ADEUS AO NAeL MINAS GERAIS
Uma homenagem da RMB

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

V. 122 n. 01/03 – jan./mar. 2002

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

O que é bom para a MARINHA DOBRASIL...
É bom para a REAL MARINHA INGLESA!

O MINISTÉRIO DA DEFESA DA INGLATERRA, após realizar competitivo processo licitatório em que participaram os melhores fabricantes de sonar como Thales, EDO, Raytheon e STN Atlas, selecionou e assinou contrato com a EDO CORPORATION para o fornecimento de seis sonares de casco para os novos "destroyers" Tipo "45" classe "Daring", que estão sendo construídos para a REAL MARINHA INGLESA.

O sonar EDO foi escolhido por sua melhor tecnologia e performance, e representa a segunda geração do sonar 997 F selecionado pela MARINHA DO BRASIL para as Fragatas classe "Niterói" e Corveta "Barroso" e já operacional na Fragata F 43 "Liberal".

A EDO, líder mundial há 75 anos no desenvolvimento e fabricação de sistemas de detecção A/S, tem o prazer de anunciar o sonar ativo rebocado de baixa freqüência "ALOFTS", seu mais recente lançamento e estado da arte, para a detecção eficaz de ameaças submarinas em águas azuis e marrons.

ALOFTS = ACTIVE LOW FREQUENCY TOWED ARRAY

EDO corporation
GLOBAL TECHNOLOGY REACH

SIMTECH

Rua do Mercado, 17 14º andar Centro Rio de Janeiro, RJ
Tel.: 55 (xx) 21 2532-2801 Fax: 55 (xx) 21 2240-1
simtech@simtech.com.br

BN-INVENTARIO
Brasil 20010-120
0275555-6

B-856-7 / II 273-2-2

BIBLIOTECA NACIONAL
Rio
de
Janeiro

5/6

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

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

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

v. 121 n.os 01/03
jan./mar. 2002

A REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA é uma publicação oficial do COMANDO DA MARINHA, desde 1851. Entretanto, as opiniões emitidas em artigos são da exclusiva responsabilidade de seus autores. Não refletem, assim, o pensamento oficial da MARINHA DO BRASIL. É publicada, trimestralmente, pelo SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. As matérias publicadas nesta Revista podem ser reproduzidas, desde que citadas as fontes.

Com a colaboração de seus leitores, a *RMB* será uma plataforma para a discussão de novas idéias para conquistarmos uma Marinha melhor.

Publicidade e Assinatura

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Divisão de Publicações e Divulgação
Praça Barão de Ladário S/Nº
Ilha das Cobras — Centro
20091-090 — Rio de Janeiro — RJ
☎ (21) 3870-6852
FAX (21) 3870-6716
E-mail: sdm14@sdm.mar.mil.br

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

BRASIL	EXTERIOR
R$ 7,00	US$ 9.00
R$ 25,00	US$ 36.00

COMANDANTE DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra *Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles*

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra *Marcos Augusto Leal de Azevedo*

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA

Diretor
Contra-Almirante *Max Justo Guedes*

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Diretor
Capitão-de-Mar-e-Guerra *Paulo Roberto Oliveira Mesquita Spränger*

Consultores Especiais da RMB
Vice-Almirante (Ref.º) *Luiz Edmundo Brígido Bittencourt*
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) *Milton Sergio Silva Corrêa*

Superintendência de Documentação
Capitão-de-Corveta (T) *Edina Laura Nogueira da Gama*

Departamento de Publicações e Divulgação
Capitão-de-Corveta (T) *Edina Laura Nogueira da Gama*
Primeiro-Tenente (T) *Simone Silveira Martins*
Primeiro-Tenente (T) *Rosa Nair Medeiros Ribeiro*
Primeiro-Tenente (T) *Ana Cristina Requeijo*

Equipe Editorial
Amanda Morgado Nehme (Estagiária)
Ana Carolina Macedo Simões (Estagiária)
Célia Maria Barros Gutierrez
Denise da Silva Coutinho Koracakis
Deolinda Oliveira Monteiro
Jacir Roberto Guimarães
Luiz Carlos Miguel
Manuel Carlos Corgo Ferreira
Mauro da Silva
Tatiane de Araújo Santana (Estagiária)

Diagramação
Celso França Antunes
Edilson José Alves

Apoio Administrativo
Segundo-Sargento (MT-SN) *João Humberto de Oliveira*
Ilda Lopes Martins
Renée Pimentel Reis

Expedição
Cabo (AF) *Jerônimo Ronaldo Severino Pereira*
MN-QS *Marcus Vinícius Lemos Cabral*
Severino Ronaldo da Fonseca Araújo

Impressão
DAUGRAF – Gráfica e Editora Ltda

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

SOLICITAÇÃO DE ASSINATURA

Assinale qual a forma de pagamento desejada:

☐ em anexo, comprovante de depósito na conta corrente ***170500-8*** agência ***3602-1***, do Banco do Brasil, em nome do Serviço de Documentação da Marinha, Código Identificador ***777100219110400*** no valor de R$ 25,00.

☐ em anexo, cheque em favor do Serviço de Documentação da Marinha, no valor de US$ 36 (exterior).

☐ para desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de 3% de um dia de soldo de segundo-tenente, autorizada a sua atualização.

Copie, preencha e remeta esta página para:

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Divisão de Publicações e Divulgação
Praça Barão de Ladário, S/Nº — Ilha das Cobras — Centro
20.091-000 – Rio de Janeiro — RJ
Tels.: (21) 3870-6852
FAX (21) 3870-6716
E-mail: sdm14@sdm.mar.mil.br

NOME: ..... POSTO: .....

ENDEREÇO: .....

CEP ..... CIDADE: ..... ESTADO:.....

DATA: .....Nº DE CORPO (MB): .....

.....

ASSINATURA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA *RMB*

SUMÁRIO

9 **NOSSA CAPA: NAVIO-AERÓDROMO *MINAS GERAIS***

14 **A METAMORFOSE DO HMS *VENGEANCE* NO NAeL *MINAS GERAIS***
– Um depoimento
Jayme Leal Costa Filho – Contra-Almirante (Refº)

25 **O RECEBIMENTO DO *MINAS GERAIS***
Hélio Leôncio Martins – Vice-Almirante (Refº)

44 **A AVIAÇÃO NAVAL E OS SEUS AVIÕES *T-28***
Paulo Ronaldo Daldegan Moreira – Contra-Almirante (RRm)

54 ***P-16* & *MINAS GERAIS***
Um casamento perfeito
Cardeal 0034 – Oficial da Aeronáutica

58 **O *MINAS* PREPARA-SE PARA OPERAR OS *A-4***
A última grande etapa
Júlio Cesar de Araujo Passos – Capitão-de-Mar-e-Guerra

81 **O PRIMEIRO ENGANCHE**
Fernando Souza Vilela – Capitão-Tenente (AvN)

85 **UMA HOMENAGEM AO MINAS GERAIS – (Caderno fotográfico)**

*
* *

105 **A VIAGEM DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA AO BRASIL – 1807-08**
Parte 2
Kenneth H. Light
Tradução: *Eduardo Ítalo Pesce* – Professor

106 **NO ADVENTO DO RADAR NA MB**
Lembranças da guerra
Eddy Sampaio Espellet – Almirante-de-Esquadra

111 **OS MILITARES E A POLÍTICA NA REPÚBLICA**
CANUDOS – TENTATIVA DE UMA ANÁLISE CONCLUSIVA
Parte XXXVIII
Mario Jorge da Fonseca Hermes – Almirante-de-Esquadra (Refº)

133 **AS FORÇAS ARMADAS E O TERRORISMO**
Mario Cesar Flores – Almirante-de-Esquadra (Refº)

139 **O TERRORISMO NA ATUALIDADE**
Armando Amorim Ferreira Vidigal – Vice-Almirante (Ref²)

151 **VOLTARÃO OS MILITARES À POLÍTICA?**
João Carlos Gonçalves Caminha – Vice-Almirante (Ref²)

157 **A MARINHA MERCANTE E CONSTRUÇÃO NAVAL: O QUE FAZER?**
José Luiz Feio Obino – Vice-Almirante (RRm)
Fernando Sérgio Nogueira de Araújo – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

170 **PROGRAMA DE PROPULSÃO NUCLEAR NAVAL**
Wilson Jorge Montalvão – Contra-Almirante (RRm)

178 **PEARL HARBOUR 60 ANOS: UM MITO**
Antonio Luiz Porto e Albuquerque – Capitão-de-Fragata (RRm) – Bacharel em História, Doutor em Filosofia, ex-Professor de História Naval, na Escola Naval (1968-1977)

181 **AERONAVE DE ALARME AÉREO ANTECIPADO (AEW): UMA NECESSIDADE PARA O NAe *SÃO PAULO***
Antônio Fernandes Pereira – Contra-Almirante (RRm)
Pedro Augusto Bittencourt Lynch – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

189 **ESTUDO DO RISCO DE ACIDENTE ECOLÓGICO NO MAR E O IMPACTO DECORRENTE DA POSSIBILIDADE DA REGULAMENTAÇÃO 13G**
Carlos Francisco Simões Gomes – Capitão-de-Corveta – D.Sc e M.Sc em Engenharia de Produção
Fernando Ayres de Castro Filho – Professor, M. Sc

207 **CARTAS DOS LEITORES**

213 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**

221 **ERRATA**

223 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**

231 **DOAÇÕES AO SDM**

233 **NOSSOS ARTISTAS**

245 **A MARINHA DE OUTRORA**

253 **NECROLÓGIO**

267 **REVISTA DE REVISTAS**

276 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

NOSSA CAPA

NAVIO-AERÓDROMO *MINAS GERAIS*

Esta edição da *Revista Marítima Brasileira* homenageia o Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* que se retirou do serviço ativo com todos os seus equipamentos bem funcionando e invejável estado de apresentação, denotando um alto espírito de navio de seu pessoal, que se esmerou com sua competência até o instante final.

Serão publicados vários artigos que contam um bom pedaço de sua vida ativa, seguidos de um caderno colorido que ilustra os textos. São eles: ***A metamorfose do HMS Vengeance no NAeL Minas Gerais,*** de autoria do Almirante Jayme Leal Costa Filho; ***O recebimento do Minas Gerais,*** do Almirante Hélio Leôncio Martins, seu primeiro comandante; ***A Aviação Naval e os T-28,*** do Almirante Paulo Ronaldo Daldegan Moreira; ***P-16 & Minas Gerais, um casamento perfeito,*** do Oficial da Aeronáutica "Cardeal 0034"; ***O Minas prepara-se para operar o A-4,*** do Capitão-de-Mar-e-Guerra Júlio Cesar Araujo Passos, seu último comandante; e ***Primeiro Enganche,*** do Capitão-Tenente Fernando Souza Vilela.

De maneira peculiar, esta homenagem inicia pelo fim, a Ordem do Dia nº 8 de 9 de outubro de 2001, do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Portela Peixoto.

Ordem do Dia nº 8, de 09/10/2001

Assunto: Mostra de Desarmamento do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*

Em atendimento ao disposto na Portaria nº 237, de 21 de setembro de 2001, do Comandante da Marinha, e de acordo com o disposto no artigo 1.3.4 da Ordenança Geral para o Serviço da Armada, realiza-se, na presente data, a Mostra de Desarmamento do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*.

Histórico

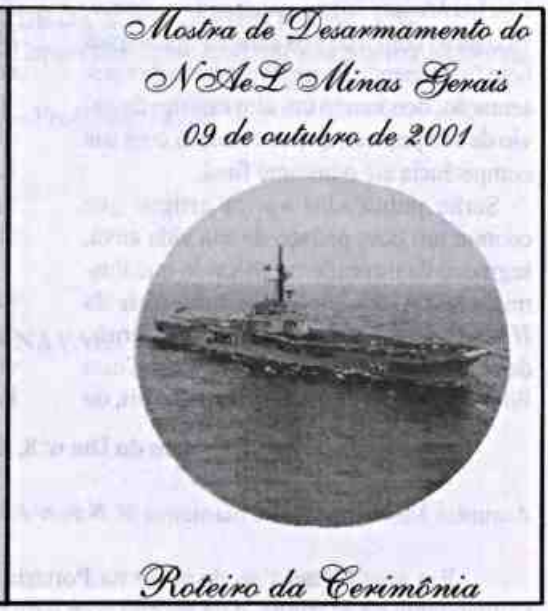
No dia 16 de novembro de 1942, em meio ao cenário hostil da Segunda Guerra Mundial, era batida a quilha do então HMS *Vengeance*, da classe *Colossus*. Longe ainda de estarmos vendo, anos mais tarde, como o primeiro navio-aeródromo que teve a nossa Marinha.

Naquela época, o centro de gravidade das Forças Navais transladava-se do tradicional encouraçado para o navio-aeródromo. Assim, a compra da nova arma com aeronaves orgânicas era vista pelos nossos planejadores como ponderável fator de força para a Esquadra.

A criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, em 1952, contribuiu para o prosseguimento das sondagens relativas à aquisição de navio com tais características, de modo que, após criteriosos estudos, no dia 13 de dezembro de 1956, foi efetivada a compra do HMS *Vengeance* junto à Marinha Inglesa, transferido, no mesmo dia, para o Governo brasileiro.

A 5 de julho de 1957, na cidade de Rotterdam, foi assinado com a Verolme United Shipyards o contrato para sua modernização e reparo, sob orientação do já mencionado estaleiro.

Na Holanda, o navio sofreu importantes alterações estruturais no convés de vôo e na ilha, bem como nos sistemas de aviação e eletrônica. Os serviços estenderam-se até o final de 1960, com a realização das provas de cais e mar, registrando-se, no dia 14 de outubro, o primeiro pouso a bordo realizado por uma aeronave da Marinha brasileira, o helicóptero S-55 *Whirlwind*.



Em 6 de dezembro de 1960, naquela mesma cidade, foi o navio incorporado à Marinha, com a principal tarefa de nuclear um Grupo de Caça-e-Destruição Anti-Submarino. Finalmente a 2 de fevereiro de 1961, trazendo a bordo uma tripulação de 60 oficiais e 600 praças, recebeu-se o *Minas Gerais* com festa e muita emoção, no Rio de Janeiro.

Em 1963, com a criação da Força Aeronaval, passou nosso NAeL a se subordinar àquela Força, tendo operado aviões e helicópteros, até o final de 1964.

Em 26 de janeiro de 1965, um Decreto-Lei do Presidente da República reorientou o emprego das aeronaves embarcadas, passando a Aeronáutica a operar a bordo do NAeL os Grumman S2-A – *Tracker (P-16)*, cabendo à Marinha a operação dos helicópteros anti-submarino.

Nesse perfil de operação, que se estendeu por 28 anos, em clima de perfeita integração dos militares das duas Forças irmãs, foram realizados cerca de 3.000 catapultagens e 17.000 pousos.

Ao longo desse período operativo, o *Minas Gerais* foi submetido a dois grandes períodos de manutenção. Entre 1974 e 1979, recebeu novas caldeiras e grupos motores-geradores de energia elétrica. Um evento marcante em sua história ocorreu no dia 11 de junho de 1978, quando permaneceu amarrado à bóia, com energia de bordo proporcionada por quatro novos diesel geradores. De 1991 a 1993, deu-se atenção especial à eletrônica, aos sistemas de computação, de comunicações e transmissão de dados, que foram modernizados e integrados aos dos demais navios da Esquadra. Nessa ocasião, foi instalado a bordo o sistema de controle tático de projeto nacional, o SICONTA.

10:00	Chegada do DGMM. Honras de Portaló.
10:10	Chegada do CEMA. Honras de Portaló.
10:20	Os Almirantes-de-Esquadra se dirigem do Salão de Almirantes para o local da cerimônia.
10:30	Cerimonial da recepção do CEMA no convôo. Acompanhado pelos ex-Ministros e Ministros do STM. Início da cerimônia. Leitura dos atos relativos à Baixa do Navio.
10:45	Cerimonial à Bandeira. Entrega da Bandeira Nacional ao CA (Ref) HÉLIO LEÔNCIO MARTINS, 1º Comandante do Navio. Entrega da Flâmula de Comando ao Comandante exonerado.
10:55	Assinatura do Termo de Desarmamento pelo CEMA, ex-Ministros, CGCFN, CON, SGM, DGPM, DGMM, ComemCh, ComForSup, ComForAerNav e ex-Comandantes.
11:15	Desembarque da Tripulação. Ex-Comandantes se posicionam à frente do palanque.
11:30	Término da cerimônia. Coquetel do NAe "São Paulo". Durante o coquetel serão entregues placas alusivas ao evento às autoridades signatárias do Termo de Desarmamento, aos ex-Comandantes, aos "Cardeais Numerados" e aos ex-Comandantes do GAE. O último Comandante do NAeL "Minas Gerais"oferecerá um quadro ao NAe "São Paulo".

Ao final de 1993, a Aeronáutica deixou de operar a bordo, propiciando à Marinha a oportunidade de emprego de suas próprias aeronaves de asa fixa, o que foi autorizado pelo Decreto Presidencial de 8 de abril de 1998. Adquiridos 23 aviões *Skyhawk*, iniciou-se o preparo de toda a infra-estrutura de bordo para operação daquelas aeronaves, efetuando-se extenso programa de revisão da catapulta e do aparelho de parada, bem como a instalação de novo espelho de pouso.

Em setembro do ano passado, voltava o navio a receber no seu convés de vôo aeronaves de asa fixa da Marinha, tendo sido realizados vários toques e arremetidas que permitiram a ajustagem final dos sistemas de bordo. Finalmente, em janeiro deste ano, tiveram lugar os primeiros pousos com gancho e as primeiras catapultagens de um *AF-1*.

Tendo contribuído decisivamente para que o Poder Naval brasileiro alcançasse esse objetivo, qual seja o retorno da Marinha à operação plena com aeronaves, dá hoje o *Minas Gerais* por cumprida – e muito bem cumprida – a sua missão, já que, com a chegada do NAe *São Paulo*, toda a infra-estrutura da aviação e o seu pessoal foram para ele transferidos.

Foram cumpridos 1967,0 dias de mar e navegadas 285.972 milhas,* marcas expressivas nos 40 anos de sua operação na Esquadra.

Despedida

Muito mais do que os fatos históricos acima citados, valem, neste momento, palavras de despedida para um navio que tanto significou para a Marinha, por ter sido exemplar escola de formação para a Aviação Naval.

Quando foi incorporado à Esquadra, muitos dos que aqui estão ainda não haviam nascido e certamente surpreendem-se, hoje, ao constatar o seu estado de conservação, refletindo o zelo com que foi cuidado por todos aqueles que, um dia, nele serviram, alguns presentes nesta cerimônia, inclusive seu primeiro comandante, Almirante Hélio Leôncio Martins, oficiais e praças da sua tripulação inicial.

Todos vivemos momentos inesquecíveis a bordo do "Mingão", como sempre foi carinhosamente tratado por todos aqueles que o tripularam. Foram quatro décadas de intensa atividade operativa, quando se fez presente em inúmeras operações nas nossas águas ou em águas internacionais, ocasiões em que pôde demonstrar e afirmar a capacitação oceânica da Marinha brasileira, exercendo, também, o importante papel de mostrar a nossa Bandeira.

O tempo passou e a Marinha teve de considerar sua substituição, principalmente pela incorporação das novas aeronaves de asa fixa. Apesar dos períodos de modernização a que foi submetido, o seu coração propulsor já não poderia suportar os grandes esforços exigidos para a operação segura de sofisticados aviões.

---

* NR.: Ou 13,24 voltas ao redor da Terra.

Veio o *São Paulo* e o Almirantado tomou a difícil decisão de encerrar, definitivamente, o seu ciclo operativo. Chegou, portanto, o momento de prestarmos ao querido *Minas Gerais* a derradeira homenagem, caracterizada por esta simples, tocante e tradicional cerimônia.

O *Minas* não morrerá. Continuará vivo em nossa memória, pois para outros navios serão transferidos muitos dos seus sistemas e equipamentos, todos contendo uma placa indicadora de sua origem para lembrar a muitas gerações de marinheiros, que ainda virão, quem foi ele e o muito que representou para a Marinha; mais do que a saudade de vê-lo partir, ficará o orgulho da Marinha de tê-lo mantido e operado por tanto tempo.

E como bem escreveu um de seus ex-oficiais, integrante da primeira tripulação, em original e inspirado texto no qual descreve o final de hipotético diálogo mantido pelos navios irmãos, quando da chegada do *São Paulo*, nada mais restaria ao saudoso *Minas* senão dizer:

"Fiquem certos de que lá de onde eu estiver, terei sempre dentro de mim a gratidão de como os marinheiros da Marinha me cuidaram. Não me esquecerei dos momentos difíceis que juntos passamos, das glórias que juntos colhemos e eu continuarei sendo o primeiro porta-aviões da Marinha, uma Marinha da qual podem até tentar que saiamos dela, mas ela jamais sairá de dentro de nós".

ROTEIRO DA CERIMÔNIA

10:00h – Chegada do DGMM. Honras de Portaló
10:10h – Chegada do CEMA. Honras de Portaló.
10:20h – Os almirantes-de-esquadra se dirigem do Salão de Almirantes para o local da cerimônia.
10:30h – Cerimonial da recepção do CEMA no convôo. Acompanhado pelos ex-ministros e ministros do STM.
Início da cerimônia.
Leitura dos atos relativos à Baixa do Navio.
10:45h – Cerimonial à Bandeira.
Entrega da Bandeira Nacional ao CA (Refº)
HÉLIO LEÔNCIO MARTINS, 1º Comandante do Navio.
Entrega da Flâmula de Comando ao comandante exonerado.
10:55h – Assinatura do Termo de Desarmamento pelo CEMA, ex-ministros, CGCFN, COM, SGM, DGPM, ComemCh, ComForSup, ComForAerNav e ex-comandantes.
11:15h – Desembarque da tripulação. Ex-comandantes se posicionam à frente do palanque.
Término da cerimônia.
11:30h – Coquetel do NAe *São Paulo*. Durante o coquetel serão entregues placas alusivas ao evento às autoridades signatárias do Termo de Desarmamento, aos ex-comandantes, aos "cardeais numerados" e aos ex-comandantes do GAE.
O último comandante do NAeL *Minas Gerais* oferecerá um quadro ao NAe *São Paulo*.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ADMINISTRAÇÃO> / Mostra de desarmamento /; *Minas Gerais* (NAeL);

A METAMORFOSE DO HMS *VENGEANCE* NO NAeL *MINAS GERAIS*[1]

— Um depoimento —

JAYME LEAL COSTA FILHO
Contra-Almirante (Ref[u])

SUMÁRIO

Introdução
O *Minas Gerais* e a Política
Rumo à realização do sonho
Rumo ao *Vengeance*
Recebimento do *Minas Gerais*
Antecedentes
Estágios na aviação
No Minas Gerais
O Comandante Swanton
As operações aéreas no Minas Gerais

INTRODUÇÃO

Desde que nossos líderes políticos, sob o impacto causado pela introdução da aviação nos conflitos armados, começaram a se preocupar com a defesa aérea do litoral (isso ocorreu em meados da década dos anos 20), passaram a considerar a possibilidade do emprego de porta-aviões, cujo desenvolvimento vinha sendo trabalhado, com afinco, quer pela Royal Navy quer pela Marinha americana, levando esta

1 N.R.: Título da publicação escrita e organizada pelo Almirante Jayme Leal constituída de inúmeros **depoimentos** de oficiais que tomaram parte da "metamorfose". Arquivado na Biblioteca da Marinha (ainda apenas digitado).

nítida vantagem sobre aquela última. A criação da Royal Air Force, a qual passava a controlar as verbas destinadas à aviação militar, cuja menina dos olhos era o avião de bombardeiro (este, por sua vez, a pedra angular da ideologia Douhetiana), fez com que a Inglaterra perdesse a corrida dos porta-aviões para os Estados Unidos.

No dia 15 de agosto de 1935, o Presidente Getúlio Vargas, sendo seu Ministro da Marinha o Almirante Protógenes Pereira Guimarães, assinou o Decreto nº 291, que dava "novo regulamento às Bases de Aviação Naval". Em seu Capítulo II, da classificação das Bases, pode-se extrair, da letra b), sua classificação quanto à utilização: 1) bases marítimas; 2) bases terrestres; 3) bases militares; 4) *bases flutuantes* (meu o grifo). Mais adiante, na letra d) do artigo 7º, a definição destas últimas: "Bases flutuantes, os navios-aeródromos".

Esta classificação, aliás, nocauteia aqueles que se esforçavam em dizer que a Aviação Naval era mero aeroclube fardado, que não se preocupava com as operações navais (N.B. Naquele tempo, as operações levadas a efeito por aviões da Marinha, em proveito desta, não se chamavam, como hoje, aeronavais, mas, simples e corretamente, sem influências externas, de navais).

Em resumo, na Aviação Naval dos anos 30 já havia lugar reservado a navios-aeródromos.

O *MINAS GERAIS* E A POLÍTICA

Carlos Lacerda, em seu depoimento (Editora Nova Fronteira, 1977, pág. 192), referindo-se à compra do *Minas Gerais*, diz: "Juscelino deu um dos golpes mais hábeis de sua vida. A velha aspiração da Marinha, *das mais antigas aspirações da Marinha* (grifo meu), é ter um porta-aviões". Até aqui diz uma verdade, que aproveitamos. Depois entra em conjecturas que repudiamos.

Roberto Campos, em seu *Lanterna na Popa* (Topbooks Editora e Distribuidora de Livros Ltda., 1994, 1º vol., p. 521) escreve: "O problema é que se estabelecera uma passional controvérsia interna entre os Ministérios da Marinha e da Aeronáutica, aquele desejoso de ter uma arma aeronaval independente, *e este apegado ao texto legal* (grifo meu), que submetia as atividades aéreas à Aeronáutica".

A aquisição de um porta-aviões "significaria a abertura de um novo e fascinante campo de atividade para os que se dedicavam ao serviço do mar"

Juscelino Kubitschek
Presidente da República

E Juscelino Kubitschek, o Presidente da República que autorizou a compra do NAeL pela Marinha? Que dizia ele?

Tomemos seu livro de memórias *50 Anos em Cinco/Meu Caminho para Brasília* (Bloch Editores, 1978, volume III, p. 120): "Depois da crise que se verificara na Marinha, com a ameaça de divulgação de um Memorial (Nota do Autor.: O Presidente referia-se – penso – à pretensão americana de instalar e guarnecer uma base de mísseis em Fernando de Noronha), julguei conveniente estudar com o Ministro Alves Câmara uma *velha reivindicação* (grifei) da Marinha que havia meses aguardava uma solução minha. Tratava-se da aquisição do porta-aviões ligeiro *Vengeance*, da Marinha britânica, que deslocava, carregado, cerca de 19.000 toneladas. A idéia me havia sido proposta por um grupo de oficiais jovens daquela corporação, tendo

em vista a necessidade de modernização da nossa Esquadra. Achei justa a reivindicação. Mas como o governo, na oportunidade, mal havia ensaiado seus primeiros passos, decidi adiar a solução do caso para quando a situação do tesouro o permitisse. A aquisição de um porta-aviões iria elevar o moral da oficialidade, gerando estímulo e criando entusiasmo, *já que ela significaria a abertura de um novo e fascinante campo de atividade para os que se dedicavam ao serviço do mar* (grifo meu). Concordei com a sugestão do Ministro e autorizei a aquisição."

Em que pese ter concorrido para a decisão algum fator político, o raciocínio do Presidente foi absolutamente consistente. Estávamos no ano de 1956.

Quando Ministro da Marinha, o Almirante Renato de Almeida Guillobel concebeu e gestou uma sensível reforma administrativa da Marinha, cujo fruto foi a Lei nº 1.658, de 4 de agosto de 1952. Dentre as novidades, a recriação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, logo entregue ao Almirante Olavo de Araújo.

