus-AM).

Foi simulada a retomada de uma área ao longo do Rio Amazonas, ocupada por uma organização paramilitar de um país fictício. Os militares tiveram a missão de localizar e neutralizar as bases inimigas e promover o controle do tráfego fluvial na região do conflito.

Participaram do exercício o Navio-Auxiliar *Pará*; os navios de assistência



Operação simulou conflito com invasores estrangeiros

hospitalar *Oswaldo Cruz e Soares de Meireles*; os navios-patrolha *Bracuí, Bocaina e Pampeiro*; os navios-patrolha fluviais *Roraima, Rondônia e Amapá*; uma aeronave de emprego geral de médio porte (UH-15) e duas aeronaves de emprego geral leve (UH-12), além dos Grupos Operativos do 1º e 2º Batalhões de Operações Ribeirinhas. Foram realizados treinamentos de controle do tráfego fluvial, infiltração, reconhecimento, desembarque e conquista de objetivos em terra pela tropa de fuzileiros navais. Durante a operação, a MB ofereceu atendimentos médico-odontológicos à população ribeirinha. Foram atendidos 609 moradores de comunidades ao longo do Rio Amazonas, em Santarém e na comunidade de Guajará, município de Óbidos. Foram realizados

5.034 procedimentos e entregas mais de 11 mil medicamentos, gratuitamente, à população.

Com cerca de 332 mil habitantes, Santarém é o principal centro financeiro, comercial e cultural do oeste do Pará. Sua Região Metropolitana é o segundo maior aglomerado urbano do estado. A rede hidrográfica formada pelos rios Amazonas, Tapajós, Arapiuns, Curuá-Una, Moju e Mojuí desempenha importante papel na economia local. Por via fluvial, Santarém está a 880 quilômetros de Belém (PA) e a 756 quilômetros de Manaus (AM). O porto da cidade, inaugurado em 1974, tem vocação para operar com grãos sólidos, principalmente soja e milho, produtos exportados para vários países.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MARINHA REALIZA EXERCÍCIO DEPORTEX

A Marinha do Brasil (MB) realizou, de 11 a 14 de setembro, um exercício de Defesa Naval de Porto, em São Francisco do Sul (SC), Deportex 2023, com a participação de 288 militares. O propósito do exercício foi manter a qualificação de militares para a defesa de bens públicos e de pessoas, combatendo possíveis agentes perturbadores da ordem na região dos portos nacionais e de eventuais áreas de interesse da MB.

Como Força de Proteção, foram empregados, na área marítima, o Navio-Patrolha *Babitonga*, o Navio de Apoio Oceânico *Mearim* e

embarcações da Delegacia da Capitania dos Portos em São Francisco do Sul. Em terra, foram utilizadas tropas e viaturas do Grupamento de Fuzileiros Navais do



Agentes da Guarda Portuária atuaram com fuzileiros navais durante o exercício

Rio Grande (RS), em coordenação com agentes da guarda e autoridades portuárias. Militares do Comando Naval de Operações Especiais, do Grupamento de Mergulhadores de Combate e do Batalhão de Operações Especiais de Fuzileiros Navais do Rio de Janeiro atuaram simulando forças ini-

migas, com a atribuição de testar as capacidades de defesa. Já os Navios-Patrolha *Benevente* e *Maracanã* conduziram Ações

de Ataque de Superfície contra os navios que efetuavam o Controle de Área Marítima da Baía da Babitonga.

O Porto de São Francisco do Sul foi escolhido como cenário devido à relevância geográfica e comercial da região, em franca expansão e inserida em um polo que ocupa o 1º lugar no Produto Interno Bruto (PIB) da Região Sul do Brasil. Também são relevantes

os recordes históricos de movimentação de cargas a granel, como soja, milho, fertilizantes e insumos associados, que têm sido superados anualmente pelo porto, com a estimativa de que poderá ter permitido, ao término do ano, o comércio de 15 milhões de toneladas, acarretando o melhor desempenho entre os 35 portos públicos do país.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MARINHA LANÇA APLICATIVO NAVSEG

A Marinha do Brasil (MB) lançou oficialmente, em 13 de setembro último, o Navseg, aplicativo gratuito criado para oferecer mais praticidade e segurança a condutores e passageiros de embarcações que navegam em todo território nacional. A ferramenta permite que a Autoridade Marítima monitore, em tempo real, o trajeto de cada embarcação, desde a partida até a chegada ao destino informado.