O Almirante Olavo de Araújo foi um dos pioneiros da Aviação Naval em sua primeira fase, não tendo chegado a brevetar-se Aviador Naval por causa de um acidente em vôo de instrução durante o curso que fazia na Inglaterra, em 1918. É interessante registrar que, quase 40 anos mais tarde, em companhia do Capitão-de-Corveta João Quintaes, então Secretário da comissão constituída pelo Ministro da Marinha para efetuar a compra de um navio-aeródromo para a Marinha do Brasil, o Almirante Olavo de Araújo visitou o local do acidente e encontrou uma família cujo membros mais antigos tinham vívida memória do acidente que o incapacitou.

RUMO À REALIZAÇÃO DO SONHO

Desde o fim da Segunda Guerra Mundial, não obstante ter sido extinta a antiga Aviação Naval por força do decreto-lei que criou o Ministério da Aeronáutica e a posteriormente chamada Força Aérea Brasileira, a Marinha acalentava o sonho de possuir pelo menos um navio-aeródromo, não pela vaidade de exibi-lo nem por espírito de imitação ("se as outras Marinhas têm, por que não a nossa?"), mas por estar convencida de que o Atlântico Sul, ao mesmo tempo segurança e ameaça, assim o exigia. Por outro lado, acabava de sair da Segunda Guerra Mundial, na qual entrara improvisadamente, já em janeiro de 1942, quando o velho Cruzador *Bahia*, capitânia do Almirante Jorge Dodsworth Martins, trocou sua base no Rio de Janeiro pelo porto do Recife, a fim de iniciar operação de guerra juntamente com a Quarta Esquadra da Marinha americana, sediada naquele mesmo porto de excepcional importância estratégica.

A Marinha acalentava o sonho de possuir pelo menos um navio-aeródromo, não pela vaidade de exibi-lo nem por espírito de imitação, mas por estar convencida de que o Atlântico Sul, ao mesmo tempo segurança e ameaça, assim o exigia

Foi a Segunda Guerra Mundial que nos demonstrou quão despreparada estava a gloriosa Marinha de Tamandaré. Sem radares, sem sonares, sem meios modernos de comunicação, seus navios não passavam de barcos cegos, surdos e mudos, válidos

apenas por sua alma, constituída pela esplêndida força de espírito de suas tripulações. Não era mais possível aceitar que, se nova emergência viesse a nos atingir, tivéssemos que nos sujeitar ao "bê-a-bá" das novas técnicas navais, ministradas às pressas no exterior ou criativamente concebidas domesticamente.

Um só navio-aeródromo não faria verão, a Marinha sabia, mas um só navio-aeródromo serviria como a melhor escola de aviação naval. Tal era o ponto principal. Quanto à incorporação de um NAe à Esquadra, a unanimidade era total. Na Marinha não havia voz discordante.

Ora, a impaciência pela obtenção de um navio-aeródromo era tanto que, mesmo antes da autorização presidencial para sua compra, a Diretoria de Aeronáutica da Marinha já fazia estudos nesse sentido. O primeiro deles cogitava do *Leviathan*, simples casco abandonado pela Royal Navy, cujo prosseguimento da construção, após o término da Segunda Guerra Mundial, foi considerado excessivamente oneroso. Simultaneamente, considerava-se a alternativa da aquisição de um navio-aeródromo americano.

Porém, um aviso datado de 27 de julho de 1956 de nosso embaixador nos Estados Unidos ao Ministro das Relações Exteriores pôs água fria na fervura: "Segundo informações oficiais do Departamento de Estado à Embaixada, o *Pentágono levantou grande obstáculo à entrega do porta-aviões...*". Assinava-o o embaixador João Carlos Muniz (grifo meu).*

Algum pânico dominava nossos planejadores (dentre os quais este que ora escreve).

Voltamos a atirar no primeiro alvo, a Royal Navy mas agora "macacos velhos", incluímos, apesar de não oficialmente, um novo: Japão. Neste país dois navios transporte e dois hidrográficos estavam encomendados. Por que não perguntar-lhes se poderiam assumir um navio-aeródromo, tipo de navios que – apesar da derrota – lhes foram tão familiares e tanto engrandeceram a Esquadra Japonesa?

No início da Segunda Guerra Mundial, sem radares, sem sonares, sem meios modernos de comunicação, seus navios não passavam de barcos cegos, surdos e mudos, válidos apenas por sua alma, constituída pela esplêndida força de espírito de suas tripulações

Tomamos como paradigmas os CLV *Saipan* (14.000 ton; 683 pés; 50 aeronaves) ou o *Cowpens* (11.000 ton 600 pés, 40 aeronaves), ambos da Marinha americana.

Dados foram entregues, no Rio de Janeiro, ao representante da Ishikawagima Heavy Industries. Ao que me consta, ainda aguardamos a cautelosa e diplomática resposta. Restou, pois, a Esquadra de Reserva de Sua Majestade Britânica.

---

* N.A.: Quem tiver interesse em aprofundar seu conhecimento das "demarches" para a aquisição de um NAe para a Marinha, sugiro a leitura de *Navio Aeródromo Ligeiro* ***Minas Gerais***, um compêndio bastante volumoso de documentos organizados pelo Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins e por ele cedido ao Serviço de Documentação da Marinha. E para acompanhar a constante evolução do *A-11* na Marinha, poderá consultar o trabalho *HMS Vengeance – como era, como ficou – NAeL Minas Gerais*, de José Carlos Mendonça. Tel.: (21) 2567-3359. Datado de janeiro de 1999.

RUMO AO *VENGEANCE*

O Adido Naval britânico informou à Marinha que lá havia uma meia dúzia de navios-aeródromos à venda, inclusive um tal de HMS *Vegeance*.

Uma vez autorizada a aquisição do navio-aeródromo, obviamente caberia à Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM) ocupar-se do assunto. Disso foi incumbido seu diretor, tratando o Almirante Olavo de Araújo, logo, em conjunto com o Estado-Maior da Armada, de planejar a ação.

Deste planejamento resultaram:

– a decisão de se comprar um navio-aeródromo a ser escolhido dentre aqueles que a Inglaterra havia posto à venda;

– a decisão de não apenas reformá-lo, mas também de fazê-lo passar por um processo de completa modernização;

– a decisão de organizar uma comissão que se incumbiria da negociação e da compra e de um grupo especial destinado a receber e guardar o navio desde sua entrega à Marinha até o momento de sua incorporação.

Passando à ação, o degrau seguinte foi a indicação dos componentes da comissão e do grupo na Inglaterra.

O Almirante Olavo de Araújo nutria a esperança de poder resolver todas essas coisas na própria Inglaterra, tratando da compra com o Almirantado, e da reforma e modernização com a Casa Vickers, Armstrong. Contava também com o auxílio da Marinha americana no que dissesse respeito principalmente ao reequipamento do navio para fazê-lo, de fato, uma belonave *up-to-date*.

Como veremos, isto não foi possível.

A Vickers não queria responsabilizar-se pela reforma e muito menos pela modernização. Propunha-se a reparar o velho barco para cruzar o Atlântico Norte a fim de, em estaleiro americano, ser reformado para alcançar a modernidade.

Esta linha de ação seria possível porque, uma vez comprado o navio, não caberia mais qualquer interferência do Pentágono, nem a Marinha americana poderia ser considerada cúmplice de nossa Marinha na tempestade de que já se formara no horizonte brasileiro, causada pela oposição da Força Aérea Brasileira à aquisição do navio.

... nem a Marinha americana poderia ser considerada cúmplice de nossa Marinha na tempestade que já se formara no horizonte brasileiro, causada pela oposição da Força Aérea Brasileira à aquisição do navio

A determinado momento concluiu-se estarmos errados.

Muito caro seria reparar o navio na Inglaterra e levá-lo, inseguro, pelo nem sempre amigo Atlântico Norte.

A solução lógica estava surgindo: que estaleiro europeu se atreveria a aceitar a missão?

Daí a concorrência pública internacional e a vitória dos Verolme United Shipyards.

A Marinha Real Holandesa se pôs à nossa disposição para ajudar, tendo sido sua ajuda de altíssima validade.

Tomada a decisão, fechado o contrato, nova etapa: levar o *Vengeance* (ou já era o *Minas*, motivo de dúvida do Cardoso de Castro?) a reboque para a Holanda, mais precisamente para Rozemburg, no canal de acesso a Rotterdam, onde, no local deno-

minado Botlek, Cornelis Verolme construía seu novo estaleiro.

Sobre a viagem a reboque, contou-me o Comandante Cardoso de Castro que, saído de Plymouth, puxado por dois pujantes rebocadores holandeses de alto-mar, já à noite, no Canal da Mancha, surpreendeu-os um pipocar de luzes de sinais de morse de um destróier inglês que queria saber "que trem era aquele". Como o Capitão-de-Mar-e-Guerra Cardoso de Castro era o "Comandante" daquela "coisa", cabia-lhe responder. Angustiado, pensava: já não sou mais *Vengeance* e não sou ainda *Minas Gerais*!

Por Deus, quem sou eu?

Só havia uma saída: com o *inglês da casa* redigiu uma mensagem contando toda a história: que foi *Vengeance* e seria *Minas* etc.

Não soube jamais se o comandante do destróier entendeu ou não. Que se cansou, não há dúvida, pois desejou-lhe Boa Viagem! E livrou-se do seu caminho.

No dia 7 de janeiro de 1957, foi criada a Comissão Fiscal de Construção de Navios na Europa (CFCNE). Como disse o Quintaes, "atiramos em Londres e acertamos em Rozemburg..."

RECEBIMENTO DO NAEL *MINAS GERAIS* – UM DEPOIMENTO

Antecedentes

Quando, em 1933, aos 15 anos incompletos, entrei na Escola Naval, já estava decidido, por mim mesmo, que seria aviador naval. Até oito anos antes, naquela Ilha das Enxadas, no seu extremo NW, funcionou a Escola de Aviação Naval e foi sediada a Flotilha de Aviões de Guerra, tudo muito primitivo. Três dos cinco hangares ainda estavam lá e serviam de improvisados ginásios e espaços para concentrações diversas em dias de mau tempo.

Acompanhava com ansiedade tudo o que dizia respeito à Aviação Naval e não raro era estarmos, o Francisco de Miranda Souza Gomes e eu, a matar aula porque, deixando-nos ficar naquele canto da ilha, "observávamos", com os excelentes olhos da adolescência, as manobras acrobáticas dos aviões navais lá sobre nas lonjuras da Ponta do Galeão. O simples reflexo que o sol produzia nas polidas telas cinzentas do revestimento dos aviões nos fazia vibrar! Coisas da idade dos "pés descalços, braços nus, camisa aberta do peito", como na poesia de Casemiro de Abreu.

Foi rude o golpe da extinção da Aviação Naval pela a criação do Ministério da Aeronáutica, justamente quando, depois de, na expressiva frase popular, ter tanto nadado para morrer na praia. E o golpe teria sido muito mais bruto se não tivesse embarcado no Cruzador *Bahia*, que, em janeiro de 1942, deslocou-se para sua nova base em Recife, como pioneiro de um Grupo-Tarefa que seria formado na Quarta Esquadra americana, que tomou o nome de Força Naval do Nordeste e foi posto sob o comando do Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra. Do cruzador aos caças-submarinos, *pau* e *ferro*, não faltavam motivos para muito entusiasmo, que sempre vencia algum secreto medo.

1946 – A Marinha compra para a Diretoria de Hidrografia e Navegação um *Beechcraft* bimotor. Sinal de ressurgimento? Não! Foi entregue sua operação à FAB.

1952 – A nova Lei Orgânica da Marinha recria a Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM). Sim! A Aviação Naval, germinando das brasas, ligeiramente agitava as asas. Aviação Embarcada (não gosto do adjetivo!), aeronaves da Marinha, navio-aeródromo! Eis as novas perspectivas. De volta à ansiosa expectativa, apesar de já ser então um velho capitão-de-corveta, sortudo bastante a ponto de estar servin-

do, como tripulante de primeira mão, no Cruzador *Tamandaré*. Que chances teria?

Muitas: chamado a servir na Diretoria de Aeronáutica, quando ela estava ainda, no passado, a reativar as brasas, incumbido de achar um terreno amplo bastante para uma base aérea naval na área geral de Cabo Frio, base esta então mascarada com o nome genérico de Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval, o qual, no futuro, seria apenas uma Organização Militar dentro daquela, e a designação para o curso de pilotagem de helicópteros na Helicopters Trainning Unit 1 em Pensacola (sonho daqueles velhos anos quase inteiramente realizado!) antecedido por estágio na Naval Air Station Jacksonville (Aviation Ground Officer School, de 3 de janeiro a 3 de março de 1955), sucedido por outro a bordo do USS *Benington**, este, de 6 de junho a 6 de julho de 1955.

O prêmio chegou tarde, mas ainda em tempo.

Por fim, o que valeu pela coroa de louros: designação para a CFCNE como futuro chefe do Departamento de Aviação do NAeL *Minas Gerais*. Nova vida!

Estágio na aviação

Designado para a Comissão Fiscal de Construção de Navios na Europa (CFCNE), passei antes, como observador, pelos navios-aeródromos da Marinha americana *Valley Forge* (CVS-45) e *Randolph* (CVS-15). Como observador, "adido" aos respectivos oficiais-do-ar, deveria absorver o máximo possível do que ouvisse e visse.

Antes, havia estado a bordo do navio-aeródromo, também da Marinha dos Estados Unidos, USS *Bennington* (CVA-20), junto com o meu colega e amigo, o então Capitão-de-Corveta Sylvio Caielli de Siqueira, para que, neste CVA, pudéssemos sentir o papel do helicóptero, pois que acabávamos de terminar o curso de pilotagem de helicópteros em Ellyson Field, Pensacola, assim como conhecer de perto a complexa operação de um navio-aeródromo.

Este estágio, feito quando não sabíamos que a nossa Marinha já se preparava para adquirir um navio-aeródromo, foi de muito proveito, pois que o navio, saído de um período de grandes reparos, passava, em Guantanamo Bay, por um *shake-down cruise*, quando as atividades a bordo atingem um grau paroxístico.

Em maio de 1959, cheguei à Filadélfia, velha conhecida dos tempos do *Tamandaré*. Apresentei-me ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (EN) Hélio Vanzollini, então chefe do *Brasilian Branch* no Arsenal da Marinha americana em Filadélfia. Em uma de suas dezenas de docas estava atracado o USS *Valley Forge* (CVS-45), no qual deveria estagiar para me enfronhar nas funções de um *air-officer*. Vanzollini me embarcou e desejou-me boa viagem.

No dia seguinte, descíamos o Delaware, destino ao Atlântico, onde o *Valley* entraria em serviço de patrulhamento.

Fui apresentado ao *air-officer*, o Comandante Willian Luberda, de extração polonesa, excelente pessoa que me aturou com paciência não menor que a de Jó, o "coitado sofredor". Terminado o expediente, descemos da torre para o escritório de Bill. Abriu a porta da secretaria. Abaixando-se, abriu a última gaveta, tirou dois copos, pôs-los delicadamente na tampa da escrivaninha. Eu olhando curioso. Enfiou a mão lá no fundo da gaveta e pescou uma garrafa

---

* NR.: *Benington, Valley Forge* e *Randolph* são porta-aviões de classe *Essex*: 27.100/33.000 tons, 33 nós, até 100 aviões, (II G.M.), completados em agosto de 1944, novembro de 1946 e outubro de 1944, respectivamente.

quase cheia de precioso *scotch*. Abriu-a. Serviu os dois copos, deu-me um, tomou outro e, batendo com o dele no meu, brindou: *Cheers*! Acompanhei-o curiosíssimo. Após o primeiro gole disse-me, muito sério: "Acabo de dar-lhe a primeira lição". E, solenemente enfático, emendou: "Isto é absolutamente proibido a bordo!". Mais alguns *cheers*!, em meio a boas risadas. Nunca esqueci essa primeira lição.

Foram 15 dias de mar, 4.350 milhas navegadas **entre 8 e 25 de maio de 1959**. Quando Bill já não podia nem me ver, disse-me um dia: "Não tenho mais nada para ensinar a você. Falei com o Comandante do Grupo Aéreo e ele me disse que topa aceitá-lo. Vá com eles. Você já sabe o que nós sabemos deles. Na volta me conte o que eles pensam de nós". Grande Bill!

Do *Valley Forge* fui transferido para o *Randolph*. *Air officer* muito formal, porém atencioso e nada reservado quanto a transmitir experiência. Fui testemunha da perda total, em vidas e equipamentos, de dois *S2F*:

– um espotado na borda do convés, a boreste a ré, aparentemente já sem as peias, deslizou quando o navio, a plena velocidade, se inclinou ao fazer a curva para aproar ao vento, caiu, tripulado, motores virando e, de cauda, foi a pique;

– o outro numa operação noturna espetacular, preparada para deslumbrar o Rei Bauldoin, dos belgas, embarcado no *Randolph*. Voando lá no horizonte, em trajetória ligeiramente inclinado, chocou-se com o mar.

Provavelmente um caso de desorientação espacial, coisa, aliás, em que eu não acreditava. Foram 16 dias de mar e 4.930 milhas navegadas **entre 25 de maio e 11 de junho.**

De tudo que vi, duas palavras-chave descrevem a convicção que de mim se apossou: **disciplina** e **segurança**. Sim. Só com muita disciplina se pode atingir o grau de segurança que se requer para que o **maior show do mundo** possa ser desempenhado com o mínimo risco de acidente.

No *Minas Gerais*

Numa noite de junho de 1959, embarquei num *DC-7* da KLM em New York com destino a Amsterdã. Ao meu lado, um jovem e entusiasta engenheiro de manutenção da KLM que regressava de um estágio na Douglas para aprender o sistema hidráulico dos novíssimos *DC-8* a jato, dos quais a KLM adquirira uns tantos. Com o jovem engenheiro continuei meu aprendizado: tudo, absolutamente tudo, sobre o sistema hidráulico dos *DC-8*, e, mais, que os holandeses comem sanduíches (que, aliás, para nós, não passam de um canapé grande) com garfo e faca.

Ainda estupefato com a feiura de Manchester, único chão da Inglaterra que consegui ver – e a beleza dos campos de tulipas e canais de Amsterdã –, fui recebido no aeroporto de Schipol pelo Capitão-de-Corveta José Maria do Amaral Oliveira, com quem faria amizade que perdura até hoje. Ele mesmo transmitiu-me as funções de Encarregado da Divisão de Aviação da Comissão Fiscal de Construção de Navios na Europa, título tão longo quanto excitante era a tarefa a continuar.

Nessa função, para melhorar conhecimentos e fazer comparações com o que se desenvolvia no nosso *A-11*, embarquei no *Karel Doorman*, holândes, no *Arromaches*, francês, e no *Hermes*, inglês. Foram mais dois dias de mar no *Karel*, um no *Arromanches* e três no *Hermes*. Procurava captar o máximo de experiência, pois, confesso, tinha enorme preocupação com as provas de vôo, nas quais eu teria que acabar sendo o *air-officer*. Um convés de vôo cheio de descargas de jato e hélices gran-

des a plena potência é lugar muito mais perigoso para "pedestres" que qualquer avenida do centro de São Paulo.

Enquanto não me preocupava o fator **Disciplina**, pois esta era ponto de honra na nossa Marinha, o outro – **Segurança** – preocupava-me muito, pois tinha plena consciência de que muitos de nossos marujos só conheciam avião ou helicóptero por vê-los passar em vôo. No convés, contudo, teriam que se aproximar a centímetros de hélices em pleno giro e de descarga de turbinas: passar por baixo de fuzilagens e asas, manobrar ganchos e cabos-de-parada, calços e cabrestos da catapulta, tudo isso sob forte vento relativo e, muitas vezes, num convés bastante instável sob a ação do jogo do navio. Havia, pois, que familiarizar nosso pessoal com tais práticas, plenas de riscos indubitavelmente elevados. Nesse sentido, não poupou esforços a presidência da Comissão Naval de Recebimento de Navios na Europa.

Em entendimento com as Marinhas amigas do Reino Unido, da Holanda e dos Estados Unidos, foram acertados estágios de adestramento para todo o pessoal que teria que trabalhar no Departamento de Aviação.

Assim, estiveram à nossa disposição dois cursos: o primeiro na Royal Navy Air Station Culdrose (*Her Majesty Ship Seahawk*, como é seu nome), em Helston, Cornwall, a Escola de Manobra de Aeronaves (School of Aircraft Handling), onde, num convés de vôo pintado no chão, o *dummy-deck*, nosso pessoal aprendeu os segredos do convôo, e um segundo curso de adestramento na Base de Aviação Naval holandesa de Valkenburg, onde a manobra de aviões foi desenvolvida com a utilização dos aviões *Avenger* General Motors (*TBM*) que nos cedeu a Marinha americana. Nessa fase, os aviões *TBM* rolavam pilotados por nossos oficiais (que iriam, mais tarde, taxiá-los no convôo) e executavam as operações de posicionamento, enquanto eram sinalizados pelos nossos orientadores.

Ao fim desses treinamentos, nosso pessoal já estava razoavelmente familiarizado com as operações de convés de vôo e o hangar, incluindo, claro, as manobras de abastecimento das aeronaves.

Estávamos preparados para as provas de vôo, cuja finalidade, no tocante ao Departamento de Aviação do NAeL *Minas Gerais*, era testar e avaliar o desempenho de todos os seus equipamentos.

Graças ao programa de adestramento que levamos a cabo com a ajuda da Royal Navy, da Marinha americana e da Koninklijk Marine, (Marinha holandesa), o *Minas* se constituiu num time que deixaria perplexos os experientes críticos ingleses; uma semana de provas de vôo sem um único acidente, sem um único incidente, sendo que, a partir do meio da semana, os ingleses embarcados eram pouco mais que espectadores.

Os ***Air Trails***, sob a orientação do Commander Swantor, seriam realizados pelo Esquadrão 700, da *Fleet Air Arm*, sediado na RNAS Yeovilton (HMS *Heron*), Ilchester, Somerset.

Era um esquadrão misto, composto de aviões a jato e a hélice, adestrado especialmente para aquele tipo de atividade.

Chegado o tão esperado momento, foi inaugurado o convés do vôo do *A-11* com o pouso do helicóptero S-55 Westland *Whirlwind* N 7008, que, para tal fim, decolou de Yeovilton, sob o comando do Capitão-de-Fragata Roberto Mario Monnerat, chefe do Departamento de Operações do NAeL, tendo como Primeiro-Piloto (1P) o Capitão-Tenente Hercel Ahrendes Teixeira, futuro encarregado do Destacamento de Helicópteros do Navio.

No dia seguinte, já embarcados todo o pessoal inglês e demais observadores (por ofício, contratados ou convidados), come-

çaram as provas, das quais participaram os anti-submarinos *Gannets*, pesados bimotores de hélices coaxiais, e os pequenos e velozes "jatos" *Sea-Hawk* e *Sea-Venon*.

De início, a "festa" foi toda inglesa. Não podiam confiar em nós, e com razão: era a nossa estréia na arte. Nós só participávamos como platéia.

Já no segundo dia, havia alguma "mistura".

Nossa participação, incipiente é verdade, de qualquer modo começava.

Não sei se me move a vaidade, o orgulho ou coisa que o valha, mas é fato que só posso dizer que essa "participação incipiente" foi tão eficaz que cresceu de modo inesperado: já no terceiro dia, havia um bom número de ingleses espectadores e, no último dia, eles eram quase que exclusivamente isto.

Aparelho de parada, catapulta (e aqui não podemos deixar de prestar uma especial homenagem à *Amélia*), espelho de pouso, elevadores, sistema de abastecimento e fábrica de nitrogênio, tudo funcionou à perfeição. Até mesmo as comunicações bilingües torre-aeronaves e entre estas e o Centro de Informações de Combate (CIC) e Centro de Controle da Aviação (CCA) nada deixaram a desejar.

Tal resultado não teria sido possível sem a dedicação de toda aquela plêiade excelente de oficiais, suboficiais, sargentos, cabos e marinheiros que tive a ventura de chefiar.

Todos, nas suas respectivas posições e funções, aliaram entusiasmo, disciplina e adestramento e, do amálgama destas três virtudes, conseguiram a **segurança** que mereceu do Comandante Swanton, que chefiou as operações dos *air trials* uma frase que jamais esquecerei: "Comandante, tenho participado de muitas provas de mar, mas esta foi particularmente bem sucedida. Dou-lhe os parabéns. Mas não pense que será sempre assim. Boa sorte!".

"Comandante Leal, tenho participado de muitas provas de mar, mas esta foi particularmente bem sucedida. Dou-lhe os parabéns. Mas não pense que será sempre assim. Boa sorte!"

Comandante Swanton
Chefe dos *Air Trials*

O REGRESSO AO BRASIL

Terminadas as provas de vôo, voltamos a Botlek para os ajustes finais. **A 6 de dezembro de 1960,** o NAeL *Minas Gerais* foi incorporado à Marinha do Brasil.

Nos primeiros dias de janeiro, iniciamos a viagem para o Rio de Janeiro. Aproveitamos o tempo para rolar e espotar os *Avenger* no convés de vôo e no hangar e para nos adestrarmos em operações de vôo com os *Whirlwinds*, com proveito também do pessoal do Departamento de Operações.

O destacamento de helicópteros, na verdade, era como uma oitava divisão do Departamento de Aviação. Recebeu a qualificação de destacamento porque a idéia era a de que os helicópteros seriam orgânicos de uma unidade baseada fora do NAeL. Esta unidade veio a ser o HU-1, o Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, inicialmente sediado no Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval da Avenida Brasil.

O Comandante Swanton

Por último, uma especulação sobre o Comandante Swanton.

Sobre ele chamou-me a atenção o Tenente Ney Moura de Almeida, que, lendo um

livro sobre a caça ao *Bismarck*, deparou-se com a citação de um Tenente Swanton. Emprestou-me o livro. Li-o e passei a compartilhar da intuição de Ney. Eis a história.

Em seu livro *Sink the Bismarck!* (Ladsborougfh Publication Limited, 173 New Bond Street, London, W1, coleção Four Square Books, 1960), Franck Brennand, no capítulo em que descreve o ataque dos *Swordfish* do lendário *Ark Royal* ao famoso encouraçado alemão, diz: "O avião do Tenente (*Sub-Lieutenant*) Swanton ostentava furos em muitos pontos ao longo do comprimento de sua fuselagem. Ambos, ele e seu metralhador, o Suboficial Aviador (*Leading Airman*) Seager, foram feridos. Contudo, como os outros (companheiros), lançaram seu torpedo. Todos erraram." (cf. op., cit. p. 110).

Não temos, Ney e eu, absoluta certeza de tratar-se da mesma pessoa o Capitão-de-Fragata Swanton, das provas de vôo, e o Tenente Swanton, dos *Swordfish* do *Ark Royal*. Se, de fato, são o mesmo oficial, coube ao nosso *Minas Gerais* essa oportunidade de ter recebido tão bravo aviador naval em sua torre de controle de vôo e em sua praça d'armas.

Ao fim deste meu próprio depoimento, fiz-me a pergunta: "E depois da volta para casa, que aconteceu?". Respondi-me que não me parecia fora do propósito, ainda que extrapolando a Metamorfose, passar em revista, mesmo muito superficialmente, a vida operativa do *Minas Gerais*. Afinal, são passados quase 40 anos da Fase Holandesa. Resolvi (espero que acertadamente) fazer isso.

As operações aéreas no Minas Gerais

As operações aéreas começaram já na viagem de volta ao Rio de Janeiro, com os helicópteros do destacamento orgânico do navio, os *Whirlwind S-55* 7008, 7009 e 7010. Seguiram-se outros esquadrões de aeronaves de asa rotativa, sendo o primeiro o HU-1, montado, às pressas, no CIAAN-DF (do Distrito Federal, ex-Estado da Guanabara), situado na Avenida Brasil. Este tipo de operação jamais sofreu solução de continuidade até hoje.

Quanto à operação com aeronaves de asa fixa, acho que não é exagero dizer que houve, apenas, duas tentativas, uma muito efêmera, com o 1º Esquadrão Misto de Aviões Anti-Submarino e de Ataque, constituído por seis North American *Trojan* (*T-28R1*), e outra, iniciada em 22 de junho de 1965 com o pouso a bordo do *P-16A* 7021, do 1º Grupo de Aviação Embarcada (1º GAE), no convés de vôo do *Alfa-11*. Pilotava-o o então Major-Aviador Antônio Claret Jordão, comandante do GAE.

O esquadrão dos *T-28* operou de **11 de dezembro de 1963**, dia em que o então Capitão-de-Corveta Roberto Arieira, comandante do Esquadrão, levou seu N 703 a uma "enganchada" perfeita, até janeiro de 1965, mês em que o Presidente Castello Branco decidiu que asas rotativas seriam da Marinha e asas fixas da Força Aérea.

O 1º GAE manteve-se operativo até 1996, com seus Grumman *Tracker*, ou *S2F*, ou, ainda, na FAB, *P-16*.

À medida que os aviões embarcados iam sendo desativados, as operações com este tipo de aeronave perdiam intensidade. Jamais houve reposição de equipamento do GAE.

Atualmente (1997), o nosso Navio-Aeródromo *Minas Gerais*, para continuar operando, conta com a colaboração da aviação naval da Armada da República Argentina.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Navios-aeródromos /; *Minas Gerais* (NAeL); História do NAeL *Minas Gerais*;

O RECEBIMENTO DO *MINAS GERAIS*[1]

HELIO LEÔNCIO MARTINS[2]
Vice-Almirante (Refª)

SUMÁRIO

A invasão brasileira na Holanda
A luta anti-navio-aeródromo no Brasil
As equipes paralelas
A conquista de um embaixador
O pouso dos helicópteros na Holanda
Fomos para o mar...
Correndo a raio da degaussing
Correndo a milha medida
Dois incidentes de navegação
... e depois para o ar
A crise do material
O problema da catapulta
A crise de pessoal
A falta de numerário para pessoal
O difícil regresso

1 N.R.: Este artigo é uma transcrição parcial do depoimento do autor no livro *A metamorfose do Vengeance em Minas Gerais*, uma compilação de depoimentos de responsabilidade do Almirante Jayme Leal Costa Filho, a quem a *RMB* muito agradece a cooperação.

2 N.R.: O Almirante Hélio Leôncio Martins, além de ter sido o presidente da Comissão Fiscal de Construção de Navios na Europa (CFCNE), foi o primeiro comandante do NAeL *Minas Gerais*.

A INVASÃO BRASILEIRA NA HOLANDA

Foi preciso esperarmos três séculos para ser invertido o fluxo invasor da Companhia das Índias Ocidentais.

E tudo começou por volta de 1957. Primeiro alguns dirigentes, técnicos e engenheiros desembarcaram nos Países Baixos. Depois, mais e mais brasileiros "invadiram" Rotterdam e Haia, ocupando apartamentos, restaurantes, bares, boates, lojas, comunicando-se em uma língua arrevesada: inglês, português e umas poucas frases tímidas em holandês.

Mas foram extremamente bem-vindos os "invasores". Simpatia, carinho e ajuda receberam em profusão na "terra ocupada". Mesmo em alguns casos repetiu-se o "rapto das sabinas", só que desta vez com aprovação das leis e da religião, e ao gosto das "raptadas". Elas vieram alguns anos depois, como esposas brasileiras, colorir de loiro a morenice de nossas crianças.

Causa toda esta celeuma o primeiro navio-aeródromo incorporado à Marinha do Brasil – o *Minas Gerais* –, que se remodelava nos Estaleiros Verolme, fruto de um gesto de compreensão e habilidade política do Presidente Juscelino Kubitschek. O casco, adquirido na Inglaterra, do ex-*Vengeance* havia pertencido alguns anos à Marinha australiana. Um grupo de engenheiros navais sob a direção do Almirante Olavo de Araújo (que serviu na Royal Air Force na Primeira Grande Guerra e que, tendo se acidentado gravemente, interrompeu sua carreira de aviador) e com ajuda norte-americana trabalhou nos planos de modernização do navio, incorporando-lhe os últimos desenvolvimentos, como convés em ângulo, catapulta a vapor, espelho de pouso, equipamento de eletrônica *up to date* etc.

A concorrência para a obra de remodelação foi vencida pelos Estaleiros Verolme, na Holanda, para onde todos se deslocaram. Seguiram-se anos de trabalho árduo e de grande responsabilidade, pois às dificuldades que eram de se esperar – tratando-se de um tipo de navio inteiramente novo para nós, a respeito do qual nenhuma experiência tínhamos – foram acrescidas pela preocupação de não haver falhas no processo, as quais, com certeza, seriam exploradas ao máximo pelos gratuitos e surpreendentes membros de um "Clube dos Inimigos do NAe" que se formou no Brasil.

Este "Clube dos Inimigos do NAe" foi composto, principalmente, por ativistas ou simpatizantes do Partido Comunista, que eram encontrados no próprio partido, nos sindicatos de aeronautas e aeroviários, na imprensa e, até mesmo, nas Forças Armadas. Sobressaíram-se o deputado federal pelo Rio Grande do Sul Paulo Mincarone e o famoso repórter David Nasser, dos Diários Associados. Além da oposição pela oposição, o Partido Comunista tinha dois objetivos principais: jogar a Marinha contra a FAB (e vice-versa) para criar clima de desmoralização das Forças Armadas e sustentar a campanha da URSS, que, por não dispor de NAEs, procurava a todo transe desmoralizá-los como inúteis navios militares. Evidentemente que os defensores do COMANDO UNIFICADO de tudo o que voa e de tudo o que apóia o vôo também pesavam muitíssimo na campanha anti-NAe. (Nota do Coordenador)

Coube-me a tarefa de dirigir a invasão em seu clímax, ultimando a obra de modernização e tendo que transformar aquele conjunto de aço e equipamentos em um "navio de guerra", acrescentando-lhe a centelha de vida, que seria a tripulação motivada, de moral alto e capaz de bem operar uma unidade com peculiaridades para nós originais.

A "história" como se desenrolou nossa ação na Holanda já foi escrita minuciosamente nos relatórios, partes, livros do navio e demais documentos oficiais.

Mas ao lado dela houve muitas "estórias" hoje só contadas em "festivais de reminiscência e de saudade", celebrados entre veteranos e reformados.

São fatos, detalhes, que não podem permanecer perdidos no passado e na memória dos que os viveram. Precisam ser revividos, pois fixam aspectos que normalmente são ignorados pelas novas gerações, e, quando contados à distância no tempo, permitem uma análise imparcial e realista, mais sob o ponto de vista do espectador do que do participante, independente de preconceitos e sem receios de interpretação pessoais.

Não se pretende que o que se vai contar siga uma seqüência cronológica, nem que cubra, num relato espesso, tudo o que se passou. Serão apenas episódios esparsos que virão à tona, como num papo de praça-d'armas, ao correr da memória, e julgados de interesse para quem os olhe como algo de "séculos atrás", mas que podem explicar muita coisa que hoje se passa.

Um deputado salientou-se especialmente, procurando demonstrar o preço fabuloso que pelo NAeL se estava pagando, mais de 100 milhões de dólares, em vez dos 30 que realmente foram despendidos

A LUTA ANTI-NAVIO-AERÓDROMO NO BRASIL

Antes de ser nomeado presidente da Comissão de Construção de Navios na Europa e futuro comandante do *Minas Gerais*, já havia sentido bastante o clamor despertado antes da decisão da sua compra, provocado em grande parte por rivalidade entre Forças Armadas, difícil hoje de se justificar e compreender. E que, no primeiro contato que tive com o problema, surpreendeu-me, porque não coincidia com minhas observações anteriores.

Em 1950, dirigindo o então CITAS (Centro de Instrução de Tática Anti-Submarino) – depois Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAMLeão) – o, relacionamento com a Força Aérea Brasileira era excelente. Punham à disposição de cada Curso de Tática Anti-Submarino uma esquadrilha de quatro aviões *Catalina* sob nosso comando direito. Para treinamento dos controladores aéreos dos Cruzadores *Barroso* e *Tamanda-ré*, construímos na Base de Cumbica réplica de um Centro de Informações de Combate em torno do radar SP que lá havia (semelhante aos que iriam ser instalados nos cruzadores) e praticávamos com Bombardeiros Douglas *A-20* e Caças P-47 *Thunderbolt* (os melhores da FAB) operando a nosso serviço.

Mas, em 1957, regressando de uma comissão de dois anos e meio de levantamento hidrográfico do Rio Paraná, encontrei tudo mudado, com um radicalismo de lado a lado que impedia qualquer diálogo. A

FAB não aceitava pessoal de Marinha nem como ascensorista, como se ironizava na época, e a Marinha se recusava a permitir qualquer interferência de aviadores em seus problemas técnicos e administrativos relacionados com aviação.

E essa hostilidade transcendeu para o meio civil, com jornalistas e políticos ou antiarmamentistas aproveitando-se para fazerem campanhas acerbadas contra a decisão governamental.

Um deputado salientou-se especialmente, procurando entre outras coisas demonstrar a inutilidade estratégica e tática daquele tipo de navio de guerra (!) e o preço fabuloso que por ele se estava pagando. Para provar esta última afirmativa, alinhava parcelas extravagantes, como o preço de um navio-aeródromo (NAe), mais o do casco que adquirimos, mais o da reforma, o dos aviões que ele era capaz de operar (caças e de ataque), mais o do que ele iria efetivamente embarcar (anti-submarino *S2F*) e o novo equipamento – que resultava num gato de mais de 100 milhões de dólares, em vez dos 30 que realmente foram despendidos.

Um jornalista – o repórter de mais nome da época –, escrevendo em revista de grande circulação uma série de artigos hostis ao NAe, alinhou um "decálogo" das medidas a serem tomadas em relação ao navio, cujo último "mandamento" rezava: finalmente, pô-lo a pique aos brados de "Viva o Brasil".

Um compositor popular, que ainda existe, fez um sambinha sobre o *Minas* que, no breque final, para atender ao ritmo desejado ou à rima necessária, mas desprezando qualquer prova e idéia de justiça ou verdade, cantava: "Mas que ladrões".

E era esta a atmosfera que tínhamos de enfrentar.

AS EQUIPES PARALELAS

Em plena campanha "do contra", fomos nomeados – o comandante, o imediato (Capitão-de-Fragata Álvaro de Rezende Rocha), o oficial de Operações (Capitão-de-Fragata Roberto Mário Monnerat) e dois oficiais do Departamento de Aviação (Capitão-de-Corveta Léo Waddington Rosa e Capitão-Tenente Cleumo Carvalho Cruz) e enviados para treinamento nos Estados Unidos. Imediatamente a FAB obteve a indicação de um Tenente-Coronel (Edívio Sanctos) e de quatro majores (Perez, Dalahana, Comes e Cruz) também como oficiais do navio-aeródromo, para serem treinados conosco.

No dia do nosso embarque, num avião do *Military Air Transport* americano, a papelada dos aviadores ainda não tinha sido sacramentada. Então, "surpreendentemente", o avião de transporte "pifou" e sua saída foi atrasada por 24 horas... Quando, no dia seguinte, chegamos ao aeroporto, estava ele tomado por aviadores – inclusive o brigadeiro comandante da chamada Força Aerostática Naval, – meu contemporâneo da Escola Naval.

Logo que o avião suspendeu vôo – escoltado por caças da FAB –, os cinco aviadores vieram se apresentar a mim, numa demonstração das excelentes figuras que eram, o que permitiu que nossa passagem pelos Estados Unidos fosse feita sem vexames para o Brasil. O Edívio tinha sido assíduo freqüentador da casa de minha família e nossa amizade era fraternal, como até agora. Todos eles eram profissionais de primeira, além de pessoas de grandes caráter e educação.

O nosso relacionamento pessoal foi sempre o melhor possível.

Quando, nas apresentações nas escolas ou em navios norte-americanos, os comandantes da Marinha americana dirigiam-se a mim, como o mais graduado, e referiam-se ao "meu pessoal", eu retrucava que o meu grupo era apenas o da Marinha.

Seguimos para cursos em Norfolk, Newport e Filadélfia, e embarcamos no NAe

Wasp, em operações com um Grupo de Caça e Destruição.

Em um curso de Tática Anti-Submarino em Norfolk, deu-se um fato que merece registro pelo seu lado cômico e original.

Além dos brasileiros, atendiam ao curso oficiais aliados embarcados em contratorpedeiros que recebiam do Estados Unidos. Todas as aulas eram baseadas na experiência da Segunda Guerra Mundial e, assim, quando os instrutores falavam dos "movimentos e táticas do inimigo", referiam-se aos aliados de agora, alguns dos quais estavam presentes, pois os comandantes mais antigos tinham sido submarinistas durante a guerra. E o "inimigo" às vezes discordava das afirmativas dos instrutores, dizendo que "nunca tinham feito aquilo, nem achavam que devessem tê-lo feito..."

Quando, findo nosso estágio, seguimos para a Holanda, os aviadores também receberam ordem de nos acompanhar.

Houve uma "apresentação" deles ao Escritório da Comissão Brasileira na Europa, ensaiada previamente, na qual disseram-me que estavam ali para servir no navio-aeródromo. Pedi-lhes as credenciais e apresentaram-me um Aviso do Ministro da Aeronáutica, sem referendo do Ministério da Marinha, pelo que, naturalmente, não os recebi.

Cumprida a "representação" oficial, minha e deles, relaxamos, tomamos um cafezinho e continuamos muito amigos durante o ano inteiro que permaneceram em Rotterdam. Só regressaram quando o *Minas* suspendeu para vir para o Brasil.

Estes detalhes mostram, passados tantos anos, o ridículo, a imaturidade que as lutas entre Forças Armadas representam.

A existência de "espírito de corpo" é extremamente útil e um grande estímulo moral, mas que não deve se ampliar a ponto de ser esquecido que acima dele há um "espírito nacional" a se levar em conta.

Note-se que estas rivalidades, mesmo em países adiantados, são comuns, mas desaparecem quando responsabilidades vitais exigem.

Nos Estados Unidos, no início da Guerra, uma história bem frisava este ponto.

Quando do embarque dos *B-25* do Exército no NAe *Hornet* para bombardear Tóquio – a primeira ação ofensiva americana depois de Pearl Harbour –, contavam que, nas instruções dadas ao pessoal de bordo para receber os pilotos, foram os marinheiros aconselhados a serem bem gentis, porque "afinal de contas eles são nossos aliados..."

E, numa peça de teatro de grande sucesso na mesma época, *Command Decision*, um general aviador nomeado para o Pacífico convida um coronel para seu chefe do estado-maior dizendo-lhe: "Faremos um grande time: você combate os japs e eu combato a Navy..."

Entretanto, com o correr da guerra, acabaram essas disputas sem nexo e sem razão, embora cada Força mantivesse personalidade e responsabilidade próprias.

A CONQUISTA DE UM EMBAIXADOR

O embaixador do Brasil na Holanda chamava-se Joaquim de Souza Leão e era um diplomata do velho estilo. Culto (como *hobby* intelectual, estudava profundamente as repercussões na Holanda da ocupação do Brasil no século XVII), extremamente bem-educado e orgulhoso das funções que exercia como representante de seu país, que não aceitava serem diminuídas. E, como decano do Corpo Diplomático em Haia, era amigo da Casa Reinante e gozava de muito prestígio.

Quando assumi a Presidência da Comissão de Construção de Navios na Europa e a ele me apresentei, recebeu-me fria e formalmente, cumprindo rigorosamente suas

obrigações funcionais e nada mais. As razões desta atitude nunca descobri.

Achei que seria importante se conquistássemos, além da cooperação oficial, sua amizade e interesse. Fiz-lhe algumas visitas, mas não conseguia romper aquela muralha.

Quando o reparo do navio estava bem adiantado, decidi fazer outra tentativa de aproximação, indo além dos contatos sociais.

Convidei-o por escrito para proceder a uma inspeção, como a maior autoridade brasileira na Holanda. Já nessa época tínhamos o rancho a bordo, mas concentrado na coberta da guarnição, com um cardápio único. Propuseram-me ajeitar rapidamente a câmara do comandante e encomendarmos um bom almoço em um restaurante da cidade. Recusei, preferindo que ele comesse conosco, na mesa de fórmica, sem toalha, só o dispensando de entrar na fila de servir.

Na sua chegada formaram todos os oficiais – uns 60 – e, embora legalmente ainda não fossemos um navio de guerra, prestamo-lhes todas as honras de estilo: apitos, toques, continências etc.

Visivelmente o cerimonial agradou ao velho diplomata. Depois, mostrei-lhe minuciosamente os serviços de modernização do navio, entrando em detalhes, expondo nossas dificuldades e planos de trabalho, como faria a um almirante. E, no rancho, que consistia numa tremenda feijoada (com feijão africano), iniciei a refeição com uma fala – no estilo holandês – dizendo-lhe que o recebíamos ali com prazer como um dos nossos, e o mais graduado, e não como uma visita de cerimônia.

Já aí se havia ele rendido completamente, para o que cooperou o substancioso feijão, do qual, com certeza cansado da cozinha sofisticada dos jantares internacionais, almoçou duas vezes.

Deste dia em diante passou o Embaixador a ser o membro mais entusiasta da Comissão de Construção. O que lhe pedíssemos tinha acolhimento imediato, usando, se necessário, todo o peso do seu prestígio.

O pouso dos helicópteros na Holanda

Logo em seguida, numa situação crítica que atravessamos, vimos quão valiosos eram os dividendos desse "investimento". Usando verba de equipamento, adquirimos na Inglaterra três helicópteros novos, *Westland*, que serviriam como "anjos" nas provas de vôo (helicópteros de socorro que acompanham o navio a pouca altura, prontos a recolher as vítimas de eventual acidente), manteriam o adestramento dos pilotos e fariam funcionar as instalações e a organização do convés de vôo.

Como nos era impossível registrá-los internacionalmente como aeronaves, pois eram classificados como "objetos voadores não identificados", pretendíamos fazê-los voar diretamente da fábrica, em Lee-on Solent, para o convés do *Minas*. Mas, no dia da travessia, o tempo fechou, com ventos fortes que poderiam lançá-los, na hora do pouso, de encontro a altos guindastes localizados no cais onde o NAeL estava atracado. A prudência aconselhava que estacionassem antes no Heliporto de Rotterdam até que, com melhoria das condições meteorológicas, pudessem ser transladados em vôo para o navio. Telefonei para o diretor do Heliporto e ele me perguntou pelos números de registro das unidades. Quando lhe informei que não tinham, respondeu-me que, neste caso, seria impossível me atender, pois os regulamentos a que devia obedecer vedavam-lhe receber helicópteros que não existiam.

Neste momento já eles vinham se aproximando de Rotterdam e o problema tornou-se crítico. Lembrei-me então do Embaixador, achando que só ele poderia nos socorrer.

Chamei-o ao telefone e expus-lhe o que acontecia. Imediatamente ligou para o Príncipe Bernard, inspetor-geral da Aviação na Holanda. Mais uns minutos e o inflexível diretor do Heliporto telefonava-me, afirmando que teria muito prazer em receber nossas aeronaves, que ali ficariam como hóspedes do Governo holandês o tempo que quiséssemos. Não sei como se traduz para holandês a palavra "pistolão", mas tenho a certeza que a palavra existe ou, se não existe, faz muita falta ao léxico local.

No dia da incorporação do *Minas*, tive o prazer de, em nome da Marinha brasileira, condecorar o Embaixador Souza Leão com a Ordem do Mérito Naval, em seu grau máximo, de Grande Oficial. O que coroou uma grande, agradável e útil amizade.

(Veja no anexo a relação nominal da oficialidade e dos suboficiais no dia da Mostra de Armamento.)

FOMOS PARA O MAR...

Tudo o que se referia ao navio propriamente dito – casco, máquinas, equipamentos – havia sido recebido e testado à satisfação. A parte vinculada à aviação – convés de vôo, catapulta, cabos de parada, elevadores etc. – estava ainda atrasada. Com apoio do Departamento Técnico da Comissão, chefiado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Arnaldo de Negreiros Januzzi, e de seus engenheiros, Capitães-de-Fragata Paulo Domingos Ribas Ferreira, Décio Sinch de Campos e Paulo Vaz de Mello, e do Imediato Rezende, que se encarregava de adaptar a guarnição ao navio, julguei que devíamos desde logo fazer as provas de mar, pois teríamos assim tempo de corrigir os defeitos que aparecessem antes das provas de vôo, quando tudo que se referia à "base" deveria estar perfeito.

Lamentavelmente, houve alguma reação da parte dos oficiais do Departamento de Máquinas, que se apegaram a uma cláusula do Contrato da Obra que dizia deverem ser as provas de mar realizadas com o navio "pronto sob todos os aspectos". Mas resolvi endurecer, pois estava consciente – e comigo os engenheiros da Técnica e o imediato – que seria extremamente útil a nossa ida para o mar naquele momento e que o navio em si mesmo estava "pronto sob todos os aspectos". A saída foi mantida, apesar dos "avisos de temporal" (*storm warnings*) da Meteorologia. E realmente a *storm* nos pegou, obrigando-nos a capear uma noite inteira – nós e muitos petroleiros –, principalmente porque não confiávamos nas "peias" provisórias que tinham sido colocadas para fixar ao convés um guindaste sob rodas de 35 toneladas, pois havia balanços de 25°.

E realmente a *storm* nos pegou, obrigando-nos a capear uma noite inteira, pois havia balanços de 25°

Enquanto seguíamos pelo canal de Rotterdam com prático e seis rebocadores com cabos passados ao navio (embora não dissessem, as autoridades portuárias não brincavam com a hipótese, por mais longínqua que fosse, de terem um encalhe obstruído a "veia jugular" do comércio holandês), quando se quis utilizar as máquinas para auxiliar o seu giro, numa volta mais apertada, o *Minas* se portou de maneira muito esquisita.

Corrrendo a raia do De Gaussing

Fomos adiante; o prático nos largou na barra, enfrentamos a entrada do navio em um "corso" de enormes barcos navegando com intervalos de 500 metros nas duas direções, e rumamos para Antuérpia, onde deveríamos correr na raia de ajustagem dos circuitos de

neutralização magnética do casco (*de gaussing*), pois o Mar do Norte ainda era considerado infestado de minas magnéticas.

No fim de cada corrida, precisávamos girar com as máquinas e o leme, pois o espaço disponível era pequeno. Mas a manobra simplesmente não funcionou. Havia um completo desencontro entre a ação do leme e a das hélices. Atribui em parte esse fato à nossa inexperiência em operar um navio daquele porte. Usamos rebocadores para nos ajudar e voltamos para o mar.

Dois dias depois, a mudança de uma lâmpada queimada do telégrafo das máquinas permitiu que se descobrisse que as suas ligações estavam trocadas. Quando dávamos ordem para a máquinas de boreste, a de bombordo recebia-a e, o que era pior, acusava o recebimento da ordem como se fosse a de boreste. Daí a confusão que, felizmente, não ocorreu numa situação marginal e perigosa.

Isto e mais todas as válvulas de garganta (de ligação das caldeiras com as turbinas) avariadas – o navio entrou no porto a reboque – e o despalhetamento dos ventiladores dos exaustores das praças de caldeiras, devido ao desenho defeituoso da câmara de exaustão ter criado uma sensível contrapressão, e outras avarias não tão importantes, mostraram o acerto da realização imediata das provas de mar.

E também acima de tudo, os oficiais, sargentos e praças que isoladamente haviam sido enviados para Rotterdam transformavam-se numa tripulação.

Quarenta e cinco dias depois, novamente cruzamos a barra para uma segunda prova de mar, a fim de testar a correção dos defeitos encontrados na primeira.

Desta vez não houve tropeços, e aproveitamos para determinar os chamados dados táticos do navio, isto é: raios, avanços e caimentos das curvas de giro em vários ângulos de leme; aceleração, desaceleração e as curvas de rotação x velocidade.

Correndo a milha medida

Para traçar estas últimas, precisávamos de uma milha medida e, estudando as cartas marítimas e roteiros, concluímos que a mais convenientemente localizada era uma existente dentro da ria (um tipo de baía de barra ampla, que se alonga e vai fechando para o fundo) de Ferrol del Caudillo, no norte da Espanha.

"Mas o senhor vai encalhar! O fundo da ria está assoreado e, por isso, mudamos a milha medida para fora da barra. A carta e o roteiro ainda não foram corrigidos"

Oficial da Marinha espanhola

Entramos na ria e fundeamos em frente à cidade, aguardando o prático. Como este demorasse e, de acordo com a carta, o local da milha parecesse em ordem, resolvemos suspender e fazer as corridas sem ajuda. Já o ferro estava para arrancar quando interrompemos a manobra para aguardar uma lancha que se aproximava e sinalizava. Vinham nela um oficial da Marinha espanhola que seria o "ligação" e o esperado prático.

Quando lhes disse o que pretendia fazer, bradaram imediatamente: "Mas o senhor vai encalhar! O fundo da ria está assoreado e, por isso, mudamos a milha medida para fora da barra. A carta e o roteiro ainda não foram corrigidos". O hidrógrafo que existia em mim torceu o nariz ante este fracasso dos Avisos aos Navegantes, mas o comandante respirou

aliviado por ter escapado por um fio de um acidente naquela altura dos acontecimentos, e de suas repercussões no Brasil, junto aos nossos invisíveis "inimigos".

Corremos a milha e tudo deu certo, obtendo-se maiores velocidades que as previstas.

E divertimo-nos com o prático.

Era um espanhol falador, de grandes gestos, e, via-se pelo amarelo dos dentes e do bigode, um fumante inveterado.

Exatamente durante as corridas estava-se testando as canalizações de combustíveis de aviação e, à vista da possibilidade de se constatar escapamentos, proibia-se o fumo em todo o navio. E a ordem era repetida a cada 15 minutos pelos alto-falantes, para não haver esquecimentos.

O fato de não poder fumar transformou o espanhol extrovertido e bem-humorado em um ser desesperado e mudo, andando nervosamente pelo passadiço. E sua aflição explodiu pelo passadiço em altos brados quando era lembrado da proibição pelos avisos dos alto-falantes. Aí não se continha e berrava: "*Y todavia hablan, y todavia hablan...*"

No regresso para o porto, já agora calmo, com um cigarro ininterruptamente na boca, voltou à sua exuberância anterior.

A barra estava praticamente obstruída por barcos de pesca em seus afazeres. A solução drástica que encontrou foi meter a proa no conglomerado e espalhar pescadores em todas as direções.

O que ele ouviu – revidando à altura – foi a maior coleção de palavrões que já feriu nossos ouvidos, naquele tempo já acostumados à discrição holandesa, ou talvez porque não compreendêssemos o que falavam.

Mas agora entendíamos, e os impropérios espanhóis não seguem a regra inglesa definida pela classificação de *four letters words*. São frases inteiras que empregam, sofisticadas, imaginosas, envolvendo, numa mesma descompostura, a pessoa insultada, seus parentes (quanto mais próximos melhor), amigos, hábitos, implicações genéticas, práticas infames. E aquilo saía em catadupa, subindo e descendo, dos barcos para o passadiço e do passadiço para os barcos. Espetáculo e vocabulário de causarem inveja às *jeunes filles* da atualidade, que são proficientes neste capítulo.

Dois incidentes de navegação

Dois incidentes de navegação nessa segunda prova de mar, merecem um registro especial.

Navegávamos certa manhã nas proximidades das costas da Escócia.

Tinha eu conseguido folga para um dos raríssimos cochilos que o tráfego intenso do Mar do Norte me permitia, quando o telefone ligado ao passadiço acordou-me, pedindo meu comparecimento urgente. Encontrei o navio imerso na escuridão de um nevoeiro de visibilidade zero – e o mostrador do radar coalhado de alvos nos rodeando, os quais, em marcha reduzida, driblávamos como podíamos. Com a vinda do sol, a névoa começou a elevar-se, e verificamos que tínhamos em torno perto de 30 "pesqueiros"... russos. Mas "pesqueiros" sofisticadíssimos, pois eram equipados de antenas complicadas e os "pescadores" no convés nos apontavam máquinas fotográficas dotadas de tremendas teleobjetivas, com certeza destinadas a detectar e fotografar os peixes... Tratamos de nos safar cuidadosamente, porque um abalroamento poderia significar o início da Terceira Guerra Mundial...