Diante de necessidade de socorro ou salvamento no mar ou em águas interiores, a nova tecnologia possibilita identificar e localizar mais rapidamente a embarcação em perigo, facilitando as ações a serem tomadas. O funcionamento do aplicativo é baseado no envio de dados da embarcação pelo condutor, por meio da rede de telefonia celular. A posição da embarcação em navegação é transmitida a cada 15 minutos para os sistemas de monitoramento da Marinha, operados por todas as Capitânicas dos Portos e suas Delegacias e Agências.

Para utilizar o Navseg, os usuários precisam baixar o aplicativo, disponível nas plataformas Android e IOS, ca-

dastrar os dados da embarcação, registrar um “plano de viagem” e compartilhá-lo antes de iniciar a navegação. Até o momento, mais de 2.600 pessoas já fizeram o *download* da ferramenta.

Com a facilidade de informar os dados da viagem diretamente no aplicativo, o condutor não precisa mais emitir o “aviso de saída”, documento previsto nas Normas da Autoridade Marítima, em que o navegador informa o percurso da sua embarcação. Com isso, não será necessário se deslocar fisicamente até a sede do iate clube, da marina ou capitania para a entrega do formulário.

O lançamento do Navseg aconteceu de forma simultânea em diversos estados do país. No Rio de Janeiro, o evento foi realizado na sede da Capitania dos Portos.



Lançamento do Navseg realizado na Capitania dos Portos-RJ

Além da MB monitorar o trajeto em tempo real, os clubes náuticos e marinas cadastrados no aplicativo também receberão notificações automáticas, por *e-mail*, informando o início e a conclusão da via-

gem. A iniciativa da Marinha, por meio da Diretoria de Portos e Costas e com o apoio do Centro de Análises de Sistemas Navais, tem parceria com o Ministério do Turismo. (Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MARINHA REALIZA AÇÕES HUMANITÁRIAS NO SUL DO PAÍS



A aeronave Super Cougar tem maior porte e capacidade de fazer voos noturnos

Uma aeronave UH-15 Super Cougar atuou no Vale do Taquari, no Rio Grande do Sul, para reforçar o apoio à Defesa Civil no atendimento às vítimas das fortes chuvas que atingiram a região no início de setembro. De maior porte, o helicóptero tem a capacidade de realizar voos noturnos e de transportar maior quantidade de cargas e passageiros.

Dois equipes da Marinha, com duas viaturas e duas embarcações, além de uma aeronave UH-12 Esquilo, já estavam na área desde o início das operações de socorro e assistência, atuando sob a coordenação do 5º Distrito Naval (Rio Grande-RS).

As unidades da Marinha realizaram o resgate de pessoas “ilhadas” e transportaram material de apoio e suprimento. A Força também realizou o transporte de vítimas que necessitaram de cuidados médicos de urgência para localidades com assistência adequada.

A atuação da Marinha no socorro à população ocorreu em ação conjunta com o

Exército Brasileiro, a Força Aérea Brasileira, a Defesa Civil e a Polícia Rodoviária Federal. Também atuaram aeronaves e servidores do estado, além do Corpo de Bombeiros e da Polícia Militar de Santa Catarina.

As fortes chuvas registradas na região deixaram pessoas isoladas em suas casas ou sobre telhados à espera de socorro. As inundações provocaram destruição em infraestruturas básicas, o que tornou difícil a locomoção das equipes e dos moradores. Além disso, pistas ficaram alagadas em função do transbordamento dos rios. Houve, ainda, queda de barreiras e de cabeceiras de pontes e deslizamentos. Os temporais foram consequência do ciclone extratropical que se formou em 3 de setembro último.

Até o dia 7 de setembro, a Defesa Civil do Rio Grande do Sul contabilizou 80 municípios atingidos e mais de 62 mil pessoas afetadas no estado. Ao menos 50 pessoas morreram e quase 6 mil tiveram que deixar suas casas.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MB AUXILIA NO RESGATE DE VÍTIMAS DAS CHUVAS NO SUL DO PAÍS

A Marinha do Brasil (MB), em ação conjunta com o Exército Brasileiro, a Força Aérea Brasileira e a Defesa Civil, resgatou vítimas das enchentes que atingiram a Região Sul do país em setembro último. As fortes chuvas registradas na região deixaram várias pessoas ilhadas dentro de suas casas e outras sobre telhados à espera de socorro por embarcação ou helicóptero. Os temporais foram consequência do ciclone extratropical que se formou em 3 de setembro.