No regresso para Rotterdam, ao atravessarmos o Canal da Mancha, começamos a interceptar uma série de mensagens telegráficas e por elas ficamos sabendo que cruzávamos pelo meio de uma manobra da NATO, e os dois partidos se surpreendiam com o aparecimento inesperado de um na-

vio-aeródromo desconhecido na área. E especulavam se seria um russo espionando e perturbando o exercício.

Durante o dia, fomos freqüentemente reconhecidos por aviões de patrulha *Atlantique* da Marinha francesa e, à noite, nos entretivemos tentando iluminar o que, provavelmente, era uma formação de seis contratorpedeiros que apareciam no radar como se estivessem nos escoltando. Aproávamos repentinamente na sua direção, mas eles também estavam plotando nossos movimentos e logo, em manobra perfeita, afastavam-se sempre se mantendo fora do alcance dos holofotes.

...E DEPOIS PARA O AR

A nossa maior preocupação, contudo, prendia-se às provas de vôo, pois nelas não só iríamos testar equipamentos, até então desconhecidos, como também experimentaríamos o pessoal em funções no convés de vôo, que constituíam absoluta novidade para a Marinha.

Já de há muito vínhamos preparando os homens responsáveis pelas atividades aéreas. A guarnição da catapulta – o mais delicado e responsável dos equipamentos – começou o adestramento nos Estados Unidos e continuou na Inglaterra, há mais de um ano.

A turma de manobra das aeronaves seguiu um curso intenso na Marinha inglesa e depois prosseguiu o treinamento a bordo, orientando e abastecendo os helicópteros e três aviões de ataque que a Marinha americana nos cedera sob estrita condição de que só fossem utilizados para as diversas manobras nos conveses de vôo e do hangar.

E a superestrutura do *Minas* coloriu-se de camisas amarelas, vermelhas, verdes, marrons, com aqueles que as vestiam bracejando, num balé exótico, e seus braços abertos, com gestos convidativos aos aviões, tanto que receberam logo o apelido de "Jesus está chamando"...

Um esquadrão inglês especializado em testes, incluindo aviões *Gannet* e jatos *Hawks*, o *Trial Group*, foi contratado. As provas seriam em fins de outubro, mas em agosto tivemos que nos deslocar para Londres – eu, os chefes dos Departamentos de Operações e de Aviões e oficiais das divisões do convés de vôo, para os entendimentos preliminares.

Na minha geração, o Almirantado inglês representava o máximo em Marinha, infundindo-nos grandes respeito, haurido em leituras que iam dos volumes de História Naval e de Estratégia e Tática aos romances de Forester, descrevendo a carreira aventurosa do Almirante Hornblower nas guerras napoleônicas.

Iríamos no dia seguinte ter uma reunião com este respeitável Almirantado, e matutávamos no quarto do hotel como nos sairíamos nas provas.

A alguém ocorreu a idéia de se preparar um panfleto mimeografado no qual registrássemos, em inglês, as informações que possivelmente nos seriam pedidas e as perguntas que desejávamos fazer, havendo espaço em branco para as anotações. Demos uma virada, os escreventes do Adido Naval nos auxiliaram e, pela madrugada, o folheto estava pronto.

Os corredores que percorremos no Almirantado e a sala de reuniões, devo confessar, não foram de molde a nos infundir muito respeito. Eram porões, com tubulações de aquecimento e fiação elétrica à mostra. Rodeamos uma mesa, nós e os ingleses liderados pelo capitão-de-fragata comandante do *Trial Group* e ficamos calados, cada um esperando que o outro desse o "pontapé inicial da peleja". Como a coisa não se decidia, timidamente apresentamos o nosso folheto, que foi recebido

com entusiasmo, porque eles também não sabiam como começar.

Em seguida, sem falsa modéstia, nós todos falando inglês, conhecendo muito bem as nossas funções e os equipamentos que nos cabia operar, suas possibilidades e limitações, impusemo-nos e obtivemos com isso um clima de confiança que se manteve até o fim das provas.

Terminamos por marcar para as 7 horas da manhã de determinado dia, três meses depois, a nossa chegada a Portsmouth. Nesta hora, exatamente, largamos ferro em Spithead,[3] fundeadouro que nos evocava as aventuras marítimas nelsonianas, que todas ali começavam ou acabavam.

Um capitão-de-corveta da *Royal Navy* apresentou-se à nossa disposição e comunicou-me que naquele dia, às 11 horas em ponto, o *Comander-in-Chief – Portsmout*, a quem ficaríamos subordinados, me receberia. E fixou o uniforme, disse que bebidas me seriam oferecidas e informou-me que, findos 15 minutos, esperavam que eu me despedisse.

Às 10h55, estávamos no *hall* do edifício do Comando, mas ficamos passeando diante da porta do gabinete do Almirante até a hora exata da apresentação.

Eu imaginava o meu visitado de pé, atrás da porta, da mesma forma escravo da lendária pontualidade inglesa – o que se confirmou quando, na última badalada das 11, os batentes se abriram e um homenzarrão de 2 metros de altura e meio metro de largura, com enormes barbas brancas – assemelhava-se ao Almirante Barroso sobre a caixa de rodas da *Amazonas* –, apareceu, ereto, aguardando por mim e pela hora.

Depois de cumprimentos formais, perguntou-me se eu era aviador. Ante a minha resposta negativa, abriram-se as comportas do que deveria ser reação de muitos anos de debates e discussões, nem sempre vitoriosos. Afirmou enfaticamente: "... no que vocês fazem muito bem. Os aviadores não entendem nada do emprego tático de uma unidade que é um todo – o navio-base e os aviões. Só pensam nos aviões, os quais, sem o navio, não terão a continuidade de ação necessária para serem úteis taticamente. Sou de comunicações e comandei navios-aeródromos, comandei divisões de NAes, e acho que o fiz muito melhor do que qualquer aviador." E foi assim por diante.

Findos os 15 minutos, fiz menção de me retirar, mas ele pulou por cima das próprias determinações e só depois de 50 minutos de diatribes contra os pilotos pude sair, chegando atrasadíssimo, furando completamente a celebrada pontualidade, a um almoço no NAe *Victorious*, que iria operar conosco durante as provas.

Passamos dois dias recebendo material e pessoal, transportados por um navio de rodas, cuja caixa entrava por baixo da extremidade do convés em ângulo, permitindo boa atracação.

A saída para receber no mar os aviões do *Trial Group* estava marcada para às 7 horas da manhã (parecia que tudo na Inglaterra devia ter início nesta hora). Mas amanhecemos imersos num nevoeiro leitoso, impedindo até de se avistar a proa. Entretanto, o postos de suspender foram tocados e o ferro começou a ser içado. O oficial de Ligação veio afobado ao passadiço e perguntou-me se iríamos suspender com aquela cerração. Tive o prazer de esnobar a Royal Navy, confiando na eficiência do Centro de Informações de Combate, dirigi-

3 N.R.: Nessas águas protegidas, entre a Ilha de Wight e a da Grã-Bretanha, fundearam os navios para a parada naval em homenagem à coroação da Rainha Elizabeth, em 1953, e entre eles, representando o Brasil, o Cruzador *Barroso*.

do pelo Capitão-de-Corveta Arthur Ricart da Costa, atual Comandante-em-Chefe da Esquadra. Respondi com ar de surpresa: "E por que não? Não vejo nenhuma dificuldade num nevoeirozinho à-toa. O inglês olhou desconfiado para o *south american* (embora já tivesse confessado sua admiração pela ordem do navio e a eficiência com que se tinha processado o embarque do Grupo Aéreo) e informou: "Mas os aviões com este tempo não conseguem decolar de sua base terrestre." "Bem, se é por causa dos aviões, aguardamos. Avise-me quando forem capazes de levantar vôo."

Quando por fim suspendemos, ainda navegamos todo o canal de acesso a Portsmouth às cegas, orientados pelo CIC. Aí foi o comandante do Grupo que veio elogiar o excelente trabalho de marinharia.

Recolhemos os aviões com o convés de vôo guarnecido pelos ingleses e passamos a tarde dirigindo-nos para Lime Bay, onde iríamos nos encontrar com o *Victorious* e iniciarmos as operações aéreas.

À noite houve uma reunião dos ingleses com os oficiais de Operações e de Aviação, para fixar detalhes das provas. As recomendações, principalmente sobre a eterna pontualidade, frisando que às 7 horas em ponto (sempre as horas) deveria estar o primeiro avião no convés, foram enfáticos e formais demais para nosso gosto e o Capitão-de-Fragata Jayme Leal Costa Filho, chefe do Departamento de Aviação, resolveu fazer uma brincadeira para quebrar aquele gelo e aquela pose. Às 7 horas exatamente, com toques, apitos e a buzina do elevador berrando estridentemente, apareceu no convés uma miniatura de avião. O *sense of humour* inglês prevaleceu, houve uma risada e o ambiente de cordialidade que foi criado continuou durante todas as provas.

No primeiro dia, os ingleses permaneceram no convés e na torre de controle. No segundo, ainda de marcação, foram espectadores. No terceiro, nem mudaram o uniforme, deixando tudo nas nossas mãos.

Os pilotos eram excelentes, sendo capazes de pegar o cabo de "parada" que indicávamos para ser testado, decolando indiferentemente pela catapulta ou em corrida livre, com habilidade de surpreendente. Mas o que realmente emocionou-me, quase às lágrimas, foi ver os nossos Antônio Maria da Conceição ou Jesus das Dores, nordestinos de 35°C à sombra, dirigirem e abasteceram os aviões, ou deitados, segurando as escoras em baixo dos jatos rugindo, num convés varrido por ventos de 40 nós e com quase zero de temperatura, como se nunca tivessem feito outra coisa na vida, agindo com simplicidade, a frieza e a certeza de veteranos.

No primeiro dia os ingleses permaneceram no convés e na torre de controle. No segundo, ainda de marcação, foram espectadores. No terceiro nem mudaram o uniforme, deixando tudo nas nossas mãos

Como resultado disso tudo, tivemos o prazer, em jantar de despedida dos ingleses, de ouvir o *Trial Group Comander*, um ás de muitos anos de aviação, que tinha pertencido ao Grupo Aéreo do *Vengeance*, afirmar que tinha vindo para bordo meio receoso, afinal de contas iriam operar com pessoal que nunca tinha visto um navio-aeródromo antes. Mas agora podia afirmar que o *Minas* ombreava-se aos melhores

navios-aeródromos da Royal Navy, e as operações realizadas só haviam apresentado um defeito: não se ter verificado um incidente (e não diria acidente), o que não pensássemos ser o normal.

Quando regressamos a Rotterdam, o *Minas* seria outro navio. Irreconhecível. Tinha recebido definitivamente a "centelha de vida".

Tornava-se definitivamente um NAVIO DE GUERRA.

A CRISE DE MATERIAL

Tive um chefe que não acreditava em sorte ou azar. Achava que se podia encontrar sempre a causa direta ou indireta de qualquer coisa boa ou má que nos acontecesse, com certeza fruto de acertos ou erros anteriores.

Para obter o êxito que indiscutivelmente verificou-se no preparo do *Minas*, foi preciso que vencêssemos centenas de pequenas crises e, em especial, duas de grande proporções, que, se não tivessem sido superadas, teriam transformado em um desastre o recebimento e a organização do navio, uma referente ao material e outra ao pessoal.

Mas agora podia afirmar que o *Minas* ombreava-se aos melhores navios-aeródromos da Royal Navy

Trial Group Commander (RN)

O problema de catapulta

A primeira atingiu a catapulta a vapor.

Consiste esta em dois cilindros de 50 metros de comprimento, montados numa calha colada sob o convés de vôo. Os êmbolos, quando acionados pelo vapor, movimentam, no convés, através uma fenda-trilho, a lançadeira, uma peça que leva o avião, acelerando-o de zero a até 200 quilômetros por hora e até encontrar um esbarro na proa. Daí por diante, o avião, a todo o motor, é lançado no espaço, já com velocidade de sustentação.

A instalação dessa parafernália exigiu três meses de serviço especializado, havendo necessidade de se proteger os trabalhos com um pavilhão, de maneira que os alinhamentos, que deveriam ser perfeitíssimos, fossem feitos com temperatura e grau de umidade constantes.

Para os testes preparatórios da catapulta, antes de ser utilizada com aviões, empregava-se um tipo de veículo pesando tanto quanto o avião *S-2F* (12 toneladas), mas bojudo suficientemente para provocar empuxo da água e boiar.

Era ele lançado e, do mar, trazido novamente à catapulta por uma cábrea e, em seguida relançado – isso umas 400 vezes, pelo que foi logo chamado de "amélia" (a mulher de verdade, humildemente pronta a servir, por pior que seja tratada).

No segundo dia das experiências, aconteceu algo espantoso na Holanda – um dia de sol forte, e a temperatura no convés atingiu 38° (!). E, com a dilatação por ela provocada, a fenda-trilho fechou e prendeu a lançadeira. Foi-se verificar a causa e descobriu-se que as paredes laterais da calha faziam quase um ângulo reto com o convés, pelo que a sua dilatação afetava grandemente a fenda-trilho. O correto seria as referidas paredes terminarem um ângulo em agudo, diminuindo o efeito da dilatação, de forma que a fenda-trilho permanecesse aberta com qualquer temperatura.

O estaleiro prontificou-se a refazer o serviço, mas isso significaria desmontar toda

a proa e, principalmente, exigir novo alinhamento com todos os cuidados do primeiro, ou, em outras palavras, a obra seria prolongada por seis ou mais meses, com aumento considerável de despesas e tremenda repercussão no Brasil, para grande alegria do "Clube dos Inimigos do NAe".

Foi convocada uma reunião que durou oito horas, participando nosso Departamento Técnico, os ingleses da catapulta e os holandeses do estaleiro, falando-se em três línguas diferentes, das quais só entendíamos duas. Uma hipótese aventada para se evitar o desastre seria soldar lateralmente à calha uma série de barras de aço, que lhe dariam o perfil desejado. Mas corria-se o perigo das altas temperaturas da solda afetarem o alinhamento – e voltar-se-ia à calamitosa situação inicial.

Sabia-se de uma universidade alemã que dispunha de equipe especializada em controle de alinhamentos, e que foi contratada imediatamente pelo telefone. E resolveu-se tentar a solda, a ser suspensa tão logo afastasse o alinhamento, avisado os soldadores telefonicamente pelos controladores.

Este resumo, em poucas palavras, não traduz com realidade os infindáveis debates, propostas, contrapropostas e opinião: era uma decisão dificílima de se tomar. Felizmente tudo funcionou a contento, e as barras de aço deram outra forma ao berço. Mas então apareceu outro problema: como se conseguiria na Holanda novamente aquela temperatura no convés para testar a solução dada. Tivemos que nos deslocar até a costa de Marrocos, na segunda prova de mar. E, com o sol aquecendo as chapas a 50º, a "amélia" correu suavemente, como têm corrido os aviões até hoje.

A CRISE DE PESSOAL

Esta foi pior, não só porque sua solução não dependia de nós, como poderia afetar algo que é mais importante que qualquer equipamento – o moral da guarnição.

Recebíamos mensalmente, da Delegacia do Tesouro em Nova Iorque, o quantitativo necessário para o pagamento do pessoal, que, nos últimos meses da estadia, atingia perto de 200.000 dólares.

A falta de numerário para pessoal

Num determinado mês, este dinheiro não veio. Informaram-me que se tratava de uma falha momentânea. Como dispúnhamos de sobra na verba de material, pois estava havendo um atraso da parte do estaleiro na prontificação de um item (o elevador de foguetes) e, de acordo com o contrato, o pagamento das prestações haviam sido suspensos, decidi, mesmo consciente da irregularidade que estava cometendo, es-tornar a verba e pagar o pessoal. Esperava que logo pudesse corrigir a situação, mas no outro mês a dose repetiu-se. Ainda recorri ao estorno da verba.

O pagamento do pessoal, nos últimos meses da estadia, atingia perto de 200.000 dólares

No terceiro mês, contudo, não me atrevi a continuar nesta prática, pois o estaleiro poderia completar o item faltoso e, sem meios para saldar as prestações atrasadas, teríamos que pagar substanciosa multa, despesa difícil de explicar, pois tínhamos recebido dinheiro suficiente para os pagamentos.

Assim a crise explodiu, com dois aspectos mais sérios: uma parte da guarnição chegara na Europa há pouco tempo e não tinha tido oportunidade de economizar como os mais antigos, e as famílias no Brasil precisariam receber os seus vencimen-

tos para subsistência; e quase todos os homens já haviam adquirido presentes – os chamados *goods* –, como pequenos rádios, vitrolas etc., numa série de fornecedores. As dívidas, embora pequenas em relação a cada comprador, no conjunto atingiam 400 ou 500 mil dólares. E como ainda éramos uma obra, e não um navio de guerra, havia possibilidade de uma ação jurídica ser movida pelos credores contra a Comissão de Construção, com as impensáveis repercussões que isso poderia ter.

Resolvemos atacar o problema seguindo três caminhos: obter a compreensão do pessoal afetado, evitando pânico; conter os credores; e conseguir de imediato, através da interferência do Ministério da Marinha junto ao Ministério da Fazenda, que houvesse um estorno oficial da verba de material para a de pessoal.

Começamos pela guarnição. Reunimo-la em formatura sem grande rigidez militar – esperando que assim os homens tivessem maior receptividade individual ao que se queria dizer – e lhe foi exposta claramente, em detalhes, a situação, pedindo que cooperasse, pois tudo faríamos para resolver rapidamente o impasse. Esta reunião foi seguida por outras, cada 15 dias, nas quais os interessados eram postos a par da evolução dos acontecimentos.

Mas como não tínhamos um meio de avaliar tais carências, dissemo-lhes que escrevessem num bilhete o numerário que necessitavam. Se tivessem economias, que nada pedissem. Se precisassem de 153 dólares, não solicitassem 154, porque alguém que dependesse de 162 iria receber só 161. Sabíamos do risco que esta decisão representava, mas a reação foi excepcional. Muitos nada pediram

*

Durante este período de vacas magras, foram realizadas as provas de vôo, época de trabalho duríssimo, e não se percebeu um movimento de revolta ou de indisciplina

Para resolver os problemas financeiros dos recém-vindos, utilizamos os juros que recebíamos, referentes ao depósito bancário das prestações não pagas ao estaleiro. Estas quantias eram graficamente recolhidas ao Fundo Naval e imediatamente liberadas para a Comissão de Construção. Com elas pagávamos aluguel de salas em Rotterdam, custeio de veículos etc., mas no momento havia uma disponibilidade de uns 100 mil dólares, que decidimos distribuir em vales pelos mais carentes.

Mas como não tínhamos um meio de avaliar tais carências, dissemo-lhes que escrevessem num bilhete, entregue aos encarregados de divisões respectivas, o numerário que necessitavam. Se tivessem economias, que nada pedissem. Se precisassem de 153 dólares, não solicitassem 154, porque alguém que dependesse de 162 iria receber só 161. Sabíamos do risco que esta decisão representava, mas a reação foi excepcional.

Muitos nada pediram. Outros escreviam 143 dólares e voltavam para dizer que, pensando melhor, lhes bastariam 141.

Durante este período de vacas magras, foram realizadas as provas de vôo, época de trabalho duríssimo, e não se percebeu um movimento de revolta ou de indisciplina.

O oficial inglês às nossas ordens, sabendo do caso, ficou surpreso com a ausência de reação negativa da parte do pessoal, dizendo que não gostaria de ter tido aquela experiência na Royal Navy, mesmo durante a Guerra.

Quanto aos vendedores de *goods*, juntei-os numa sala, expliquei também, mas de maneira mais comedida, o que estava acontecendo e encareci a necessidade de terem paciência, dando o meu aval quanto ao pagamento futuro (como iria honrá-lo, caso falhasse o recebimento, até hoje não sei). Aguardaram confiantemente e, quando os vencimentos começaram a fluir, a cobrança foi organizada sob a direção de um oficial escalado especialmente para isso, que colocou cada credor em um compartimento do navio, para ser procurado pelos devedores. A veia humorística local denominou esta organização de divisão GG (Goods e Gringos) e nos acostumamos a ouvir os alto-falantes berrarem: "O Sr. Moysés, dos rádios, aguarda o pessoal no compartimento B-75-L". Todas as dívidas foram saldadas antes de sairmos da Holanda e, em reconhecimento possivelmente ao meu arriscadíssimo aval, presentearam-me com um horrível relógio de mesa, que me deu enorme trabalho para passá-lo adiante.

Um fator de complicação colateral adveio do fato de algum jornalista ser informado do que se passava e, em conseqüência, uma agência distribuiu a notícia, deformada, por todos os jornais da Holanda. Davam a entender que não havia dinheiro para nada, o que não era verdade, pois as dificuldades só atingiram o pagamento do pessoal. Para o resto não tínhamos problemas.

Mas, com a publicação, os fornecedores ficaram inquietos e precisou que o estaleiro lhes assegurasse que não teriam problemas em receber o que lhes era devido.

Assim mesmo, a Remington Rand da Holanda, com quem gastávamos cerca de 10 mil florins mensais – pagos religiosamente – com microfilmagens e reproduções das plantas e desenhos, enviou-nos uma cobrança áspera e ameaçadora de 6 florins e meio (hoje seriam em torno de Cr$ 500,00), que deveriam ter passado despercebidos em um acerto de contas. Antes de reagir com uma carta malcriada, mandei pagar-lhe a dívida com 650 moedinhas de 1 centavo, que receberam com muito prazer.

Também bares e restaurantes recusavam-se, às vezes, a servir os marinheiros, alegando que eles não teriam dinheiro para pagar, o que causava justas e violentas reações que me abstinha de castigar. Até um vexame maior passamos no hotel no qual normalmente colocávamos os nossos hóspedes ou elementos que vinham a Rotterdam a serviço, saldando os débitos acumulados mensalmente. O Adido Naval em Londres, que viera à Holanda devido às relações comerciais que mantínhamos, por seu intermédio, com o Almirantado britânico, teve sua bagagem bloqueada quando quis assinar a conta, de acordo com nossas instruções.

Os esforços no Brasil para o estorno de verbas ou para solucionar, de alguma outra maneira, a situação, não deram resultado. A solução foi mesmo obtida através de contatos nossos com o delegado do Tesouro em Nova Iorque, que, inicialmente, modificou a classificação das verbas de material e pessoal e, depois, com a melhora da posição financeira internacional do Brasil, completou-as. O pesadelo durara três meses.

Em resumo, tratou-se de uma dificuldade administrativa fora de nosso controle, que quase pôs a perder todos os esforços, de treinamento, de organização. Mas, como qualquer dificuldade tem sempre seu lado positivo, serviu para demonstrar como se pode contar com os nossos homens em situações críticas, mesmo quando interesses pessoais e essenciais estão em jogo.

O DIFÍCIL REGRESSO

A 6 de dezembro de 1960, numa tarde fria e cinzenta do começo do inverno holandês, ante os olhos comovidos e entusiasmados dos elementos do Departamento Técnico e da tripulação – e contando com uma assistência seleta, convocada pelo prestígio de nosso amigo, o Embaixador Souza Leão –, **a bandeira brasileira subiu** lentamente no mastro de popa, transformando a obra do *Minas Gerais*, oficialmente, em um navio de guerra, o primeiro navio-aeródromo da Marinha do Brasil.

O pesadelo durara três meses

Mas a emoção desse dia foi substituída, nos dias a seguir, por nova preocupação: não recebíamos ordens de regresso, a fim de evitar complicações FAB X Marinha nos últimos momentos do Governo Juscelino, como soubemos depois.

O tempo passava e o *Minas*, agora não mais uma obra, não saía da Holanda, nem davam explicações ao Governo holandês. Este, discretamente a princípio, e depois, abertamente, pediu-as ao Embaixador. Ele e eu telegrafávamos com freqüência aos nossos respectivos Ministérios, sem obter resposta. Chegamos mesmo, em desespero, a cogitar com o estaleiro numa comunicação oficial de que o navio precisava de uma última revisão nas máquinas, o que seria uma mentira desagradável para eles e para nós – além das repercussões que teria no sempre alerta "Clube dos Nossos Inimigos".

Por fim, ante a nossa insistência, chegou-nos a **ordem de regresso, a 13 de janeiro**, mas de forma bastante original: poderíamos sair da Holanda, mas, para chegar ao Brasil, dependeríamos de autorização específica. Mais tarde também esta chegou. Um rádio nos impunha como data de chegada ao Brasil o primeiro dia do novo Governo!... Possivelmente, o Presidente Juscelino não queria envenenar seus últimos dias de mandato com a absurda guerra FAB x Marinha.

Por coerência com a recomendação de mantermo-nos no mar, logo após deixarmos a Holanda, cruzamos o Canal da Mancha – local pouco propício para turismo marítimo, principalmente no inverno – e deixamo-nos ficar gazeteando ao longo da costa ocidental africana. Contornamos o Arquipélago da Madeira de tão perto que se viu Funchal; mais ao sul, não nos afastamos do Arquipélago de Cabo Verde, onde havíamos planejado o abastecimento do navio na cidade de Mindelo, na Ilha de São Vicente, na parte do arquipélago batizada de Barlavento.

Para mantermo-nos próximos, de noite rumávamos para o norte e de dia para o sul. Enquanto isso, revíamos o funcionamento de equipamentos e maquinaria, que deveriam chegar ao Rio cem por cento. Fazíamos voar os helicópteros; taxiar pelo convés de vôo e espotar nele e no hangar os velhos aviões cedidos pela Marinha americana, dois procedentes da Marinha holandesa e um da francesa. Com tais exercícios treinávamos o pessoal nas fainas internas de bordo e nas de operações aéreas e do seu controle.

Havíamos instituído um sistema de comunicação para informarmos a tripulação sobre assuntos de interesse. Foi assim que, em cada ocasião, o sistema de fonoclamas de bordo informou à guarnição de nossa intenção de contornar Madeira e reabastecer em Cabo Verde. Descrevíamos as delícias daquela ao mesmo tempo em que comentávamos o passado tenebroso e a visão desoladora que oferecia a Ilha de São Vicente. Com o combustível baixo, tivemos, mesmo, que **fundear na Ilha de São Vicente,** onde contaríamos com uma barca de óleo.

A ilha, realmente, tinha aparência de paisagem lunar, uma rocha esburacada, sem vegetação, pois aí nunca chove, o que não acontece a poucas milhas de distância, na verdejante Ilha de Santo Antão. Meteorologicamente, Cabo Verde é muito peculiar. Houve quem achasse que a escolha foi muito mal feita.

Contrastando com o panorama sombrio, a cidadezinha de Mindelo era toda branca e limpíssima, com habitantes bastante simpáticos, o que, com a forte cachaça de vinho português, a bagaceira, resultou em total e ruidosa confraternização com nosso pessoal. Houve algumas baixas entre os bebedores, mas nada de vexaminoso a lamentar.

A travessia do Atlântico foi feita a 18 nós, sem acidentes, ou mesmo incidentes. Tão calma que os jornalistas que trazíamos a bordo (eram cinco) vieram procurar-me queixando-se de que nada havia de sensacional na viagem que eles pudessem reportar. Respondi-lhes que esperava, e desejava mesmo, que continuasse *não havendo*, pois isso poderia representar uma caldeira explodindo, um helicóptero acidentado, ou coisa pior. Mas perguntei-lhes se não achavam "sensacional" o fato de o navio estar cruzando o Atlântico a mais de 30 quilômetros por hora continuamente, 24 horas por dia, sem descanso, produzindo energia e água doce bastantes para alimentar uma cidade de 5.000 habitantes, ao mesmo tempo em que nele funcionavam um aeródromo, um hospital, uma igreja, um hotel hospedando quase mil homens, um parque industrial (incluindo fábrica de oxigênio e 18 oficinas), cinco restaurantes, três cozinhas, padaria, açougue, leiteria, cinema, sala de diversões, tudo sem haver nenhuma sensação. Soube que um deles aproveitou a "dica" para uma reportagem.

Estes jornalistas, também homens de rádio, montaram uma *estação transmissora* no hangar, que funcionava todas as noites, tendo audiência cativa do pessoal de folga e irradiando para o resto do navio. Eram eles os produtores e apresentadores, e entre a guarnição surgiram cantores, comediantes, autores de diálogos humoristas que declamavam seus versos etc. As *revelações da casa* acabaram por substituí-los até como produtores e apresentadores.

A 31 de janeiro estávamos em Búzios.

Naquele dia dava-se a passagem da Presidência de Juscelino para Jânio.

Fundeados, aproveitamos para uma limpeza geral, preparando o navio para entrada "triunfal" na Guanabara, o que aconteceu no dia seguinte, içada a longa flâmula de FIM DE COMISSÃO, em meio de apitos, lanchas com autoridades, parentes e curiosos.

O Ministro e o Chefe do Estado-Maior da Armada embarcaram ao chegar o navio à Guanabara, trazidos desde a Escola Naval a bordo de um helicóptero Bell-J, pilotado pelo Capitão-de-Fragata Sylvio Caielli de Siqueira. Este foi o primeiro pouso a bordo, em águas brasileiras, efetuado por aeronave não pertencente ao elemento aéreo do *Minas Gerais*.

A seguir, foi entregue ao Ministro o NaeL *Minas Gerais*, indicativo visual A-11, com tudo funcionando, segundo apurado em verificação levada a efeito no momento. Fez-

se notar a velocidade de 25 nós (a mesma máxima de projeto e de experiência de aceitação) à chegada à Baía de Guanabara.

Um *round* – e duro – tinha sido vencido, mas a estrela que brilhava na extremidade da flâmula, agitada pela brisa vespertina, parecia anunciar que novas etapas de luta – e bem pesadas – nos aguardavam, a nós e aos que nos seguiram, o que realmente aconteceu.

🗁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Navios-Aeródromos /; NAeL *Minas Gerais*; Recebimento do NAeL *Minas Gerais*;

APÊNDICE

TERMO DE VIAGEM Nº 5

Janeiro/fevereiro de 1961 – Viagem para o Brasil – Em cumprimento aos rádios 081800, 202358, 212001 e 261653 de janeiro, do Estado-Maior da Armada, o navio se aprestou para deixar definitivamente a Holanda, com destino ao Brasil; partiu pois do Porto de Rotterdam às 09:45h do dia 13 de janeiro, com destino ao arquipélago de Cabo Verde, tendo chegado a Porto Grande, em frente à cidade de Mindelo, na Ilha de São Vicente, às 07:31h do dia 23 e passado na travessia ao largo da Ilha da Madeira e arquipélago das Canárias. Foram navegadas 3.020,5 milhas e feitos 10,0 (dez) dias de mar. Prosseguindo a viagem suspendeu de Porto Grande às 17:05h do dia 24 e fundeou às 07:09 do dia 31 na Enseada de Búzios, em Cabo Frio. Passou nessa singradura ao largo da Ilha de Fernando de Noronha, primeiro território nacional avistado, às 16:00h do dia 27. Foram percorridas 2.580 milhas e feitos 7,0 (sete) dias de mar. No dia 2 de fevereiro foi incorporado à Força-Tarefa 11, constituída pelos Contratorpedeiros *Marcílio Dias*, *Amazonas*, *Araguaia*, *Acre*, *Ajuricaba* e *Araguari*, sendo arvorado a bordo o pavilhão de Contra-Almirante Comandante de Força. Suspendeu então, juntamente com os demais navios, às 07:03h do dia 2, com destino ao porto do Rio de Janeiro, onde chegou às 14:48 do mesmo dia, tendo percorrido 95,5 milhas e feito 0,5 (meio) dia de mar. Durante as movimentações havidas no presente termo, navegou 5.796 (cinco mil, setecentos e noventa e seis) milhas e fez 17,5 (dezessete e meio) dias de mar. Bordo do NAeL *Minas Gerais*, no porto do Rio de Janeiro, em 2 de fevereiro de 1961.

Helio Leôncio Martins
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Comandante

A AVIAÇÃO NAVAL E OS SEUS AVIÕES *T-28**

PAULO RONALDO DALDEGAN MOREIRA
Contra-Almirante (RRm)

SUMÁRIO

Introdução
O propósito do curso nos Estados Unidos
O preparo no Brasil
O curso preparatório
O curso primário
O treinamento básico
O treinamento de vôo por instrumentos
O recebimento das *Golden Wings*
O regresso ao Brasil
O recebimento e montagem dos *T-28*
Os *T-28* prontos para o vôo
Os *T-28* voados por brasileiros
O treinamento em São Pedro d'Aldeia
Os primeiros pousos no NAeL
A emergência em Guarapari
A decisão do Presidente Castello Branco
O passado e o futuro

* N.R.: Este artigo atendeu a uma solicitação da *RMB* a um dos integrantes da nossa Aviação Naval para contar a história dos pilotos dos *T-28* e seus aviões. Os nossos agradecimentos.

INTRODUÇÃO

Esta fase da vida da Aviação Naval foi de extrema importância, pois consolidou todo o esforço empreendido por nossos colegas mais antigos, quanto à implantação de uma mentalidade verdadeiramente profissional, não só quanto ao emprego da arma aérea, mas também quanto à segurança de aviação.

Em 1957, a Marinha já imaginava a utilização de aviões, como projeção de poder, tanto do seu porta-aviões, recém-adquirido da Inglaterra, mas também de suas bases aéreas, no território brasileiro.

Começou-se, então, a selecionar os oficiais que, num futuro próximo, iriam pilotar os aviões que comporiam a Aviação Naval; esta seleção foi realizada com todo o critério e nos mesmos padrões da Marinha americana, para onde, em agosto de 1960, foram enviados 19 oficiais.

A intenção do Ministro da Marinha era a de dar a estes oficiais a oportunidade de aprenderem o máximo da experiência americana, não só através do programa de instrução a ser cumprido mas, também, viverem num ambiente onde tudo girava em torno da segurança de aviação, e a perfeição dos procedimentos de vôo.

O PROPÓSITO DO CURSO NOS ESTADOS UNIDOS

Quero deixar aos leitores desta matéria a mesma impressão que tivemos quando nos foi passada, em sala de aula, a meta que os oficiais aviadores navais – nossos instrutores – tinham, na transmissão de seus conhecimentos:

> *"Queremos dizer que a Aviação Naval americana forma os melhores aviadores navais do mundo; para isto, nós não podemos fazer distinções entre alunos medíocres, normais, ou aqueles que nasceram com o dom de voar. Todos serão submetidos ao mesmo treinamento, mas a ênfase será dada aos que são medíocres e aos normais, de forma a que todos cheguem ao final deste curso com a mesma habilitação que aquele que recebeu de Deus o dom de voar. Todos estarão preparados, igualmente, para as missões e tarefas que irão desempenhar. Quero mesmo dizer que, se aqui tivéssemos um macaco como colega de vocês, ele terminaria este curso com as mesmas habilitações que os senhores. Portanto, não tenham dúvidas que, ao término deste período, também serão considerados como os melhores aviadores navais do mundo!!!... O único segredo, que quero passar aos senhores neste momento, é que o sucesso que terão dependerá exclusivamente da dedicação de cada um, dedicação esta integral, nas 24 horas do dia, pois mesmo dormindo, a mente de cada um dos senhores deverá estar voltada para o aprendizado que aqui estarão recebendo..."*

Foi uma lição completa do que nos esperava... E, realmente, a dedicação foi integral, no cumprimento de todo o programa de pilotagem de aeronaves de asa fixa, culminando com o pouso em porta-aviões.

Estivemos ali durante um ano e meio, e concluímos o curso com sucesso, praticamente todos do grupo, com exceção de um, que não conseguiu fazer o vôo solo, mas foi aproveitado como técnico em manutenção de aeronaves.

O PREPARO NO BRASIL

O Alto Comando da Marinha comprou dois tipos de aviões: os *Pilatos*, para o treinamento primário em aeronaves de asa fixa, e os *T-28*, que seriam empregados como aviões de ataque e, principalmente, a bordo do NAeL *Minas Gerais*.

É importante que se diga que o grupo selecionado para o curso nos Estados Unidos foi escolhido com cerca de um ano de antecedência e, tão logo se reuniu, foi concentrado no então Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval, com sede na Avenida Brasil, subúrbio do Rio de Janeiro.

Os nossos oficiais aviadores navais deram partida no nosso preparo, para que chegássemos aos Estados Unidos em melhores condições de recebermos os ensinamentos da Marinha americana.

O entusiasmo, tanto dos nossos instrutores como dos oficiais alunos e do pessoal subalterno de apoio, era contagiante, a ponto de chamar a atenção daqueles que nos visitavam, ou tinham contato conosco.

Podemos lembrar do período em que estagiávamos no CIAW, onde nos dedicamos ao preparo físico e ao estudo do inglês técnico de aviação: nossos deslocamentos, entre salas de aula, idas e vindas ao rancho etc., eram feitos em formatura, em acelerado, e sempre cantando. Tínhamos o orgulho de sermos os integrantes de um grupo de elite, que iria implantar as bases de uma futura Aviação Naval, cuja projeção, junto aos países aliados, seria, e tínhamos a certeza disto, da maior importância...

Nossos deslocamentos, entre salas de aula, idas e vindas ao rancho etc., eram feitos em formatura, em acelerado, e sempre cantando. Tínhamos o orgulho de sermos os integrantes de um grupo de elite, que iria implantar as bases de uma futura Aviação Naval

O CURSO PREPARATÓRIO

Este grupo de oficiais apresentou-se na Marinha americana em **agosto de 1960**, e iniciou as suas atividades no curso preparatório para o vôo, com a duração de um mês – o *Pre-Flight*.

Como o Ministro tinha pressa na prontificação dos futuros pilotos, o grupo deixou de fazer o curso de adaptação à língua inglesa e ao inglês técnico, que era um estágio considerado de suma importância para a Marinha americana, em face dos riscos envolvidos e inerentes à formação de um futuro aviador naval estrangeiro.

Tal decisão levou o grupo a uma carga de trabalho extremamente pesada, e alguns dos oficiais chegaram quase à estafa.

Graças a Deus, e ao esforço de todos, chegamos ao final desta primeira experiência com excelentes resultados!...

O CURSO PRIMÁRIO

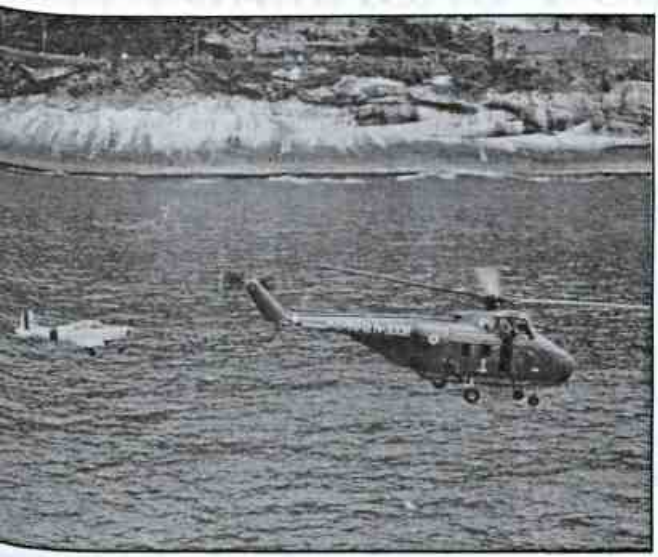
No estágio seguinte, entramos na fase mais gostosa, o *Primary*, onde tivemos o primeiro contato com as aeronaves propriamente ditas – eram os *T-34*; ali, sentimos que voar era muito bom, mas igualmente penoso, pois tudo era uma experiência nova, e que demandava uma dedicação integral e quase que sobre-humana, com pra-

ticamente 18 horas de trabalho por dia (e, muitas vezes, até mais)...

As lutas foram grandes e, por várias vezes, vimos colegas nossos chorarem, por não estarem conseguindo render o que seria necessário em determinados vôos ou etapa a ser cumprida... era duro, para todos nós, estudarmos e praticarmos o vôo, em um idioma que não era o nosso, e com todas as dificuldades e pressões dos instrutores de vôo (que se sentavam no assento de trás da cabine dos aviões e dali nos davam as instruções através dos fones de ouvido).

Cada leitor poderá avaliar a tensão, e a nossa responsabilidade, de termos que mostrar o desempenho dos brasileiros junto a um país como os Estados Unidos da América do Norte...

Mas, graças ao esforço e a dedicação de cada um, pudemos prosseguir com um resultado nunca imaginado pelos americanos: ao final de nosso curso, a turma foi considerada como uma das melhores que já haviam passado pela Aviação Naval da Marinha americana, em mais de 30 anos... Nós nos orgulhamos muito disso!...



O *Pilatus* e um helicóptero rumo a Cabo Frio

TREINAMENTO BÁSICO

Muito bem, concluído o curso primário, começamos o treinamento básico, que era feito nos famosos aviões *T-28*; naquela época, nos sentíamos pequeninos perto daquela aeronave tão grande e com tanta potência... para se ter uma idéia, um piloto em pé passava por baixo de suas asas e, para subir na cabine, galgávamos dois degraus, localizados nos *flaps*. Era um gigante com 1.450 cavalos de força! Esta aeronave podia decolar, com toda potência, e subir na vertical da pista... era impressionante!...

A experiência que tivemos com estes aviões foi fantástica, pois nos mostrou que, se o piloto estivesse realmente preparado para pilotá-lo, com a lição na "ponta da língua", e disposto a cumprir todos os procedimentos de vôo que haviam sido ministrados, a resposta que teria era simplesmente "fora de série"!...

Os estágios pelos quais passamos foram os de adaptação aos *T-28*, formatura (onde aprendíamos a voar em grupo), instrumentos básicos (onde se aprendia a voar sem vermos do lado de fora da aeronave – ou seja, o vôo por instrumentos), antecedidos por vôos em simuladores de vôo e, finalmente, o treinamento para o pouso a bordo (naquela época, no Navio Aeródromo USS *Antietam* – um pouco maior do que o nosso *Minas Gerais*).

O TREINAMENTO DE VÔO POR INSTRUMENTOS

Após esta etapa, prosseguimos com o treinamento de vôo por instrumentos "avançado", realizado a bordo dos aviões bimotores Beechcraft e, pos-

teriormente, o treinamento completo nos aviões *S2F* (semelhantes aos nossos *P-16*, da FAB), inclusive com pousos a bordo do USS *Antietam*.

Até aqui, pudemos dar uma idéia, muito superficial, do nosso programa de instrução na Marinha dos Estados Unidos, e o primeiro contato que tivemos com os famosos *T-28*, até hoje empregados em muitas Marinhas e, até bem pouco tempo, na dos Estados Unidos da América do Norte.

O RECEBIMENTO DAS *GOLDEN WINGS*

Terminado o nosso curso, fomos declarados Aviadores Navais, com a colocação das *Golden Wings* em nossos uniformes, numa cerimônia muito comovente, em que estavam presentes o Almirante Comandante da Aviação Naval em Pensacola, nosso Adido Naval em Washington – o então CMG Berutti*, e os nossos familiares.

O REGRESSO AO BRASIL

Regressamos para o Brasil em **janeiro de 1962**, e fomos para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, enquanto aguardávamos a designação para o NAeL *Minas Gerais*, ou para a Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, recém-criada.

Em 1963, a Marinha comprou os *Pilatos* e os *T-28*. Os *Pilatos* foram para o CIAAN, na Avenida Brasil, onde foram montados e, posteriormente, decolaram de uma pista, ali mesmo preparada, somente para a decolagem destes aviões.

O RECEBIMENTO E MONTAGEM DOS *T-28*

Os *T-28* chegaram a bordo do Navio-Transporte *Soares Dutra*, em caixotes, contendo os motores e as aeronaves desmontadas. Após a chegada do NTr ao Cais do Arsenal, começamos a faina de transferência dos caixotes para o NAeL.

Naquele mesmo dia, teve início a montagem dos aviões, com os membros do Primeiro Esquadrão de Aviões de Ataque e do *Minas Gerais*, orientados por um piloto americano, contratado para nos ajudar na montagem, em testes pré-vôo e em vôos propriamente ditos.

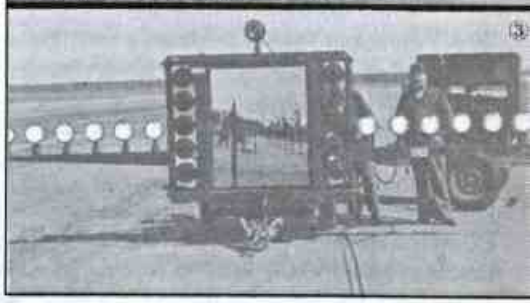
No Curso Primário tudo era uma experiência nova, e que demandava uma dedicação integral e quase que sobre-humana, com praticamente 18 horas de trabalho por dia (e, muitas vezes, até mais)...

É importante dizer que esta montagem, a bordo de um navio, nunca tinha sido feita, pois os componentes a serem montados deveriam estar num ambiente fixo e estável, para que não houvesse nenhum transtorno, quando dos testes pré-vôo e vôo; como nossos *T-28* tinham poucos componentes sensíveis, fizemos toda a faina ali mesmo, no hangar do *Minas Gerais*, em face do extremo sigilo de que se revestia a operação de recebimento dos aviões.

Quando as aeronaves ficaram prontas, o *Minas* se fez ao mar, e só então elas puderam subir para o convés de vôo, quando o navio já estava distante da costa, e longe dos olhares de quaisquer pessoas estranhas à Marinha.

Graças a Deus, tudo deu certo, e os teste de solo e prontificação para o vôo transcorreram sem o menor incidente...

* N.R.: Vice-Almirante Hilton Berutti Augusto Moreira.



① Em Langley (2/61) no *T-34*
② Em Barin (4/61) no *T-28*
③ Espelho de pouso para os *T-28*
④ Em Whiting Field no *Beechcraft*
⑤ Em New Iberia no *S2-F*

A FORMAÇÃO DOS PILOTOS

① CV *Antietam* durante a Segunda Guerra Mundial e após a sua modernização (Foto: *Proceedings*)

② Aviadores navais brasileiros cursando:
Em cima E/D: CT Arnaldo de Oliveira Silva; CC Wigando Engelk; CT Paulo Ronaldo Daldegan Moreira; CC Roberto Arieira; CT Manoel Van Der Haagen da Silva; CC Agmara Xavier de Souza.

Em baixo E/D: CC Talma A. Brasil (Setemburg); CT Julio Sérgio Vidal Pessoa; CT Leonido de Carvalho Pinto; CT Mario L. de Sá Barreto (Linhares); CT Jorge R. A. Vidigal.

③ e ④ Primeiro pouso de um T-28 em São Pedro d'Aldeia

③

Os aviões eram um pouco diferentes dos empregados pela Marinha americana, que tinham as asas mais curtas e não precisavam ser submetidos às regras estabelecidas para aeronaves civis: o nosso, como foi comprado como uma "aeronave civil" (a Marinha ainda não tinha autorização para a compra de aviões militares), ela teria que ter uma autonomia maior do que os *T-28* da Marinha americana, fato que deu origem a asas com envergadura maior, de forma a receberem mais combustível, aumentando, assim, a sua autonomia. Em conseqüência desta envergadura maior, os aviões tinham que subir para o convés de vôo sem as pontas das asas, e ali eram montadas, com todas as dificuldades causadas pelo vento, balanço e caturro do NAeL.

OS *T-28* PRONTOS PARA O VÔO

Finalmente, era chegada a hora da decolagem de bordo do *Minas*!... Tudo correu às mil maravilhas, até que um dos aviões, após a decolagem, estava voando, e o motor começou a falhar. O piloto americano pediu pouso imediato e, na final, o motor parou totalmente. O piloto de provas tinha tomado as precauções necessárias, fazendo uma aproximação alta, na final para o pouso, o que lhe valeu um toque excelente no convés de vôo, com toda a precisão necessária. Foi uma experiência fantástica, que todos nós presenciamos, e pulamos de alegria!...

T-28 VOADOS POR BRASILEIROS

Terminada a fase de testes mecânicos e de vôo, chegava a hora de os pilotos brasileiros, componentes do Esquadrão dos *T-28*, prepararem-se para a decolagem de bordo do NAeL, com destino à Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia. Havia uma preocupação muito grande quanto à decolagem dos pilotos brasileiros, tanto por estarem sem voar por muito tempo (mais do que um ano), como também pela lembrança da tentativa de decolagem de bordo do NAeL, de um avião *Avenger*, que foi recebido na Inglaterra, junto com o *Minas*, e que servia como acessório de ensino e treinamento para a manobra de aeronaves no convés de vôo (e o *Avenger* caiu na água, na tentativa de decolagem para São Pedro da Aldeia!).

No final do Curso Primário, nossa turma foi considerada como uma das melhores que já haviam passado pela Aviação Naval da Marinha Americana, em mais de 30 anos...

Há que se ressaltar, aqui, que o fato de nossos aviadores navais estarem sem voar há mais de um ano os colocava na condição de "desqualificados" para o vôo, devendo, teoricamente, antes de voar novamente, submeterem-se a um treinamento bastante duro, de requalificação em aviões e, principalmente, naquele modelo de aeronave, diferente dos que haviam pilotado nos Estados Unidos da América do Norte; tal situação era agravada, porque este retorno ao vôo seria feito de bordo de um navio-aeródromo, o que se constituía em mais um fator complicador quanto à segurança de aviação*.

Infelizmente, não dispúnhamos de tempo, e o nosso Ministro confiou na excelência da nossa formação, realizada na melhor Aviação Naval do mundo, onde tínhamos nos destacado pelo esmero, dedicação e

* N.R.: Há de se acrescentar, pretendendo chamar a atenção dos leitores, que esta primeira decolagem do NAeL era uma operação sem retorno, a todo risco.

profissionalismo (informações estas prestadas pela própria Marinha americana), e nos liberou para a decolagem do *Minas*.

E como foi que nos preparamos para este vôo inédito e sensacional?

Bem, foi realmente um grande desafio.

Estabelecemos um programa de estudo de todos os manuais de manutenção e operação dos *T-28* e, assim, após este estudo, ensaiamos a decolagem e as manobras do avião, no convés de vôo do *Minas*, até que nos sentimos aptos a fazermos aquela decolagem.

Felizmente, tudo correu bem, e os *T-28* decolaram, chegando à Base de São Pedro da Aldeia sem problemas.

A superestrutura do navio estava lotada com o pessoal da Marinha e, quando decolou o último avião, foi uma alegria total, com gritos e palmas por todos aqueles que tiveram a felicidade de estarem presentes àquele evento tão importante para a nossa Marinha...

Nossos corações (dos pilotos) batiam tão fortemente, que parecia que iam saltar pela boca!...

Tudo correu às mil maravilhas, até que um dos aviões, após a decolagem, estava voando, e o motor começou a falhar. O piloto americano pediu pouso imediato e, na final, o motor parou totalmente. O piloto de provas tinha tomado as precauções necessárias, fazendo uma aproximação alta, na final para o pouso, o que lhe valeu um toque excelente no convés de vôo, com toda a precisão necessária

O TREINAMENTO EM SÃO PEDRO D'ALDEIA

Uma vez em São Pedro, começamos os vôos de treinamento dos pilotos, orientados pelo piloto americano, que fez um trabalho muito bom, instruindo todos nós nas particularidades do emprego e da operação daquelas aeronaves.

OS PRIMEIROS POUSOS NO NAeL

Após meses de treinamento, finalmente estávamos prontos para o pouso a bordo do *Minas Gerais*. Foram momentos de grandes emoções, em que estavam presentes muitas autoridades da Marinha, ansiosas por verem realizado o desejo de voltarmos a operar aeronaves de asa fixa, a bordo do nosso navio-aeródromo.

Aquele dia marcou o início dessas operações...

A EMERGÊNCIA EM GUARAPARI

Àquela época, o nosso navio-aeródromo atravessava um período de muitos problemas em sua propulsão, o que trazia transtornos à operação dos aviões, pois ficava com a sua velocidade muito reduzida, obrigando os *T-28*, que estavam voando, a regressarem para a sua base, em São Pedro da Aldeia.

Houve uma ocasião em que estávamos muito distantes da Base, e voando, quando o navio ficou à matroca (suas máquinas pararam de funcionar, e o *Minas* ficou totalmente às escuras), não havendo condições para um pouso a bordo.

Nosso combustível já estava no final, e fomos obrigados a pousar no aeroporto de Guarapari, no Estado do Espírito Santo (pista de terra, o que não era recomendado para aviões como os *T-28*).

Sem alternativas, pousamos ali mesmo. Correu tudo bem.

A DECISÃO DO PRESIDENTE CASTELLO BRANCO

No ano de 1965, o Presidente Castello Branco esteve a bordo do *Minas* e deu conhecimento à Marinha da sua decisão de que não mais poderíamos pilotar os nossos aviões.

Houve entre nós, da Aviação Naval, um desânimo muito grande*, mas não nos deixamos abater; sabíamos que, num futuro próximo, esta situação seria revertida, como realmente foi, na gestão do Ministro Mauro Cesar Rodrigues Pereira. Graças às gestões do nosso Ministro, hoje podemos contar com a operação de aviões em nossa Esquadra.

Correu tudo bem, mas houve necessidade de colocarmos fuzileiros navais e helicópteros armados, em Guarapari, para protegerem os nossos *T-28*

Com a decisão presidencial, a Marinha colocou à disposição do Ministério da Aeronáutica tanto os aviões *Pilatos* como os *T-28*.

Após a entrega das aeronaves, tivemos o desprazer de vê-las desativadas e deixando definitivamente de voar, por não haver, no planejamento da Aeronáutica, a utilização daquelas aeronaves.

O PASSADO E O FUTURO

Devemos dizer que os *T-28* continuam em nossas memórias como aeronaves valentes, que tiveram a sua importância no reencontro da Marinha com a operação de aviões, que havíamos deixado de operar em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica.

Hoje, ainda se pode visitar um desses *T-28*, que se encontra no Museu Aerospacial, em Marechal Hermes (com as mesmas cores da Marinha, com o número 06, e o nome do piloto daquele avião: CT Daldegan).

A operação dos *T-28* deixou saudades em todos nós, mas hoje estamos aliviados, por termos os nossos queridos e saudosos aviões substituídos pelos atuais jatos, em operação na nossa Esquadra.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO
<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Naval /; *T-28*; História dos *T-28*;

* N.R.: Ver o "protesto" na *RMB* 4º trim./1998, p 41.

*P-16 & MINAS GERAIS**
Um casamento perfeito

"CARDEAL 0034"
Oficial da Aeronáutica

O casamento aqui descrito não é no sentido figurado, pois teve todos os ingredientes de uma união matrimonial feliz, que durou mais de trinta anos.

No início, as famílias não se entendiam: a do *P-16* lutava para que houvesse o encontro dos dois, o que era evitado de todo modo pela do *Minas* (1).

Ambos haviam se preparado cuidadosamente para uma união duradoura, mas o clã do *Minas* preferia que a solução saísse do seio da própria família. Era quase a reprodução de Romeu e Julieta falando português.

Ambos haviam tido pequenas experiências nesta área: o *Minas* com uma relação infantil com o jovem *T-28* e o *P-16* com o maduro *Antietam*. Nada sério, mas caracterizaram a descoberta das vocações (2).

Após anos de idas e vindas, finalmente com as arestas aparadas, ou quase, encontraram-se. Na primeira tentativa, talvez pela emoção, o *Minas* passou mal e não foi ao local de encontro, alegando problemas no *Mingão*. E, finalmente, houve o tão almejado conhecimento ainda não bíblico, pois isso ainda iria demorar (3).

O começo da relação foi tímido: alguns toques e arremetidas e, finalmente, um pouso completo. Catapulta nem pensar!

Havia entre eles um certo temor, pois muita coisa havia sido dita, e a dúvida era se operariam bem; se haveria pressão nas caldeiras e na estabilização do espelho; se haveria potência (no bom sentido) para o *P-16* decolar livre, enfim, dúvidas normais de um primeiro encontro (4).

* N.R.: Transcrição da Revista Aeronáutica de set/out 2001.

Por sorte, o dia estava maravilhoso, propício a um início de relação: o vento estava forte no cenário maravilhoso de Cabo Frio.