As atividades da MB foram conduzidas pelo 5º Distrito Naval (Rio Grande-RS). Foram empregadas uma aeronave Esquilo, duas viaturas e duas embarcações em Lajeado (RS). A Força Naval também enviou uma equipe à região do Vale do Taquari para prestar apoio à população, em conjunto com autoridades locais.

Na faixa litorânea do Rio Grande do Sul, ocorreram ventos com intensidade ultrapassando 74 km/h, além de ressaca,



Aeronave Esquilo da Marinha, utilizada para apoiar os resgates

com ondas de até 3 metros de altura. A faixa litorânea entre São Francisco do Sul (SC) e Arraial do Cabo (RJ) também foi afetada, com ventos de intensidade de até 65 km/h.

A passagem do ciclone extratropical pelo Rio Grande do Sul provocou pelo menos 50 mortes, deixou milhares de pessoas desalojadas e um rastro de destruição. A Defesa Civil do estado contabilizou mais de 67 municípios atingidos e estimou em mais de 50 mil o número de pessoas afetadas.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MARINHA REALIZA ACISO NA ILHA DO MARAJÓ

A Marinha do Brasil (MB) promoveu, de 27 de agosto a 3 de setembro, Ações Cívico-Sociais (Acisos) nos municípios paraenses de Breves, Curalinho, Oeiras do Pará e Ponta de Pedras. Ao todo, foram realizados mais de 2.300 atendimentos médicos, quase 1.200 atendimentos odontológicos, 800 procedimentos laboratoriais e 4.121 atendimentos de enfermagem e distribuídos 31.294 medicamentos.

A bordo do Navio-Auxiliar *Pará*, a população marajoara teve acesso a médicos pediatras, ginecologistas, dermatologistas, oftalmologistas, otorrinolaringologistas e clínico geral e realizou exames como mamografia, ultrassonografia e preventivo de colo de útero. Nas diversas localidades, crianças participaram de atividades lúdicas de escovação de dentes, aplicação de flúor, distribuição

de kits de higiene bucal, com totalização de 600 atendimentos. Em Oeiras do Pará, foram realizadas 16 cirurgias por médicos militares das três Forças Armadas.

Formado por 16 municípios e cerca de 2.500 ilhas, o Arquipélago do Marajó apresenta carência de serviços básicos, como os da área de saúde. Na região também é registrada a maioria dos acidentes de escarpelamento, quando as vítimas têm o couro cabeludo arrancado pelo eixo do motor de embarcações. Como ações de prevenção do escarpelamento e promoção da segurança da navegação e salvaguarda da vida humana, foram distribuídas toucas para mulheres e crianças prenderem os cabelos, doados coletes salva-vidas e instaladas, gratuitamente, coberturas de eixo de motores



População marajoara busca atendimentos a bordo do Navio-Auxiliar Pará

em 45 embarcações da região. Também foram realizadas palestras e distribuição de *folders* e cartazes educativos em portos, feiras e locais com maior fluxo de circulação de pessoas.

A ações contaram com a participação do Exército Brasileiro, da Força Aérea Brasileira, da Universidade Federal do Pará, da Comissão Estadual de Enfrentamento dos Acidentes com Escarpelamento e das prefeituras locais.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MB LANÇA LIVRO *PIONEIRAS* NA BIENAL

A Editora Letras Marítimas, da Marinha do Brasil (MB), marcou presença na 40ª edição da Bienal do Livro, realizada de 1º a 10 de setembro, no Riocentro (Rio de Janeiro-RJ). Com um estande no Pavilhão 4, a Força buscou promover a integração com o público, a partir da divulgação de obras históricas, técnicas e culturais com temática marítima, além de atividades interativas para todas as idades. O evento recebeu mais de 600 mil visitantes este ano.

No dia 7 de setembro, a MB lançou na Bienal o livro *Pioneiras: militares que marcaram a história da mulher na Marinha do Brasil*. Na ocasião, o público participou de um bate-papo com algumas das autoras da obra, uma compilação de



Livro sobre o pioneirismo das mulheres na MB

testemunhos dados por 20 militares pioneiras da Força.