Os primeiros dias foram difíceis, pois as surpresas do conhecimento novo foram acontecendo: como eram virtuosos, como o desempenho de ambos preenchia as expectativas, como o *Minas* era acolhedor e como o *P-16*, embora feliz, enjoava com os balanços e caturros. Como aquela união tinha a conivência dos deuses do mar e do ar, após a primeira semana de convivência tudo mudou. O que era uma esperança de acerto tornou-se uma realidade, e aquela tenra união começou a solidificar-se rapidamente.

Finalmente, após a segunda semana, estava feito o casamento que escreveria uma história de sucessos.

Foi uma história de sucessos, que para confirmar a regra, teve seus percalços.

O início feliz teve a alegria de um sem-número de qualificações, fruto do perfeito entrosamento daqueles dois.

Estavam tão bem que partiram para o exterior; a primeira viagem juntos; quanta emoção! E emoção foi o que não faltou.

Ambos querendo mostrar-se operacionalmente ao mundo, à família e, na ansiedade de chegar a Buenos Aires, atrapalharam-se levemente no caminho, o que viria infelizmente a repetir-se na saída (5).

Este foi o primeiro grande problema enfrentado pelos dois, e o fizeram muito bem, porque o superaram sem grandes traumas físicos, mas com alguma frustração, pois, após tanto treino, perderam o primeiro tempo daquela *UNITAS*, onde mostrariam as *gracinhas* desenvolvidas pela família.

Este primeiro ano de convivência foi tão rico que estabeleceu um padrão que manteria os dois unidos por mais de 30 anos.

O dia-a-dia os havia tornado tão poderosos que, mesmo quando as condições climáticas eram adversas, nenhum dos dois se abatia, e o máximo de concessão que faziam eram algumas arremetidas e poucos *bolters* (6).

Os dois foram ficando tão orgulhosos da solidez daquela união que, mascaradamente, foram se exibindo pelo mundo afora, falando outras línguas e mostrando do que eram capazes em termos de Controle Aéreo, Operação Anti-submarino e outras menos badaladas.

É bom que se diga que nem tudo foi sucesso.

O *Minas*, com aquela deficiência, que talvez fosse congênita, algumas vezes ressentia-se do seu *Mingão*, e o *P-16*, com seu dinamismo, também *pisava na bola*, como no dia da comemoração do milésimo pouso, quando *levou o espelho nos peitos*, cancelando a festa e, de castigo, foi obrigado a dormir fora de casa (7).

Como em toda união estável, algumas verdades individuais também afloraram, como quando o *Minas* mudou as suas cores, adotando um tom mais tropicália e menos sisudo, o que levou o *P-16*, imediatamente, a adotar um *chapéu inglês* quadriculado. Aquele não foi um bom ano, porque ambos, embora *fashion*, haviam perdido agressividade, o que, graças ao entendimento mútuo, foi logo corrigido (8).

Algumas vitórias da vida em comum foram aparecendo, e, após algum tempo, não havia submarino que resistisse à dupla: era um *madman* após o outro (9).

O mundo todo passou a conhecê-los: foram homenageados pelos Estados Unidos, Porto Rico, Venezuela, Colômbia, Argentina, Uruguai e Portugal. Aliás, neste último país, sem motivos aparentes, houve um desentendimento entre eles: o *P-16* só pôde voltar para casa dois dias depois em Cabo Verde (10).

Assim ia a vida, quando decidiram ampliar a relação que, se era comportada antes, passou a notívaga, e, às vezes, emen-

dava dias seguidos: que beleza, que harmonia, que entendimento!

Nessa época, um pequeno sufoco, que parece até hoje inexplicado, gerou uma forte rejeição no *Minas* pelo *P-16*, talvez fruto de muita intimidade. A realidade é que aquela união fantástica tornara-se impossível. Era como se o *Minas* estivesse coberto de graxa, e por mais que o *P-16* quisesse segurá-lo, não conseguia, por mais calços que utilizasse, escorregava para todo lado (11).

Sorte que, como em toda ligação estável, rapidamente se acertaram e tudo voltou ao que era.

Alguns momentos não foram nada alegres, como as lamentáveis perdas do 20 e do 32, tragédia que serviu, porém, quando secaram as lágrimas, para uni-los mais ainda.

Outros momentos para esquecer foram aqueles em que foram cometidas pequenas infidelidades, como o *P-16* se socorrendo do USS *América* quando o *Minas* estava internado, ou quando o *Minas* recebeu alguns guapos argentinos, sendo que um deles tentou entrar para a família. Tudo porém perdoável naquela ligação tão longa (12).

Agora não pensem que ambos *deitaram* no sucesso passado. Houve um período em que partiram para aperfeiçoamentos individuais, com várias melhorias internas e externas. O *Minas* ficou uma graça com a máquina nova, o que veio atender aos desejos do *P-16*, que ficou mais pesado, passando a exigir mais vivacidade do seu parceiro.

E os anos passaram e houve a chegada da velhice, com todos aqueles inconvenientes a ela inerentes.

Aquele jovem *P-16* de outras épocas foi perdendo a inteligência, e o que era mais importante, a sua mobilidade. Finalmente o esperado aconteceu e, como se diz, o *P-16* passou desta para o *MUSAL*. O pobre *Minas* ficou inconsolável, mas a sua dominadora família iniciou manobras para substituir o *P-16* por alguém dos seus, mais jovem e vigoroso: o *A-4*.

E, nesse ponto, o *Minas* começou realmente a sentir o peso da idade, em face das exigências do seu novo parceiro, que logo dele se desinteressou quando conheceu o charmoso *São Paulo*.

E como acontece em uniões longas, quase como num pacto de morte, também o *Minas* apagou-se, literalmente.

Foi uma bela história de amor!

🗁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Naval /; *Minas Gerais* (NAeL); *P-16;*

NOTAS PARA QUEM NÃO É DA FAXINA
Ver página seguinte

NOTAS PARA QUEM NÃO É DA FAXINA

1) Problema FAB x MARINHA, sobre quem equiparia as aeronaves que operariam no Navio Aeródromo (NAeL) *Minas Gerais*. Decisão tomada no Governo Castello Branco.

2) A Marinha operou as suas próprias aeronaves *T-28* no *Minas Gerais*, e os pilotos da FAB qualificaram-se no navio-aeródromo americano USS *Antietam*.

3) *Mingão*: apelido afetivo dado aos eixos de propulsão do *Minas Gerais*.

4) A pressão nas caldeiras era indispensável na operação, pois influía no aparelho de parada, na estabilização do espelho de pouso e na velocidade do navio.

5) Na primeira operação UNITAS, onde o *Minas* participaria integralmente com seus aviões, houve, por deficiência do prático que conduzia o navio, dois encalhes no canal de acesso a Buenos Aires.

6) *Bolter*: nome dado àquela situação em que, após o corte para pouso, o avião flutua e não engancha, sendo obrigado a rapidamente arremeter.

7) Durante o pouso, por estar desalinhado, o avião atingiu, com a asa, as luzes verdes do espelho de pouso, tendo arremetido para pousar no Campo de Marte – SP, para trocar a asa em 12 horas. Voltou na manhã seguinte.

8) Uma decisão da Marinha trocou a cor de todos os seus navios. Deixaram o tradicional cinza e adotaram um azul-turquesa. Nessa época, os *P-16* tiveram suas antenas de CME pintadas em quadrículos preto e branco.

9) *Madman*: palavra código que indica localização precisa do submarino submerso para o ataque com torpedos.

10) Na volta de uma viagem a Portugal, por questões meteorológicas muitos severas, os aviões só puderam ser recolhidos a bordo seis dias depois do *Minas* suspender de Lisboa.

11) A tinta aplicada no convés do *Minas* fazia com que os pneus do *P-16* perdessem aderência e os aviões derrapassem.

12) Periodicamente, a Marinha argentina solicitava ao *Minas* para que seus pilotos fizessem toque e arremetida, mas um, menos experiente, conseguiu um enganche, mesmo com o gancho recolhido. O avião teve que sair de bordo pelo guindaste.

13) Nome dado a um grupo de pessoas com objetivos aeronavais comuns.

Governar é prever para prover.

Ruy Barbosa

O *MINAS* PREPARA-SE PARA OPERAR OS *A-4*
A última grande etapa

JÚLIO CESAR DE ARAUJO PASSOS*
Capitão-de-Mar-e-Guerra

SUMÁRIO

Introdução
Apresentação a bordo do *Minas*
- *A docagem*
- *A catapulta*
- *A lançadeira*
- *O aparelho de parada*
- *O sistema visual de pouso*
- *A barricada*
- *O deflector de jatos*
- *O Boletim de Lançamentos e Recolhimentos*

Estágio a bordo no *George Washington*
- *A pintura do convés*

Adestramentos preparatórios
- *Os exercícios de toque e arremetida*
- *O preparo para pouso e catapultagem*
- *O problema de disponibilidade de cais*
- *Mais toques e arremetidas*

O primeiro pouso e catapultagem
Última missão do *Minas*
A Mostra de Desarmamento

* N.R.: Foi Comandante do *Minas Gerais* no período descrito no texto.

INTRODUÇÃO

Todas as ações relacionadas com a implantação da asa fixa na Marinha foram pautadas no Empreendimento Modular 012 – Capacitação da Marinha para Defesa Aérea de Força Naval, sob a responsabilidade da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, hoje encerrado.

As obras e ações pertinentes obedeceram a duas categorias de prioridade, a saber:

Prioridade I – obras e ações de conclusão anterior à data de início dos vôos de qualificação para pouso e decolagem a bordo do NAeL; e

Prioridade II – obras e ações de conclusão anterior à data de início do adestramento dos pilotos em ações aeronáuticas de interceptação e ataque, a partir do NAeL.

Mensalmente, eram conduzidas reuniões de acompanhamento, presididas pelo Diretor de Aeronáutica da Marinha, que contavam com a presença de representantes das OM envolvidas, dos setores do material e operativo.

De modo a estabelecer uma moldura temporal para os eventos relacionados com o aprestamento do *Minas Gerais* para o lançamento e o pouso das aeronaves *AF-1*, realizou-se, no Auditório do Comando de Operações Navais, em 5 de janeiro de 2000, uma reunião que contou com a presença de representantes dos setores do material (DEN, AMRJ, dentre outros) e operativo (ComOpNav, COMEMCH, A-11, dentre outros).

Nessa ocasião, em passado recente, o *Minas* tinha concluído obra de grande monta no convés de vôo, que contemplou a substituição de chapas e o reforço estrutural em cerca de 300 m² da seção de ré daquele convés (Vôo # 3). Tal serviço foi levado a efeito por razões de segurança, uma vez que, embora a área afetada ficasse posicionada por ante-a-ré dos cabos do aparelho de parada (AP) e, portanto, fora da região mais provável de toque dos aviões na hora do pouso, considerou-se a possibilidade de acidentes na eventualidade da ocorrência de pousos curtos.

À época da reunião, servia eu no Comando de Operações Navais e recebi determinação de comparecer à mesma. Na ocasião, foi elaborado pelo setor operativo um cronograma que consubstanciou e estabeleceu prazos de conclusão para as atividades necessárias aos pousos e decolagens, na Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia e a bordo do navio. O documento estabelecia que todos os eventos relativos ao *A-11* (inclusive a inspeção para atingir a Fase III de Adestramento) deveriam estar concluídos até 15 de julho de 2000, de modo a permitir o início das operações em 5 de agosto.

Como será observado ao longo do texto, alguns óbices encontrados durante a fase de aprestamento levaram a naturais ajustes e dilatações nos prazos inicialmente previstos. Ressalto, todavia, a importância do estabelecimento da citada moldura temporal para as inúmeras providências a serem tomadas acerca do assunto.

Na mesma reunião, decidiu-se que o futuro comandante do NAeL embarcaria em março de 2000 no NAe *George Washington*, da Marinha americana, para acompanhar os exercícios que aquele navio iria realizar no Golfo do México.

APRESENTAÇÃO A BORDO DO *MINAS*

Apresentei-me a bordo do *Minas* no dia 10 janeiro de 2000, a tempo de tomar parte em uma comissão de dois dias que o navio realizou antes de minha posse. Os propósitos maiores dessa viagem foram "quebrar o sal", uma vez que já havia decorrido algum tempo desde a última movimentação à

condução de testes e ajustagens em alguns equipamentos, e a ambientação do comandante nomeado. A meu ver, o propósito dessa viagem foi plenamente atingido, destacando-se o fato do navio ter atingido cerca de 180 RPM em cada eixo (aproximadamente 18 nós, **com o casco sujo**), considerando-se a idade avançada do meio (quase 40 anos de operação só na Marinha).

Por outro lado, quando desenvolvendo velocidades da ordem de 160 RPM ou acima, a queima nas fornalhas das caldeiras passava a produzir muita fumaça, fato que ocorreu desde o recebimento do NAeL, e, naturalmente, prejudicial às operações. Entendo que podem vir a contribuir para isso, dentre outros fatores, a falta de sensores específicos para um adequado monitoramen-to dos percentuais de CO e CO2, a falta de automatismo em todo o processo de geração de vapor e a limitação física da fornalha em débitos superiores a 1.500 Kg/h por queimador.

Visando a atenuar a fumaça, a partir de maio de 99 algumas providências foram tomadas, podendo ser destacadas as seguintes: melhor regulagem dos queimadores, ajuste direcional do ar secundário da fornalha, ajuste da micrométrica, ajuste na temperatura e pressão do óleo combustível e melhora no rendimento da instalação a vapor.

A PREPARAÇÃO DO *MINAS*

A docagem

No dia 17 de janeiro de 2000, como previsto no Programa Geral de Manutenção (PROGEM) e dentro do cronograma elaborado, o *A-11* docou no Arsenal de Marinho do Rio de Janeiro para iniciar o PDR* (em paralelo com o PME* que ocorria).

Tal docagem, que não interferiu com os reparos em andamento na catapulta e no aparelho de parada, visava, como propósito maior, à preparação das obras vivas para o levantamento das novas curvas de velocidade do navio.

Ao longo de, aproximadamente, um mês e meio no interior do Dique *Almirante Régis*, vários serviços foram realizados, dentre os quais destaco: reparo em 60 válvulas de fundo, inspeção em ambos os hélices, substituição de 220 anodos de zinco, inspeção de folgas e engaxetamento do leme, tratamento e pintura das obras vivas e da linha d'água, inspeção dos engaxetamentos das buchas (boreste e bombordo), inspeção do tubo telescópico, reparo em 17 caixas de mar, tratamento e pintura dos ferros e amarras e verificação do alinhamento dos mancais dos eixos propulsores.

Na noite de 4 de fevereiro de 2000, ocorreu um princípio de incêndio no ar-condicionado dos camarotes dos oficiais superiores, causado por superaquecimento da contatora do motor elétrico do ventilador, que, por estar próximo aos demais componentes e junto do isolante dos fusíveis, provocou a produção de grande quantidade de fumaça. O reparo do equipamento, que durou sete dias, permitiu a implementação de algumas recomendações oriundas da investigação técnica pertinente.

No dia 29 de fevereiro, o dique começou a ser alagado para a desdocagem, dois dias antes do previsto; entretanto, a faina foi interrompida e o dique novamente esgotado, em virtude de alagamento ocorrido em um dos tanques de combustível de bordo, causado pelo rompimento da rede de salmoura do GD, que passava pelo interior do tanque. A rede foi bujonada, o tanque esgotado, limpo e desgaseificado, e novo trecho de

* N.R.: Para os estranhos à Marinha: PDR – Período de Docagem e Reparo; PME – Período de Manutenção Extraordinária.

rede foi confeccionado e instalado pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

A desdocagem ocorreu em 2 de março, como estabelecido no cronograma, restando, porém, concluir o reparo e o alinhamento de todos os mancais de sustentação dos eixos propulsores, possíveis de serem efetuados com o navio flutuando.

Fruto desse atraso, aliado a outros, decorrentes, sobretudo, do pioneirismo emprestado aos serviços de recuperação da catapulta e da demora no fornecimento (do exterior) das novas juntas de vedação para o aparelho de parada, o cronograma de prontificação do navio sofreu pequena dilatação, que, naquela ocasião, parecia não interferir com a data prevista para o início das operações a bordo.

A catapulta

Nesse ponto, parece conveniente abordar algo a respeito dos serviços na catapulta e no aparelho de parada, ambos a cargo do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, terceirizados para as empresas estrangeiras fabricantes dos equipamentos, respectivamente a Brown Brothers e a Mactaggart Scott.

O NAeL emitia semanalmente, às terças-feiras, um relatório (SITREP)* por mensagem, abordando o andamento dos serviços afetos àqueles equipamentos e a outros itens relacionados às operações com os *AF-1*, tais como o espelho de pouso (DAPS) e a barricada.

Para a conclusão da montagem da catapulta, cujo modelo é BS-4, restavam a instalação das duas válvulas de lançamento, a instalação do sistema de recuperação e a prontificação do registrador de velocidade final, este último a cargo do Centro de Eletrônica da Marinha.

O serviço de instalação das novas tampas da trilha estava praticamente concluído, faltando apenas o fornecimento, pela Brown Brothers, de uma tampa, o que ocorreu em fevereiro de 2000. Ambas as válvulas de lançamento encontravam-se com vazamentos na sede, contra-sede e no pino da haste de acionamento.

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro tentava o reparo utilizando experiência própria e conhecimento oriundo da firma Hindle. As válvulas de lançamento são, em última análise, responsáveis pela transmissão do vapor, recebido dos reservatórios, para ambos os êmbolos da catapulta. Ao conjunto desses êmbolos conecta-se a lançadeira, à qual é preso o avião. Com o empenho do pessoal do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, o problema nas válvulas foi sanado e estas instaladas na catapulta ao longo da segunda quinzena de março de 2000.

Para o início dos lançamentos das cargas estáticas, as tão famosas "amélias"**, faltavam ser conduzidos os testes com os sistemas auxiliares, evento realizado na segunda quinzena de abril.

Após contornados pequenos contratempos, decorrentes, em sua maioria, de fadiga do material, o navio iniciou os lançamentos no dia 25 de abril, sendo feito, em avaliação preliminar, um total estimado de 50 arremessos, com o propósito de verificar, mediante comparação entre curvas de pressão de vapor X velocidade final, obtidas ao longo dos lançamentos, se os serviços realizados na catapulta haviam atingido o efeito desejado, ou seja, fazê-la retornar às condições originais de projeto.

---

* N.R.: Para os leitores não de Marinha: SITREP – Código americano para "situation report", o qual entrou definitivamente para o vocabulário naval do dia-a-dia.

** N.R.: Amélia – Estrutura com peso do avião que é arremessada pela catapulta, caindo no mar a não mais de 100 metros do navio. Ela é recuperável. Essas experiências se fazem com o navio atracado ou fundeado.

O navio dispunha de duas cargas estáticas, que seriam lançadas uma a uma, e com configurações de peso que obedeciam às esperadas quando operando com os *AF-1*.

Mergulhadores da Base Almirante Castro e Silva, rebocador da Base Naval do Rio de Janeiro e guindaste do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro auxiliavam no resgate das "amélias" no mar e no reembarque. Havia também lanchas do *A-11* patrulhando as imediações do navio, de modo a alertar embarcações miúdas em trânsito nas proximidades, uma vez que, em função dos lançamentos, foi solicitada à Diretoria de Hidrografia e Navegação a divulgação, em Aviso aos Navegantes, da interdição de uma área circular de aproximadamente 1.000 jardas ao redor do NAeL. Providências adicionais, em proveito da preservação ambiental, foram também tomadas.

No dia 27 de abril de 2000, por ocasião do 16º arremesso, em uma corrida que previa pressão de 350 psi e peso da carga de 29.000 libras, o cabresto da "amélia" nº 2 partiu **durante o percurso na trilha da catapulta**, levando a carga a guinar para bombordo e cair ao mar antes do final da trilha. O incidente não teria maiores conseqüências não fosse o fato da lançadeira ter chegado ao fim da trajetória **sem carga**, o que a levou a atingir aquele ponto com uma velocidade aproximadamente duas vezes maior do que a esperada.

Naturalmente, os lançamentos foram interrompidos e a Brown Brothers foi contactada para enviar técnicos ao Brasil e auxiliar na inspeção da catapulta.

A lançadeira e outros acessórios foram, então, retirados. Inspeções visuais e testes com ultra-som e líquido penetrante foram levados a efeito nos sistemas de frenagem, com o propósito de verificar a possível ocorrência de avarias, em função da velocidade atingida pela lançadeira ao operar sem carga. Foi constatado, apenas, o empeno de oito parafusos do sistema, cujas confecção e substituição foram providenciadas pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro sem maiores dificuldades.

Resolveu-se, ainda, realizar novas inspeções nos cabrestos de bordo, já bem antigos, e, segundo soube, embarcados desde a chegada do navio ao Brasil. Foi verificado que apresentavam sinais aparentes de corrosão e fios partidos, o que motivou a elaboração de Pedido de Serviço ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro para confecção de novos.

Considerando o cronograma de prontificação do *Minas Gerais*, e de modo a não interromper os lançamentos enquanto os novos cabrestos eram confeccionados, propus ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro prosseguir com o evento, realizando as corridas com valores de pressão inferiores a 250 psi, por considerar seguro, para esses arremessos, empregar os antigos cabrestos, o que foi aceito.

Assim, após a catapulta ser novamente montada, os lançamentos prosseguiram na manhã de 29 de maio. Os novos cabrestos foram prontificados e instalados nas "amélias" ao final de junho.

Em 7 de julho de 2000, observou-se a ocorrência de vazamentos de vapor entre as válvulas de corte e os cilindros de força, que não comprometiam a segurança do pessoal ou do material nem causavam interferência significativa no levantamento das novas curvas da catapulta.

Conseqüentemente, os lançamentos prosseguiram e o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro efetuou ajuste nos acoplamentos, sanando os vazamentos.

No dia 12 de julho, foi notado que o cabresto (novo) da "amélia" nº 1 estava prestes a romper-se, o que levou a desconfiar que o mesmo fato poderia estar ocorrendo com as demais unidades recentemente confeccionadas, o que foi posteriormente confirmado.

Novamente foram os lançamentos interrompidos até que novos cabrestos fossem prontificados.

Os testes foram reiniciados no dia 31 de julho.

No dia 10 de agosto de 2000, quando faltavam cerca de 10 corridas para o encerramento definitivo dos lançamentos das "amélias", durante o lançamento preliminar, sem carga, que antecede os lançamentos do dia, um ruído anormal foi ouvido quando a lançadeira chegou ao fim da trajetória, como o de algo se partindo.

Inspeção visual apontou como causa aparente o rompimento do pistão de boreste, para o qual existia sobressalente a bordo. Para substituí-lo, entretanto, era necessária a remoção dos cilindros de freio e do conjunto de êmbolos. Ao retirá-los, constatou-se o pior. A lançadeira (e as respectivas hastes de acionamento), por ter sofrido esforços desiguais, a boreste e a bombordo, encontrava-se com dentes e entalhes laterais empenados, impondo a sua substituição.

O junço de freiamento e o defletor especial da parte de vante do cilindro de freio também estavam empenados e precisavam ser trocados.

Para estes existia sobressalente.

Uma sindicância e uma investigação técnica foram instauradas.

A lançadeira

O problema maior era a lançadeira, que era nova e, segundo informações, substituiu a anterior, que apresentou fendas e trincas fora dos parâmetros de operação.

Começava uma corrida contra o relógio. Lá vêm, de novo, os técnicos da Brown Brothers para o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Entrementes, o Grupo de Recebimento do *São Paulo* começava a concentrar-se no Rio de Janeiro, o que significava o desembarque iminente do meu oficial encarregado da catapulta...

Onde poderíamos conseguir outra lançadeira? Firmas começaram a ser contactadas em São Paulo, via 8º Distrito Naval, mediante o envio de manuais técnicos e planos do equipamento; duas delas enviaram representantes ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e ao navio. Eram grandes os obstáculos para a confecção de sobressalente, em função do ineditismo, grau de precisão e resistência do material exigidos, o que acarretava prazos de confecção (superiores a seis meses, sendo que era prevista a chegada do *São Paulo* ao Brasil no mês de fevereiro de 2001!) e preços inaceitáveis. A Brown Brothers, obviamente, ofereceu-se para fazer uma lançadeira nova, pela "bagatela" de 150.000 libras, e nos mesmos seis meses.

Sentia que o lançamento do avião começava a "escorrer pelas mãos", o que representava a possibilidade de missão não cumprida. Urgia buscar outra alternativa. Mas como, se no mundo não havia outra lançadeira? Não havia?

Será que no mundo inteiro não teria outra igual? As do *Foch* (futuro *São Paulo*) eram diferentes, uma vez que as suas catapultas eram de outro modelo (BS-5).

Contactou-se a Comissão Naval Brasileira em Washington e a Comissão Naval Brasileira na Europa, que passaram também a "procurar".

Lembrou-se do ex-*25 de Maio*, da Marinha argentina, que não se sabia onde esta-

embora não impedissem a realização dos testes de "puxada" anteriormente abordados.

Com o apoio eficaz da Comissão Naval Brasileira na Europa, conseguiu-se que as células, os indicadores e, ainda, o ancoradouro do cabo nº 6, cabo este que não seria empregado e foi retirado, em função dos riscos da aeronave cair ao mar em pousos descentrados para bombordo, fossem entregues a bordo no dia 20 de setembro, logo após ter o *A-11* regressado da comissão em que foram conduzidos os primeiros "toques e arremetidas". De forma a evitar interferência com os testes, foi decidido que os acessórios em questão seriam instalados no aparelho de parada logo que concluídas as "puxadas".

Acompanhados por representante da Mactaggart Scott, os testes de puxada lenta, em que tratores em série, posicionados no convôo, puxam cada um dos cabos de freio, e os de puxada rápida, em que os cabos do aparelho de parada são exigidos de modo a impedir o disparo da lançadeira da catapulta, o que explica a exigência do referido acessório para realizá-los, foram concluídos, com absoluto sucesso, respectivamente nos dias 26 e 28 de setembro de 2000. Estava, assim, vencido o desafio de preparar o aparelho de parada para o recolhimento do avião.

Com o apoio eficaz da Comissão Naval Brasileira na Europa, conseguiu-se que as células, os indicadores e, ainda, o ancoradouro do cabo nº 6 fossem entregues a bordo no dia 20 de setembro, logo após ter o *A-11* regressado da comissão em que foram conduzidos os primeiros "toques e arremetidas"

O sistema visual de pouso

Com relação ao sistema visual de pouso (DAPS)*, a liderança no processo de aquisição do novo espelho de pouso foi transferida da Diretoria de Engenharia Naval para a Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha em janeiro de 1998.

A orientação de meu antecessor, a qual mantive, era de que a substituição da unidade antiga pela nova somente ocorresse quando esta estivesse pronta a bordo e todas as providências relativas a sua instalação estivessem concluídas. Isso incluía a obtenção e a passagem dos novos cabos elétricos, faina que se encontrava em andamento, a cargo do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

O "pronto" da instalação do DAPS ocorreu no início do mês de maio de 2000, englobando cabos elétricos roteados* e passados nas respectivas estações, a remoção do espelho anterior (que foi entregue ao Centro de Armamento da Marinha e, no ano seguinte, substituiu o similar instalado na Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia), a montagem das novas base e equipamento, o alinhamento e o STW*, fainas a cargo do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e do Centro de Armamento da Marinha.

---

* N.R.: Para os estranhos à Marinha: DAPS – sigla em inglês do Sistema Visual de Pouso;
Cabos roteados – cabos elétricos passados nos seus devidos suportes e através dos ofícios das anteparas (cabos que foram colocados na sua rota);
STW – do inglês *set to work*, equivalente a prontificar para funcionar.

Ressalto a importância de contornar as naturais "interferências mútuas", uma vez que tais serviços, alguns deles demandando a necessidade de solda no convés de vôo, eram realizados em paralelo com os adestramentos (Prova de Mar Atracado) que o navio conduzia no porto, alguns até com o apoio de helicópteros, como preparação para a Comissão de Inspeção e Assessoria de Adestramento (CIAsA) e Vistoria de Segurança de Aviação (VSA).

Destaco, ainda, a rapidez e a eficiência que ambas as OM emprestaram a essas fainas, o que permitiu que o sistema, como um todo, fosse testado e aprovado pela Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha ainda na Vistoria de Segurança de Aviação, realizada em paralelo com a experiência de máquinas, no período de 8 a 13 maio de 2000. A instalação das luzes de corte e arremetida, pelos Centro de Armamento da Marinha e Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, ocorreu durante junho de 2000, a tempo de serem testadas e aprovadas na Vistoria de Segurança de Aviação noturna que o navio realizou ao longo da comissão, de 6 a 16 do mesmo mês, junto com a Comissão de Inspeção e Assessoria de Adestramento. Durante os "toques e arremetidas" realizados em setembro de 2000, algumas restrições quanto à estabilização do DAPS foram feitas pelos pilotos, todas contornadas com a presença de um oficial sinalizador de pouso experiente ao longo das operações.

A barricada

Quanto à barricada, em janeiro de 2001, as redes de emergência e as cintas absorvedoras de energia encontravam-se em processo de obtenção no exterior. O fornecimento dos cilindros hidráulicos de elevação dos mastros ainda dependia da assinatura de contrato de aquisição entre a Marinha (Diretoria de Engenharia Naval) e a Mactaggart Scott, fato que dificultava uma previsão para o "pronto" do sistema.

As redes e as cintas deram entrada a bordo em junho de 2000 e os cilindros chegaram ao Brasil no final de julho.

Entretanto, a exigência de significativas intensidades de vento relativo no convôo, requisito para as operações com os *AF-1*, recomendava que estas fossem realizadas em área compatível, ao largo de Cabo Frio por exemplo, onde, além do mais, a proximidade da Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia fazia desta um excepcional "bingo"*, tornando, dessa maneira, desnecessária a utilização de barricada.

Tais fatores, aliados aos custos e ao tempo previsto para a prontificação de todo o sistema, acrescidos da possibilidade da diminuição da vida útil do *Minas Gerais* em função da aquisição do NAe *Foch*, ora em avaliação pela Alta Administração Naval, esta última, a meu ver, a mais relevante, levaram, posteriormente, à decisão de cancelar a instalação do referido acessório de emergência.

O defletor de jatos

Sobre o defletor de jatos, foi verificado ser este inadequado para operar com o *AF-1*, em razão de sua altura ser inferior à da descarga dos gases da turbina da aeronave, levando-o a bloquear apenas parcialmente. Mesmo assim, e considerando que a ausência do defletor implicava em aumento dos riscos para a segurança do pessoal e incremento no tempo decorrido entre dois lançamentos consecutivos, pois o segundo avião teria que ser posicionado mais afastado do primeiro, julguei oportuno solicitar à Diretoria de Engenharia Naval que

* N.R.: Bingo – código para área mais próxima para pouso em terra firme com segurança.

opinasse a respeito da resistência do material do defletor quando exposto às altas temperaturas dos gases de descarga do avião, por não ser resfriado à água como o do *A-12*. Em resposta, a Diretoria de Engenharia Naval recomendou que o emprego do equipamento poderia empená-lo e impedi-lo de retornar à posição de repouso, tornando-se, dessa forma, sério obstáculo no convôo.

Assim, foi decidido mantê-lo arriado durante as operações, estabelecendo-se uma distância mínima para o pessoal no convôo, quando posicionado a ré do avião, durante os lançamentos. Atendendo a sugestão de equipe da Marinha norte-americana, que visitou o *A-11* na segunda quinzena de junho de 2000, estabeleceu-se o valor de 200 pés (pouco menos de 70 metros).

A mesma equipe sugeriu, ainda, a substituição da tinta empregada na pintura do convés de vôo por outra menos abrasiva, o que permitiria diminuir o desgaste dos cabos do aparelho de parada, aumentando, conseqüentemente, a vida útil dos mesmos. Mais adiante voltarei a abordar esse assunto.

O Boletim de Lançamento e Recolhimento

Um outro grande obstáculo à realização das operações dizia respeito à elaboração dos Boletins de Lançamento e Recolhimento, faina a cargo da Diretoria de Aeronáutica da Marinha. Os boletins, que fornecem os parâmetros a serem inseridos na catapulta e no aparelho de parada por ocasião de cada lançamento e pouso, demandavam consultas à Marinha norte-americana, tendo em vista o ineditismo em elaborá-los para o binômio *NAeL x AF-1*.

Com grande empenho e profissionalismo, aquela diretoria prontificou-os no final de 2000.

Por outro lado, o navio, empregando a assessoria de um oficial da Marinha americana que realizava intercâmbio no CAAML, e que, por feliz coincidência, possuía grande experiência em operações orgânicas com os *A-4* por já ter sido encarregado de Convés de Vôo em navio-aeródromo, prontificou, na segunda quinzena de dezembro de 2000, a Ordem Interna que relacionava os procedimentos para lançamento e recolhimento.

ESTÁGIO A BORDO DO *GEORGE WASHINGTON*

Como já anteriormente abordado, ausentei-me do navio para estágio no NAe *George Washington*, da Marinha norte-americana, no período de 6 a 22 de março de 2000.

Em 11 dias de mar, tive a excepcional oportunidade de acompanhar vários tipos de exercícios e operações, e de conhecê-lo internamente.

Ressalto a fidalguia com que fui distinguido a bordo.

A pintura do convés

Um dos aspectos que procurei observar detalhadamente dizia respeito ao esquema de pintura aplicado no convés de vôo, tendo em vista que a Diretoria de Engenharia Naval, em função da operação do *A-11* com o *AF-1*, estava em vias de emitir nova Instrução Técnica (Engenalmarinst), alterando o esquema referente ao *Minas*.

A nova sistemática previa um tratamento a base de hidrojateamento e pintura que, aparentemente, empregava tintas não disponíveis no País, ambas as fainas demandando custos e prazos de obtenção muito altos.

Assim, fruto do que pude observar no *George Washington*, somado ao que oficiais e praças do *Minas* verificaram ao longo

de estágios semelhantes, e considerando os custos e a necessidade do *A-11* estar pronto (inclusive quanto à pintura) para realizar a prova de mar e a Vistoria de Segurança de Aviação diurna ainda na primeira quinzena de maio de 2000, o navio propôs à Diretoria de Engenharia Naval um esquema de pintura com tintas nacionais.

A Diretoria de Engenharia Naval concordou, desde que algumas recomendações fossem seguidas.

Durante as comissões realizadas pelo NAeL ao longo de 2000, observou-se o descolamento, em pequenos trechos do convôo, da nova tinta aplicada.

De modo a resolver o assunto em definitivo, uma reunião a bordo do *Minas Gerais* foi marcada, à qual compareceram vários oficiais generais dos setores operativo e do material.

O convôo foi minuciosamente inspecionado, levando a concluir que o descolamento da tinta foi motivado, aparentemente, pela aplicação da tinta, nas regiões onde ocorreu, com espessura acima do ideal. Assim, as áreas afetadas foram novamente tratadas ("deixadas na chapa") e pintadas com tinta diluída em maior quantidade de solvente. Dessa forma, o navio deu o "pronto" da pintura do convés de vôo para o pouso e decolagem dos *AF-1*.

ADESTRAMENTOS PREPARATÓRIOS

Em março de 2000, prosseguiam os adestramentos preparatórios para a Comissão de Inspeção e Assessoria de Adestramento e Vistoria de Segurança de Aviação, que ocorreriam em maio.

Provas de mar atracado eram realizadas pelo menos uma vez por mês, e, como já abordado, contavam com o apoio de helicóptero.

Tais exercícios, iniciados na gestão de meu antecessor, constituíam-se em excelente oportunidade para testar as equipes de bordo como um todo, na medida em que todas as fainas passíveis de ocorrer no mar eram realizadas com o navio atracado, guarnecendo-se Postos de Combate, Detalhe Especial para o Mar, e os demais detalhes previstos em Tabela Mestra; até a prancha era retirada. A partir de julho, já com o navio em Fase III de Adestramento e aprovado nas VSA diurna e noturna (nessa ocasião, apenas para operar helicópteros), o pessoal do Departamento de Aviação passou a comparecer à Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia e ao Esquadrão dos *AF-1* (VF-1), para adestramentos práticos de familiarização com o avião, procedimentos de resgate do piloto, manobras de táxi, enfim, todos aqueles necessários à operação orgânica com as aeronaves.

De modo a contornar o problema da escassez de verbas para o pagamento de diárias aos que se dirigiam a São Pedro da Aldeia, os militares saíam bem cedo de bordo, transportados por ônibus de Marinha (normalmente do CAAML, BNRJ ou do 1º DN), e regressavam no mesmo dia, por volta das 19 horas. Ainda em julho de 2000, logo ao término da CIAsA, começaram os estudos para a formação do Grupo de Recebimento do NAe *São Paulo*.

Surgia aí, em minha opinião, uma situação no mínimo conflitante.

Ao mesmo tempo em que era fundamental que os integrantes do Grupo de Recebimento tivessem experiência em porta-aviões, já que aquele navio seria recebido com efetivo e em tempo reduzidos, o que recomendava a indicação de muitos do *A-11*, era importante que se mantivesse no *Minas* uma estrutura de pessoal compatível com a envergadura da tarefa a ele imposta, o pioneirismo nas operações com os *AF-1*. As equipes do NAeL tinham acabado de realizar a Inspeção de Adestramento.

Para "definir a manobra", foi acertado em reunião que, de modo a procurar atender

ambas as exigências, seis oficiais e 18 praças do *A-11*, dos Departamentos de Operações (controladores de vôo inclusive), Máquinas e Aviação, integrariam a parcela do grupo que iria receber, na França, o futuro *A-12*, cabendo-me indicá-los dentro dos setores previamente especificados. Nesse contexto, e considerando os atributos profissionais de cada um, o desempenho no *Minas* de seus futuros substitutos, e de modo a manter "balanceadas" as minhas equipes, optei por "perder", dentre os oficiais, o Encarregado da Catapulta (capitão-de-corveta), o Encarregado do CAV (capitão-de-corveta), o Chefe do Grupo de Operações Aéreas (capitão-de-corveta), o Subchefe do Departamento de Aviação (capitão-de-corveta), o Ajudante do Oficial de Manobra (capitão-tenente) e o Ajudante da Divisão de COC (primeiro-tenente).

Os exercícios de toque e arremetida

Durante o mês de agosto de 2000, enquanto prosseguiam as obras na catapulta e no aparelho de parada e o comparecimento de militares do Departamento de Aviação à Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia para familiarização com o *AF-1*, tiveram início os entendimentos preliminares com o Esquadrão VF-1 para os exercícios de toque e arremetida, a serem realizados em setembro.

Em reuniões anteriores, ainda em 1999, a Diretoria de Aeronáutica de Marinha já havia estabelecido, dentre outros parâmetros operacionais do avião para o **pouso**, o **peso máximo** de **14.500 libras** (o que implicaria em um **vento mínimo no convôo de 28 nós**) e a **velocidade máxima** de **107 nós**, limite de operação do aparelho de parada (trabalhou-se com um valor de 101 nós como velocidade máxima relativa para enganche; seis nós foram subtraídos, considerando possíveis erros instrumentais e as variações de temperatura).

Como já dito, a área de operações seria ao sul da Ponta de Cabo Frio, em função do regime de ventos favoráveis e da possibilidade de empregar como "bingo" a Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia.

Os exercícios de Toque e Arremetida (*Touch and Go*) foram precedidos de reuniões preparatórias com o Esquadrão VF-1, realizadas em São Pedro d'Aldeia.

De acordo com orientação emanada da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, o vento relativo mínimo no convôo seria de 25 nós e alinhado com a linha de centro do convés em ângulo, os limites de balanço e caturro de seis e um grau, respectivamente, e o navio deveria estar trimado e sem banda, o que foi integralmente cumprido.

Os cabos de freio do aparelho de parada foram retirados.

Um Grupo-Tarefa composto pelo *A-11* (Capitânia), tendo a bordo o Comandante da Força Aeronaval, e pelo Contratorpe-deiro *Paraíba* (D-28) suspendeu do Rio de Janeiro às 11 horas do dia 11 de setembro de 2000, em demanda ao sul da Ponta de Cabo Frio.

Além dos toques e arremetidas, esse GT realizou exercícios com o Navio-Tanque *Almirante Gastão Motta* e com o Submarino *Tamoio*.

Um atraso na faina de reabastecimento do D-28 com o NT, conduzida logo após o suspender, levou à decisão de realizar os primeiros toques e arremetidas sem a presença de navio-guarda, que foi substituído por **um segundo helicóptero** atuando também como Pedro*.

* N.R.: Para os estranhos à Marinha: "Pedro" – código para indicar o helicóptero que faz a guarda de segurança para resgate de pessoal durante as operações de pouso e decolagem do navio. À noite seria "Paulo".

No dia 14 de setembro, muitos almirantes embarcaram, por helicóptero, para assistir aos exercícios, retornando no mesmo dia ao Rio de Janeiro.

Ao regressar o navio, no dia 15 de setembro, haviam sido realizados **96 toques e arremetidas**.

Um oficial da Reserva da Marinha americana, pertencente à Empresa Kay and Associates, Inc. (KAI), que foi contratada pela Marinha para prestar assessoria na implantação da asa fixa, naturalmente com grande experiência de vôo em aeronaves *A-4* (AF-1), atuou como Oficial Sinalizador de Pouso (OSP).

O Termo de Viagem 267, de setembro de 2000, registra com detalhes o evento. Está transcrito, parcialmente, a seguir:

"Em cumprimento à Ordem de Movimento Simplificada nº 006/00 do Exmº Sr. Comandante da Força de Superfície, o navio movimentou-se na área marítima compreendida entre o Rio de Janeiro e Cabo Frio, no período de 11 a 15 de setembro de 2000, capitaneando o Grupo Tarefa 809.3, composto pelo NAeL Minas Gerais *e pelo Contratorpedeiro* Paraíba, *com a tarefa de realizar adestramento de toque e arremetida com aeronaves* AF-1, *Helitrapo e adestramentos para ascensão de classe de Controladores Aerotáticos (CAT).*

Às 0830 P do dia ***11 de setembro****, o navio desatracou do Cais Norte do AMRJ.*

.....

Às 1259 P, a 40 milhas a sudoeste de Cabo Frio, a aeronave N-1012 (AF-1) do Esquadrão VF-1 apresentou-se e realizou 12 circuitos de arremetidas e 8 com toques e arremetidas, tendo regressado às 1348 P à Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia.

.....

Às 1437 P, a 30 milhas a sudoeste de Cabo Frio, a aeronave N-1008 (AF-1) do Esquadrão VF-1, procedente da BAeNSPA, apresentou-se e realizou 3 circuitos de arremetidas e 7 com toques e arremetidas, tendo regressado às 1515 P àquela Base.

.....

Entre 0735 P e 0737 P do dia ***12 de setembro****, a 50 milhas a sudoeste de Cabo Frio.*

.....

Às 0910 P, a 40 milhas a sudoeste de Cabo Frio, as aeronaves N-1006 e N-1012 (AF-1) do Esquadrão VF-1, procedentes da BAeNSPA, apresentaram-se e realizaram um total de 18 circuitos de arremetidas e 7 com toques e arremetidas, tendo regressado às 0940 P àquela Base.

Às 1000 P, a 35 milhas a sudoeste de Cabo Frio, as aeronaves N-1004 e N-1007 (AF-1) do Esquadrão VF-1, procedentes da BAeNSPA, apresentaram-se e realizaram um total de 6 circuitos de arremetidas e 7 com toques e arremetidas, tendo regressado às 1024 P àquela Base.

Às 1310 P, a 40 milhas a sudoeste de Cabo Frio, as aeronaves N-1006 e N-1012 (AF-1) do Esquadrão VF-1, procedentes da BAeNSPA, apresentaram-se e realizaram um total de 15 circuitos de arremetidas e 11 com toques e arremetidas, tendo regressado às 1345 P àquela Base.....

Entre 0722 P e 0729 P do dia ***13 de setembro****, a 50 milhas a sudoeste de Cabo Frio.*

.....

Às 0930 P, a 40 milhas a sudoeste de Cabo Frio, as aeronaves N-1004 e N-1007 (AF-1) do Esquadrão VF-1, procedentes da BAeNSPA, apresentaram-se e realizaram um total de 13 circuitos de arremetidas e 12 com toques e arremetidas, tendo regressado às 1006 P àquela Base.

Às 1020 P, a 35 milhas a sudoeste de Cabo Frio, as aeronaves N-1006 e N-1012 (AF-1) do Esquadrão VF-1, procedentes da BAeNSPA, apresentaram-se e realizaram um total de 3 circuitos de arremetidas e 12 com toques e arremetidas, tendo regressado às 1042 P àquela Base.

Às 1325 P, a 40 milhas a sudoeste de Cabo Frio, as aeronaves N-1004 e N-1007 (AF-1) do Esquadrão VF-1, procedentes da BAeNSPA, apresentaram-se e realizaram um total de 8 circuitos de arremetidas e 11 com toques e arremetidas, tendo regressado às 1415 P àquela Base.

.....

Às 0735 P e 0739 P do dia ***14 de setembro****, a 40 milhas a sudoeste de Cabo Frio.....*

Às 1030 P, a 20 milhas ao sul de Cabo Frio, as aeronaves N-1004, N-1006 e N-1008 (AF-1) do Esquadrão VF-1, procedentes da BAeNSPA, apresentaram-se e realizaram um total de 19 circuitos de arremetidas e 9 com toques e arremetidas, tendo regressado às 1106 P àquela Base.

.....

Às 1421 P, a 15 milhas a sudoeste de Cabo Frio, as aeronaves N-1006, N-1008 e N-1012 (AF-1) do Esquadrão VF-1, procedentes da BAeNSPA, apresentaram-se e realizaram um total de 25 circuitos de arremetidas e 12 com toques e arremetidas, tendo regressado às 1506 P àquela Base.

.....

Às 0855 P do dia ***15 de setembro*** *o navio atracou no Cais Norte do AMRJ.*

Este termo de viagem totaliza 827,0 milhas navegadas e 4,0 dias de mar.

Rio de Janeiro, RJ, 30 de setembro de 2000.

Júlio Cesar de Araujo Passos
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Comandante"

O preparo para o pouso e catapultagem

Em novembro, uma reunião na Diretoria de Aeronáutica da Marinha, com a presença de representantes da KAI, atendendo sugestão desta, deliberou pela adequabilidade da presença de uma equipe extra-Marinha, formada por um piloto de provas e pessoal de convôo, que apoiaria o navio nas ações de lançamento e recolhimento, por representar um significativo incremento na segurança das operações. Ficaria a cargo da firma estrangeira colocar essa equipe no Brasil até janeiro de 2001, ocasião prevista para o início das operações.

A KAI propôs uma equipe composta de oito elementos, a saber: um piloto de provas; um oficial de aparelho de parada, responsável pelo correto funcionamento do aparelho de parada e setagens correspondentes; um gancheiro, responsável pela retirada do gancho do avião, após o pouso, do cabo de freio do aparelho de parada; um oficial de catapulta, responsável pelo correto funcionamento da catapulta e respectivas setagens; dois orientadores, responsáveis pela orientação e espotagens das aeronaves no convôo; um orientador da catapulta, responsável pela correta colocação dos acessórios, tais como o rabicho e o cabresto, no avião; e um observador de segurança, responsável por garantir que todos os procedimentos para a catapultagem foram corretamente seguidos e que a aeronave está pronta para o lançamento.

Em que pese a pouca experiência do nosso pessoal em tais operações, considerando os *AF-1*, entendi que deveriam ser levados

em consideração os inúmeros adestramentos realizados em São Pedro da Aldeia, bem como os intercâmbios realizados com a Marinha norte-americana, e, em grau menor, o fato de que alguns poucos procedimentos guardavam semelhança com os *P-16*, estes sim velhos conhecidos do nosso pessoal.

Além do mais, desde outubro o navio contava com o apoio de um oficial e de uma praça da Marinha argentina, nas áreas de catapulta e aparelho de parada, respectivamente, e que acompanhariam também as ações de pouso e decolagem.

Assim, foi decidido que aceitaríamos a sugestão da KAI apenas quanto à presença dos piloto de testes, orientador da catapulta e observador de segurança.

Esse pessoal chegou ao Brasil no início de janeiro de 2001, necessitando de uma semana na Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia e de outra no navio, para uniformidade de procedimentos.

O problema da disponibilidade do cais

A partir do mês de novembro de 2000, uma outra variável surgiu.

O Cais Norte do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (Cais do *Minas*) começou a ser dragado para receber o futuro NAe *São Paulo* (que, em função do seu comprimento, "fecharia" a porta do Dique *Almirante Régis*) havendo, conseqüentemente, a necessidade do *A-11* ser movimentado. Onde posicioná-lo? Entendimentos foram mantidos entre a Marinha e a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), para que o *Minas* pudesse ficar atracado no Cais do Porto, em princípio apenas durante a dragagem. Creio que, nas atuais circunstâncias e a curto prazo, foi a melhor alternativa (era isso ou passar o período das festas de fim de ano fundeado junto à Escola Naval), em que pese o fato do futuro local de atracação não dispor de energia elétrica, água e vapor, o que obrigou o emprego da caldeira auxiliar e de geradores. Duzentas toneladas de aguada eram fornecidas a cada três dias, por chata da Base Naval do Rio de Janeiro. Inicialmente o navio atracou na altura do Armazém nº 3, bem próximo à entrada principal do porto, mas, com a chegada de dezembro e a proximidade das festas de fim de ano, aumentou o fluxo de navios de turismo de grande porte, que atracavam na área mais nobre das docas, exatamente a região dos Armazéns 1, 2 ou 3.

Assim, em dezembro, o NAeL teve que, mais uma vez, trocar o local de atracação, passando a ocupar a região do Armazém nº 9, o que representava para a tripulação cerca de 20 minutos de caminhada, da entrada principal até o navio. Mais tarde esse problema foi atenuado, mediante o apoio de dois ônibus do Comando do 1º Distrito Naval, que faziam o transporte do pessoal nos horários da chegada a bordo e do licenciamento. Uma outra dificuldade adicional era a redução do número de linhas telefônicas, cuja instalação demorava até três dias ao retornar de comissão ou quando ocorria troca do local de atracação (nesses dias o *A-11* só contava com o telefone celular funcional do comandante).

Os planejamentos da comemoração do 40º aniversário de incorporação e da comissão para o lançamento e recolhimento dos *AF-1* ocorreram em tais circunstâncias. Na festa de aniversário do navio, por exemplo, realizada ao final de dezembro, muitos dos militares que pertenceram à primeira tripulação, especialmente convidados, deixaram de comparecer por desconhecerem que o navio alterara o local de atracação e, conseqüentemente, os novos telefones de bordo. Ainda assim, cerca de 50 integrantes, dentre eles o primeiro comandante do NAeL, compareceram ao evento, que constou de uma cerimônia militar no convôo, seguida de missa no hangar e almoço de confraternização.

Em paralelo, um Grupo de Trabalho, composto por representantes dos setores operativo, do material e do abastecimento, tinha como tarefas propor um local de atracação definitivo para o *Minas Gerais*, após a chegada do *A-12*, um cronograma de desativação para o navio e o destino dos seus equipamentos após a Mostra de Desarmamento.

Para atracação, depois de analisar em detalhes as linhas de ação passíveis de adoção, foi decidido que o *A-11* ficaria atracado no cais oeste do AMRJ, na posição então ocupada pelo Dique Flutuante *Afonso Pena* (Seção A). Comparando os 100 metros daquele cais com o comprimento do NAeL (214 metros), verificou-se que grande porção do navio ficaria disparada (proa) em direção ao CIAW, o que demandaria a necessidade imperiosa de empregar amarretas (duas na proa e uma na popa), em apoio à amarração. Os custos seriam altos, já que ferros teriam que ser posicionados no local.

Entretanto, um fato novo surgiu ao longo da dragagem no cais norte. Uma pedra localizada junto ao cais não pôde ser removida, em face de suas dimensões. A alternativa seria empregar explosivos, que colocariam em risco a resistência estrutural do cais, motivo pelo qual foi desconsiderada. Assim, foi decidido que o *A-12* ocuparia as Seções C e D do Cais Norte (local onde atualmente se encontra) e não mais a Seção E (cais do *Minas*), iniciando-se a dragagem daquelas seções.

Durante uma reunião que teve como propósito analisar os custos e as providências necessárias à atracação do NAeL no cais oeste, vislumbrou-se a possibilidade (bem grande, por sinal) de não dar tempo de implementá-las **antes** da chegada do *A-12* ao Rio de Janeiro, além do **alto preço** que custaria a instalação de um dispositivo adequado de atracação (ferros, amarras, amarretas etc). Assim, novos entendimentos com a CDRJ foram mantidos, de modo a prolongar a "estadia" do *Minas* no Cais do Porto. Aquela companhia informou que o navio lá poderia permanecer até, no máximo, agosto de 2001, em função de compromissos anteriormente assumidos com outras entidades.

Ao final do primeiro semestre desse ano, o *A-11* retornou ao seu local de atracação original, na Seção E do Cais Norte do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Mais toques e arremetidas

O navio suspendeu no dia 6 de novembro de 2000, compondo um GT capitaneado pela Fragata *Greenhalgh*, para novos toques e arremetidas.

Entretanto, um salgamento no condensador principal nº 1, com estimativa de tempo de reparo superior a 24 horas, obrigou o regresso ao porto no dia seguinte, tendo sido realizados, apenas, **oito toques e arremetidas**.

No período compreendido entre 29 de novembro e 7 de dezembro, o *Minas Gerais*, com o Comandante-em-Chefe da Esquadra embarcado, capitaneou a Operação Dragão XXXV, a primeira realizada sob a égide do Ministério da Defesa.

Para acompanhar os exercícios, no dia 1º de dezembro embarcaram, dentre outras autoridades, o Ministro da Defesa (MD), o Comandante da Marinha (CM) e o Comandante de Operações Navais, ocasião em que foi oferecido ao primeiro um jantar.

O Ministro da Defesa e o Comandante da Marinha pernoitaram a bordo, desembarcando no dia seguinte.

De 18 a 22 de dezembro, em um grupo-tarefa capitaneado pela Fragata *Bosísio*, foram realizados **30 toques e arremetidas**.

O PRIMEIRO POUSO E A PRIMEIRA CATAPULTAGEM

Em janeiro de 2001, realizou-se a bordo, como complemento aos *briefings* já conduzidos em São Pedro d'Aldeia, e já com a presença da equipe de apoio norte-americano,uma reunião para acertar os últimos detalhes para o grande e tão sonhado evento.

Após mais de 35 anos, a Marinha voltaria a operar, organicamente, seus próprios aviões!

No encontro ficou decidido que os primeiros 12 pousos e catapultagens seriam realizados com o piloto de provas, após o que ocorreria a transição para os pilotos brasileiros.

Em reuniões anteriores, na Diretoria de Aeronáutica da Marinha, ficou acertado que haveria um intervalo de, no mínimo, **três dias,** o primeiro destes fundeado, entre o primeiro pouso e a primeira catapultagem, de modo que o pessoal do navio pudesse familiarizar-se com as manobras da aeronave **a bordo**. Decidiu-se, ainda, que os parâmetros de intensidade de vento relativo mínimo e de balanço e caturro, bem como quanto ao trim e à banda, seriam os mesmos empregados nos toques e arremetidas. Próximo ao encerramento da reunião, quando imaginávamos que **todas** as providências e precauções de segurança estavam adotadas e sob controle, eis que o piloto de testes pergunta se o navio dispunha de um radar *dopler* para aferição da velocidade da aeronave por ocasião do pouso, em proveito da certificação do aparelho de parada e do Boletim de Recolhimento. "Pergunta de Prova"... É claro que não tínhamos, uma vez que só agora "levantavam essa bola". Estávamos a **dois dias** do suspender. Ligamos para o Centro de Armas da Marinha (CAM), que, lamentavelmente, não pôde nos atender, porque o seu radar *dopler* estava instalado na Corveta *Inhaúma*, que, em término de PMG, suspenderia para realizar alinhamentos e medição de velocidade inicial no canhão de 4"5.