O catálogo completo da Editora Letras Marítimas está disponível nos *sites* da Biblioteca da Marinha e da Empresa

Gerencial de Projetos Navais. Os títulos em *e-book* podem ser encontrados nas principais plataformas, como Amazon, Racuten Kobo, Google e Apple.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MARINHA RESGATA TRIPULANTE ENFERMO NA COSTA DE VITÓRIA

A Marinha do Brasil realizou, em 6 de novembro último, o resgate aéreo de um tripulante enfermo de uma embarcação pesqueira a 140 km da costa de Vitória (ES). Com suspeita de insuficiência renal, a vítima foi levada pelo helicóptero da MB até o aeroporto da cidade, onde uma ambulância do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência aguardava. Para executar a missão de Evacuação Aeromédica (Evam), o Serviço de Busca e Salvamento da Marinha (Salvamar) acionou a aeronave de serviço da Esquadra do 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral.

A aeronave, que decolou da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia (RJ), estava



Enfermo foi levado de helicóptero até Vitória

com uma equipe médica e integrantes do Grupo de Busca e Salvamento do Complexo Aeronaval. Dentro do helicóptero, os militares da área de saúde estabilizaram o paciente.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## PROJETO NAVEGANDO PARA VIGILÂNCIA VIRAL EM LUGARES LONGÍNQUOS

Navios da Flotilha de Mato Grosso iniciaram, em 20 de novembro último, viagem de apoio a pesquisadores de mais de 20 instituições nacionais e internacionais, entre Ladário e Porto Murtinho (MS), no Rio Paraguai. A iniciativa fez parte do Projeto Navegando para Vigilância Viral em Lugares Longínquos, focado no estudo e monitoramento da saúde das populações ribeirinhas e das mudanças climáticas e seus impactos na saúde pública.

A bordo do Navio-Transporte Fluvial (NTrFlu) *Paraguassu*, do Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Tenente Maximiano* e do Navio de Apoio Logístico Fluvial (NApLogFlu) *Potengi*, os pesquisadores seguiram para a coleta de dados epidemiológicos e climáticos, a fim de identificar e caracterizar patógenos virais circulantes nas comunidades ribeirinhas do Pantanal de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.



Pesquisadores a bordo do NASH *Tenente Maximiano*

O projeto antecipa, também, os estudos voltados à prevenção do surgimento e aumento de doenças previstas com o alto fluxo de pessoas e veículos após a construção da Rota Bioceânica, que deve ser inaugurada em 2025. O corredor rodoviário, com extensão de 2.396 quilômetros, possibilitará ligar o Oceano Atlântico ao Pacífico, tendo Porto Murtinho como ponto de partida no país. A rota passará por Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, promovendo aumento na comercialização e integração cultural e turística nos países envolvidos.



Embarque de pesquisadores no Navio-Transporte Fluvial *Paraguassu*

Integraram a viagem representantes das seguintes instituições: Ministério da Saúde; Instituto de Tecnologia em Imunobiológicos (Bio-Manguinhos)/ Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz); Organização Pan-Americana da Saúde (Opas); Instituto Erasmus de Rotterdam da Holanda; Secretarias de Estado de Saúde de Mato Grosso do Sul e de Mato Grosso; Laboratórios Centrais de Saúde Pública de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Minas Gerais e Paraná; Universidade de Stellenbosch (África do Sul); Universidade de Sydney (Austrália); Universidades Federais de Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Ouro Preto; Universidades Estaduais do Mato Grosso do Sul e de Feira de Santana (Bahia); Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa); Loccus; Instituto de Biologia Molecular do Paraná; e prefeituras de Ladário, Corumbá e Porto Murtinho.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)



**A SUA ASSINATURA AGORA PODE SER DIGITAL!**

**ESTÁ DISPONÍVEL AOS ASSINANTES A  
PLATAFORMA DIGITAL EXCLUSIVA PARA  
ACESSO ELETRÔNICO À REVISTA**

**SE DESEJAR DEIXAR DE RECEBER A EDIÇÃO  
IMPRESSA OU SE TORNAR ASSINANTE  
SOMENTE DA VERSÃO DIGITAL,  
SOLICITE ATRAVÉS DO E-MAIL:  
[RMBASSINATURA@MARINHA.MIL.BR](mailto:RMBASSINATURA@MARINHA.MIL.BR)**

**ACESSE A RMB:**



**RMB**

*Assuntos navais e  
marítimos desde 1851*

[WWW.MARINHA.MIL.BR](http://WWW.MARINHA.MIL.BR) / RMB



# O TERREMOTO NO HAITI

**17 HORAS —  
DO PESADELO  
À ALEGRIA**

FECHAMENTO AUTORIZADO. PODE SER ABERTO PELOS CORREIOS

AC CENTRAL DO RIO DE JANEIRO — CEP: 20010-974