Após mais de 35 anos, a Marinha voltaria a operar, organicamente, seus próprios aviões!

Alguém abençoado lembrou dos radares portáteis que a Polícia Rodoviária Federal emprega nas estradas. Era a salvação! Estabelecemos contato por telefone, minutamos uma carta de solicitação e lá se foi um tenente safo buscar o equipamento, acompanhado de alguns *souvenirs* do *Minas Gerais*.

Fiquei contente quando, já no mar, após o primeiro pouso, um dos representantes da KAI, exultante, vai ao passadiço e, ao transmitir os cumprimentos, exclama: "Pena que o navio não conseguiu o radar *dopler*, para a festa ser completa!" Foi bastante interessante a sua expressão quando eu o informei do valor da velocidade do avião no enganche e como foi ela medida... Todas as ações que ocorreram nesta histórica ocasião encontram-se registradas no Termo de Viagem nº 271 do navio, a seguir transcrito parcialmente.

"Em cumprimento à Ordem de Movimento Simplificada nº 001/01 do Comandante da Fragata Greenhalgh, *o navio movimentou-se na área marítima compreendida entre o Rio de Janeiro e Vitória, no período de 13 a 24 de janeiro de 2001, compondo o Grupo-Tarefa 801.4, composto pelo NAeL* Minas Gerais *e pela Fragata* Greenhalgh *(Capitânia), a fim de realizar exercícios de Fase III, recolhimento e catapultagem de aeronaves* AF-1 *e*

exercícios de QRPB noturno e diurno com helicóptero.

Às 0755 O do dia ***13 de janeiro****, o navio desatracou do cais do porto do Rio de Janeiro, na altura do Armazém nº 2.*

.....

Entre 1305 O e 1339 O, a 35 milhas a sudeste da Ilha Rasa, a aeronave AF-1 N-1004, procedente da BAeNSPA, apresentou-se e realizou um total de 10 arremetidas no ar e 4 toques e arremetidas.

Entre 1528 O e 1550 O, a 19 milhas ao sul de Cabo Frio, a aeronave AF-1 N-1006, procedente da BAeNSPA, apresentou-se e realizou um total de 9 arremetidas no ar e 1 toque e arremetida.

Às 1552 O, a 19 milhas ao sul de Cabo Frio, ocorreu o 1º pouso a bordo de uma aeronave AF-1. Pilotada pelo CF (reserva U.S. Navy) Danny G. Canin, subcontratado da empresa norte-americana "Key Association Incorporation" (K.A.I.), a aeronave N-1006, com o peso de 14.500 libras, enganchou no cabo nº 5 do aparelho de parada (AP); o vento real era de 080º-20' e o estado do mar força 4.

.....

Às 1934 O, o navio fundeou nas proximidades da Praia do Pontal, no ponto de coordenadas Lat 22º 55', 0 S e Long 042º 00', 3 W. O fundeio teve o propósito de conduzir, com aeronave AF-1, orgânica, adestramentos de manobras de táxi, de emergência e de catapultagem, com o navio "estático", preparatórios para os pousos e catapultagens a serem levados a efeito a partir do dia 16 de janeiro.

Às 0715 O do dia ***14 de janeiro*****.....**

.....

Às 1755 O, o navio suspendeu, demandando as proximidades do ponto 50 milhas ao sul de Cabo Frio.

Às 0705 O do dia ***15 de janeiro*****.....**

.....

Entre 0830 O e 1700 O, foram realizados exercícios internos e adestramentos das equipes de convôo e catapultagem.

Às 1801 O, o navio fundeou nas proximidades da Praia do Ponta, no ponto de coordenadas Lat 22º 54', 9 S e Long 042º 00', 4 W.

Às 0630 O do dia ***16 de janeiro****, o navio suspendeu.*

.....

Às 1207 O, a 24 milhas a sudeste da Ponta de Saquarema, foi realizada a 1ª catapultagem de um AF-1, com a aeronave N-1006 (AF-1) sendo pilotada pelo oficial norte-americano já mencionado. A aeronave pesava 16.000 libras; o vento real era de 061º-15' e o estado do mar força 4.

No período de 1207 O às 1755 O, a N-1006 realizou 6 pousos e 7 catapultagens. Após a 7ª catapultagem, às 1800 O, ocasião em que o navio navegava a 32 milhas a leste da Ilha de Cabo Frio, a mesma aeronave foi obrigada a regressar à BAeNSPA, por motivo de baixa pressão na unidade nº 1 do aparelho de parada (AP). Esse problema levou a acusar, na torre, "Aparelho de Parada Não Pronto", sendo determinado ao piloto que arremetesse, em função da quantidade de combustível remanescente no avião, e da impossibilidade de estimar, na ocasião, o prazo para prontificação do AP, a aeronave demandou a BAeNSPA.

.....

Às 0823 O do dia ***17 de janeiro****, a 9 milhas a sudoeste de Cabo Frio.....*

.....

Entre 1650 O e 1830 O, a 25 milhas ao sul de Cabo Frio, a aeronave AF-1 N-1008,

procedente da BAeNSPA, realizou um total de 4 arremetidas no ar, 3 toques e arremetidas, 4 pousos e 3 catapultagens. Às 1828 O, por ocasião do engache do AF-1 N-1008, ocorreu um princípio de incêndio, logo debelado, nas cruzetas fixa e móvel da unidade nº 3 do aparelho de parada, antecipando o término das operações aéreas nesse dia. Posteriormente verificou-se que o travamento indevido das roldanas propiciaram o faiscamento, que causou a ignição da graxa utilizada no equipamento. A referida avaria indisponibilizou a unidade nº 3 do AP até o final da comissão, o que significou, na prática, realizar os demais ganchos sem o cabo nº 4.....

.....

Às 0715 O do dia ***18 de janeiro****, a 30 milhas ao sul de Cabo Frio.....*

.....

Entre 1326 O e 1520 O, a 25 milhas a leste de Cabo Frio, o AF-1 N-1013, procedente da BAeNSPA, realizou um total de 1 arremetida no ar, 1 toque e arremetida, 2 pousos e 2 catapultagens, regressando a seguir àquela Base.

Às 1726 O, a 25 milhas a leste de Cabo Frio, ocorreu o 1º pouso a bordo de uma aeronave AF-1 pilotada por um Oficial Aviador Naval brasileiro. O Capitão-Tenente Fernando Sousa Vilela, enganchou no cabo nº 5 o AF-1 N-1014. A referida aeronave teve sua catapultagem abortada por motivo de pane em seu gerador elétrico.

Às 1829 O, a 30 milhas a sudeste de Cabo Frio, ocorreu o 2º pouso a bordo de uma aeronave AF-1 pilotada por Oficial brasileiro. O Capitão-Tenente Marcos Antonio Souza de Araújo enganchou no cabo nº 1 o AF-1 N-1018.

Às 1839 O ocorreu a 1ª catapultagem de AF-1 pilotado por brasileiro. O Capitão-Tenente Marcos Antonio Souza de Araújo foi catapultado no AF-1 N-1018.

Às 1854 O ocorreu o 3º pouso a bordo de uma aeronave AF-1 pilotada por brasileiro. O AF-1 N-1013, procedente da BAeNSPA e pilotado pelo Capitão-Tenente José Vicente de Alvarenga Filho, enganchou no cabo nº 2.

Às 1903 O ocorreu a 2ª catapultagem de AF-1 pilotado por brasileiro. O Capitão-Tenente José Vicente de Alvarenga Filho foi catapultado no AF-1 N-1013.

Às 2003 O, a 35 milhas a leste de Cabo Frio, pousou a bordo o SH3A N-3010, procedente da BAeNSPA, a fim de realizar ASW noturno com a Fragata Greenhalgh, *regressando às 2014 O àquela Base.*

Às 0722 O do dia ***19 de janeiro****, a 35 milhas a leste de Cabo Frio.....*

.....

Às 0953 O, a 30 milhas a leste de Cabo Frio, a aeronave AF-1 N-1018, pocedente da BAeNSPA, pilotada pelo Capitão-de-Corveta Gustavo Vignale, da Marinha argentina, enganchou no cabo nº 5. A mesma aeronave, com o mesmo piloto, foi catapultada às 1001 O e enganchou novamente no cabo nº 5 às 1006 O.

Às 1135 O o AF-1 N-1018, pilotado pelo Capitão-Tenente Fernando Sousa Vilela, foi catapultado e regressou à BAeNSPA.

Às 1146 O, a 33 milhas a leste de Cabo Frio, decolou de bordo o AF-1 N-1014, com destino à BAeNSPA, pilotado pelo Capitão-Tenente José Vicente de Alvarenga Filho.

.....

Às 0809 O do dia 20 de janeiro, o navio atracou no porto de Tubarão, Vitória-

ES, após navegar 1.253,0 milhas em 7,0 dias de mar.

Nos dias ***20 e 21 de janeiro*** *o navio foi visitado por 3.048 pessoas.*

Às 1049 O do dia ***23 de janeiro*****.....**

Às 1130 O, o navio desatracou do porto de Tubarão. Não foi possível suspender no horário anteriormente previsto (0830 O), tendo em vista que durante o acendimento no dia anterior, a junta do flange da válvula de comunicação de vapor auxiliar apresentou vazamento. Devido às válvulas de interceptação intermediárias não vedaram totalmente, houve a necessidade de apagar a Bravo # 1 para poder efetuar-se o reparo, realizado por pessoal de bordo juntamente com os funcionários do AMRJ.

Às 1804 O, a 60 milhas a nordeste do Cabo de São Tomé, foi lançado de regresso à BAeNSPA o AF-1 N-1008, pilotado pelo Capitão-Tenente Marcos Antonio Souza de Araújo.

Entre 0645 O e 0648 O do dia ***24 de janeiro****, a 5 milhas ao sul de Cabo Frio, decolaram de bordo ("Revoada") as aeronaves N-3010 (SH-3A), N-3019 (SH-3B), N-7-51 e N-7082 (UH-12), com destino à BAeNSPA.*

.....

Durante a presente comissão foram conduzidos, no total, 45 arremetidas no ar, 14 toques e arremetidas, 18 recolhimentos e 18 catapultagens com aeronaves AF-1.

Às 1450 O do dia 24 de janeiro, o navio atracou no cais do porto do Rio de Janeiro, na altura do Armazém nº 9.

Este Termo de Viagem totaliza 1.577,0 milhas n avegadas e 8,0 dias de mar.

Rio de Janeiro, RJ, 31 de janeiro de 2001.

Julio Cesar de Araujo Passos
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Comandante"

ÚLTIMA COMISSÃO DO *MINAS GERAIS*

A última comissão do NAeL *Minas Gerais* ocorreu no período de 16 a 17 de fevereiro de 2001, por ocasião da recepção ao NAe *São Paulo*, estando embarcados no *A-11*, dentre outras autoridades, os ex-comandantes do Navio e do Grupo de Aviação Embarcada. Os detalhes dessa singradura encontram-se alinhados no Termo de Viagem nº 272 (comissão ARRIVEX), a seguir transcrita parcialmente.

"Em cumprimento à Ordem de Movimento ARRIVEX nº 001/01 do Exmº Sr. Comandante-em-Chefe da Esquadra, o navio movimentou-se na área marítima compreendida entre o Rio de Janeiro e Cabo Frio, no período de 16 a 17 de fevereiro de 2001, como Capitânia do Grupo-Tarefa 802.1.1, composto pelo NAeL Minas Gerais, *NAe* São Paulo, *Fragata* Liberal, *Fragata* Greenhalgh, *Corveta* Frontin *e Contratorpedeiro* Pernambuco, *com a tarefa de recepcionar o NAe* São Paulo, *por ocasião da sua chegada ao Brasil e homenagear o NAeL* Minas Gerais *em sua despedida.*

Às 0836 O do dia ***16 de fevereiro****, o navio desatracou do cais do porto do Rio de Janeiro, na altura do Armazém nº 9, com as seguintes autoridades embarcadas:*

.....

Às 1343 O, a 12 milhas a sudeste da Ponta de Saquarema, o NAe São Paulo *incorporou-se ao GT 802.1.1.*

.....

Entre 0644 O e 0645 O do dia ***17 de fevereiro****, a 24 milhas a sudeste das Ilhas Maricás.....*

.....

Às 0832 O, pousaram a bordo os UH-14 N-7076 e N-7077, procedentes do III COMAR, transportando os Exmos Srs. Dr. Geraldo Magela da Cruz Quintão, Ministro da Defesa, Almirante-de-Esquadra Sergio Gitirana Florêncio Chagasteles, Comandante da Marinha e os Comandantes do Exército e da Aeronáutica.

.....

No período de 0845 O às 1015 O realizou-se a Parada Naval, ocasião em que o A-11 *e* A-12 *ultrapassaram, por BB, a coluna de navios formada* (D-30, F-44, F-46 *e* F-43).

.....

Às 1245 O, o navio fundeou nas proximidades da Escola Naval, no ponto de coordenadas Lat 22° 55', 2 S e Long 043° 08', 8 W.

.....

Às 1656 O o navio suspendeu, atracando às 171830 O no cais do porto do Rio de Janeiro, na altura do Armazém nº 9.

Durante a singradura, o GT realizou, ainda, os seguintes exercícios: navegação em baixa visibilidade, navegação em canal varrido, navegação em águas restritas, adestramentos dos quartos de serviço em Condição III e operações aéreas.

Ressalta-se na presente comissão, o embarque dos ex-Comandantes do NAeL Minas Gerais e dos ex-Comandantes do Grupo de Aviação Embarcada, homenageados com um coquetel na Praça d'Armas no dia 17, que contou com a presença do Comandante de Operações Navais.

Este Termo de Viagem totaliza 254,0 milhas navegadas em 1,5 dias de mar.

Rio de Janeiro, RJ, 18 de fevereiro de 2001.

Julio Cesar de Araujo Passos
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Comandante"

Com a chegada do *A-12*, logo após o regresso da Arrivex, foram desembarcados para aquele navio, a uma, os oficiais e praças do *Minas* que completariam a sua tripulação, num total aproximado de **600 militares**.

Com a chegada do *A-12*, logo após o regresso da Arrivex, foram desembarcados para aquele navio, a uma, os oficiais e praças do *Minas* que completariam a sua tripulação, num total aproximado de 600 militares

No dia 29 de março de 2001, mais um evento histórico!

Passava o *Minas Gerais* à subordinação da Diretoria Geral do Material da Marinha, em cerimônia realizada a bordo, presidida pelo Comandante de Operações Navais. A transferência de subordinação para a DGMM representa o início do processo de baixa do navio.

Ao final do primeiro semestre desse ano, ocorreu um fato que muito contribuiu para o retorno do *A-11* ao AMRJ: o racionamento de energia elétrica. O Arsenal via no *Minas* um gerador em potencial, até porque o navio gerou sua própria energia, sem qualquer restrição, durante os mais de seis meses em que permaneceu no Cais do Porto. Assim, dentre outras medidas de contenção adotadas, como a obrigatoriedade dos navios atracados no Arsenal de Marinha

do Rio de Janeiro empregarem energia de bordo no horário de expediente, o *A-11*, após algumas reuniões de coordenação, passou a alimentar algumas sessões do Arsenal durante os finais de semana, tais como o Dique *Almirante Régis* e o Edifício 11, faina que perdurou quase até o encerramento do ciclo operativo do navio.

A MOSTRA DE DESARMAMENTO

A Mostra de Desarmamento foi realizada no dia 9 de outubro de 2001, em cerimônia presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, que contou com a presença, dentre outras, de almirantes-de-esquadra da ativa e da reserva, dos almirantes da área do Rio de Janeiro e dos ex-comandantes do NAeL. O Termo de Desarmamento foi assinado pelo CEMA, por almirantes-de-esquadra da ativa, pelos comandantes da Força de Superfície e da Força Aeronaval e pelos ex-comandantes do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, sempre A MELHOR MANEIRA DE DIZER MARINHA.

🗁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS NAVAIS> / Navios-aeródromos /; *Minas Gerais* NAeL; *São Paulo* NAe; Aviação naval de asa fixa; História do *Minas Gerais*;

Bem-aventurados aqueles que transmitem o que sabem de forma amável, sincera e verdadeira.

Buda

O PRIMEIRO ENGANCHE*

FERNANDO SOUSA VILELA
Capitão-Tenente (AvN)

NOSSA FORMAÇÃO

O caminho traçado até o momento de receber a luz verde no convôo do *Minas Gerais* a bordo de um jato naval foi árduo para mim e oneroso para a Marinha. No total, foram quase três anos de cursos realizados até embarcar no Esquadrão VF-1 e pouco mais de quatro meses para voar no *AF-1*.

Tudo começou em 1995, quando, a convite das Marinhas argentina e uruguaia, eu e mais dois oficiais colegas de turma (Capitães-Tenentes *Fabrício* Fernandes Nazareth Duarte e Alex *Sander* Gadas de Matos) tivemos a oportunidade de voar o T-34-C *Menthor*.

Na Base Aeronaval de Punta Indio, da Armada da República Argentina (ARA), foram quase 11 meses de muito aprendizado num clima frio e úmido entre o Rio da Prata e o Rio Samborombón, totalizando cerca de 150 horas de vôo.

A *Escuela de Aviación Naval* nos ensinou a voar, seja solo ou em formatura, seja em condições visuais ou por instrumentos, e nos levou até a cidade onde dizem ser o fim do mundo: Ushuaia. Ao final do curso, recebemos nossas primeiras asas e regressamos para a Macega**.

---

* N.R.: Este artigo atendeu a uma solicitação da *RMB* a um dos primeiros pilotos a operarem o *A-4* a bordo do *Minas Gerais*. Os nossos agradecimentos.

** N.R.: Para os não de Marinha: Macega – apelido carinhoso dado à Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia.

Enquanto a Marinha planejava a compra das aeronaves *A4* da Força Aérea do Kuwait, hoje nossos *AF-1*, ela me deu a oportunidade de aprender a voar helicóptero no Esquadrão HI-1 e de operar com o *Superlynx* a bordo das nossas fragatas com direito à Unitas XXXIV até Ushuaia novamente e ao convívio com a alegre e amiga praça-d'armas dos ex-*Falcões* do Esquadrão HA-1 por dois anos.

Em 1998, com a garantia de que o Decreto nº 55.627 de 26 de janeiro de 1965 seria revogado, a Marinha nos enviou de volta à Base Aeronaval de Punta Indio, com a missão de realizar 100 horas de vôo nas aeronaves MC-32 da ARA (*Xavantes*, fabricados pela Embraer). A partir deste ponto, senti que o retorno da asa fixa na Marinha era uma realidade e que o enganche no *Minas*, embora fosse ainda um sonho, ele não estava tão distante e não era só meu, mas de muitos "marinheiros".

O cenário era o mesmo de 1995, porém os atores eram pilotos austeros e mais rigorosos. Passei a conviver e ser adestrado por "caçadores" que fizeram com que os meus vôos tudo exigissem de mim até o último minuto da minha centésima hora de jato.

Ainda no mesmo ano, ingressamos no DLI (*Defense Language Institute*) para nos preparar para o desafio final, que seria voar uma aeronave de alta *performance*, comunicando-me em inglês com os controladores num espaço aéreo congestionado.

Quando chegamos à *Meridian Naval Air Station*, no Mississipi (Estados Unidos), deparamo-nos com uma tecnologia de última geração em jatos de treinamento e simuladores. Pudemos voar o *T-45C*, cujo painel de instrumentos mais parecia um *video game* com seus MFD (*Multi Function Display*) e seu HUD (*Head-Up Display*).

No decorrer do curso, notamos que as manobras dos diferentes estágios eram praticamente as mesmas já realizadas na Argentina, com exceção dos pousos. Pousar uma aeronave não era mais uma questão de manter velocidade e razão de descida dentro de parâmetros seguros e sustentar o alinhamento com a pista. Desde o primeiro pouso na *Meridian*, era preciso manter duas bolas centradas: uma no canto superior esquerdo do painel, que me indicava o ótimo ângulo de ataque da aeronave, e outra no sistema ótico de pouso à esquerda da pista, que me indicava a rampa a seguir.

Em 18 de março de 2000, vi a "bolinha" de um porta-aviões pela primeira vez. Voei de Jacksonville até o USS *Harry S. Truman** para cumprir o último estágio do curso, que exigia que eu realizasse dez enganches e pudesse finalmente receber minha *Wing of Gold*.

Após a bela cerimônia de formatura, em 7 de abril de 2000, arrumamos nossas malas e embarcamos ansiosos para a nosso caloroso país, onde ainda teríamos que voar 50 horas em *AF-1* até poder tocar no convés do *Mingão*.

O PRIMEIRO ENGANCHE

"Porta-aviões no través, trem baixado e travado, gancho arriado, ótimo ângulo de ataque...".

Tudo parecia familiar com o cenário vivido dez meses antes daquele 18 de janeiro de 2001. A grande diferença constatei, realmente, quando "chamei a bolinha", ainda que na língua inglesa, ao ver uma pista que parecia estar mais longe do que aquela

* N.R.: Navio-aeródromo da classe *Nimitz*, de propulsão nuclear, comissionado em 25/7/1998, 102.000 toneladas de deslocamento carregado, convés em ângulo de 779,8 x 76 metros, velocidade maior que 30 nós, tripulação de 3.360 pessoas, (2.500 de aviação), 50 aviões + 6 helicópteros. (Do *Jane's Fighting Ships* 2000/2001)

que eu via enganchando pela última vez. Não se tratava mais de um "super porta-aviões" e sim do saudoso capitânia da Esquadra da Marinha do Brasil: *A-11 Minas Gerais*. Naquele momento, dei-me conta de que fortes emoções estavam por adentrar na já apertada cabine do AF-1 N-1014.

Quando embarquei no Esquadrão VF-1, no dia 19 de abril de 2000, depois de um longo período de treinamento até a conquista da asa dourada de piloto de caça, não poderia imaginar que o enganche de um *AF-1* a bordo do *Minas Gerais* tardaria apenas alguns meses a acontecer.

Logo após o meu embarque, deu-se início à instrução terrestre (*ground school*) das aeronaves *AF-1/1A* e, nas primeiras aulas, já me avisaram que o *T-45*, com seu motor Rolls-Royce de 5.527 libras de empuxo, era um brinquedo comparado às 11.200 libras de um *AF-1A* e que, na minha primeira decolagem no assento dianteiro de um *AF-1A*, eu só teria tempo para checar o meu velocímetro, quiçá uma única vez. O instrutor tinha razão!

Vôo solo, qualificação de PQM[1], Dia da Aviação Naval com passagem de uma esquadrilha de *AF-1* em Aldeia, muita PTPN[2], toques e arremetidas no *Mingão*, ... e mais PTPN. No final do ano de 2000, senti que os continuados vôos de PTPN, tendo em vista a certificação do *Minas Gerais*, levaram-me a um elevado nível de treinamento para o pouso a bordo.

Após o Natal e Ano Novo, a ordem foi: PREPARAR PARA EMBARCAR!

Longos e extenuantes dias se seguiram na preparação das aeronaves e, principalmente, no treinamento dos pilotos. Afinal, tínhamos pela frente um dos menores porta-aviões do mundo. Não bastava que nos preparássemos apenas em vôo. Era preciso também uma preparação mental, afastando a ansiedade natural que pudesse surgir e mantendo a confiança na nobre missão que teríamos a cumprir.

Os primeiros dias do tão esperado embarque foram dedicados à confirmação do Boletim de Lançamento e Recolhimento para a operação dos *AF-1* a bordo do *Minas Gerais*.

Seus aparelhos de parada Mc Target-Scott MK-12 e sua catapulta Brown Brothers BS-4 passaram por significativas revisões para que pudessem realizar o antigo sonho da Marinha de voltar a operar suas aeronaves de asa fixa a bordo. A cada enganche e catapultagem realizados pelo piloto de teste americano, era inevitável o aumento de nossa ansiedade e da vontade de subir na cabine daquele *AF-1* para fazer o mesmo. Torcíamos para que o Boletim fosse logo concluído e chegasse a nossa vez!

Terminados os enganches e catapultagens necessários para a elaboração do Boletim, veio a autorização para que se concretizasse aquilo que parecia um sonho.

O nosso Cheop[3], Capitão-Tenente Alvarenga, o primeiro piloto a voar no *AF-1*, convocou os pilotos para o *briefing*, mas não havia divulgado ainda quem seria o primeiro piloto brasileiro a enganchar com uma aeronave à reação da Marinha do Brasil a bordo de um porta-aviões brasileiro.

Eu era o mais moderno dos três pilotos brasileiros e tinha como certo que seria o último a enganchar a bordo naquele dia 18 de janeiro de 2001.

Foi, então, quando me surpreendi com a inescusável determinação do meu amigo Alvarenga de realizar o primeiro enganche e pela qual sou muito grato.

---

1 N.R.: PQM – Piloto Qualificado no Modelo.
2 N.R.: PTPN – Prática em terra para pouso em navio.
3 N.R.: Cheop – Chefe de Operações.

Decolei de Aldeia às 16h50 e, cinco minutos depois, já estava eu em contato com o *Minas Gerais*, que navegava no rumo leste.

Sem nenhuma demora, fui autorizado a descer para a *inicial* e realizar o *break*.

"Porta-aviões no través, trem baixado e travado, ótimo ângulo de ataque".

Cheque pré-pouso estava pronto, mas eu não podia arriar o gancho, pois a aeronave ainda estava muito acima do peso para enganche.

Como combinado em *briefing*, aproveitei o combustível excedente para realizar alguns toques e arremetidas antes de realizar o primeiro enganche. Cada vez que arremetia, olhava para a ilha e percebia que a ansiedade que estava sentindo era compartilhada por todos os marinheiros que ali estavam trabalhando para ver um piloto naval brasileiro enganchar no *Minas Gerais* depois de 35 anos.

"*Hook down*", disse o OSP[4] americano na fonia.

Sem hesitar, baixei meu gancho, "chamei a bolinha"[5] e procurei fazer o meu melhor passe. Após alguns segundos, toquei no convés e levei a manete toda avante. Em seguida, senti a força dos cintos nos meus ombros anunciando a concretização de um sonho, não só meu, mas de todos aqueles marinheiros que, ao longo desses muitos anos, lutaram para vê-lo realizado.

Havia enganchado!

Depois de subir o gancho, o orientador me direcionou até a catapulta para que eu fosse lançado de volta para Aldeia.

Após passados os cabrestos e receber o sinal do oficial da catapulta para tencionar a aeronave, levei mais uma vez a manete toda avante. Quando estava a ponto de prestar a continência para o oficial da catapulta, dando o pronto para o lançamento, perdi meu gerador e tive que abortar. Como o CT Marcos e o CT Alvarenga já estavam aguardando na vertical, o comandante do Navio, Capitão-de-Mar-e-Guerra Passos[6], decidiu que eu cortasse o motor e subisse ao passadiço. Lá chegando, além de receber os cumprimentos das autoridades presentes e de meus colegas, recebi também o convite do comandante do navio para pernoitar a bordo, já que não seria possível o meu lançamento antes do pôr-do-sol.

Inicialmente, fiquei triste por não ter sido catapultado, mas, em seguida, dei-me conta de que aquela era a vontade de Deus e, sendo ele justo, permitiu que o Marcos pudesse ser o primeiro piloto naval brasileiro a ser catapultado de um porta-aviões em um *AF-1*. Tive, então, o prazer de poder voltar a dividir o sentimento de dever cumprido com os colegas da praça-d'armas, com direito a um *jantarex*.

Após o embarque, ainda naquele mesmo ano, o Esquadrão VF-1 nos permitiu participar de muitas outras missões, tais como a homologação do Navio-Aeródromo *São Paulo* para operações com os *AF-1*, o reabastecimento em vôo a partir de um *C-130* da Força Aérea Brasileira e até de lançamento de mísseis em Natal.

Com certeza, o Esquadrão VF-1 ainda me brindará com muitos outros momentos de alegria e conquistas no futuro, mas dificilmente tomarão o lugar daquele belo e único momento do meu primeiro enganche no país que eu tanto amo, Brasil!

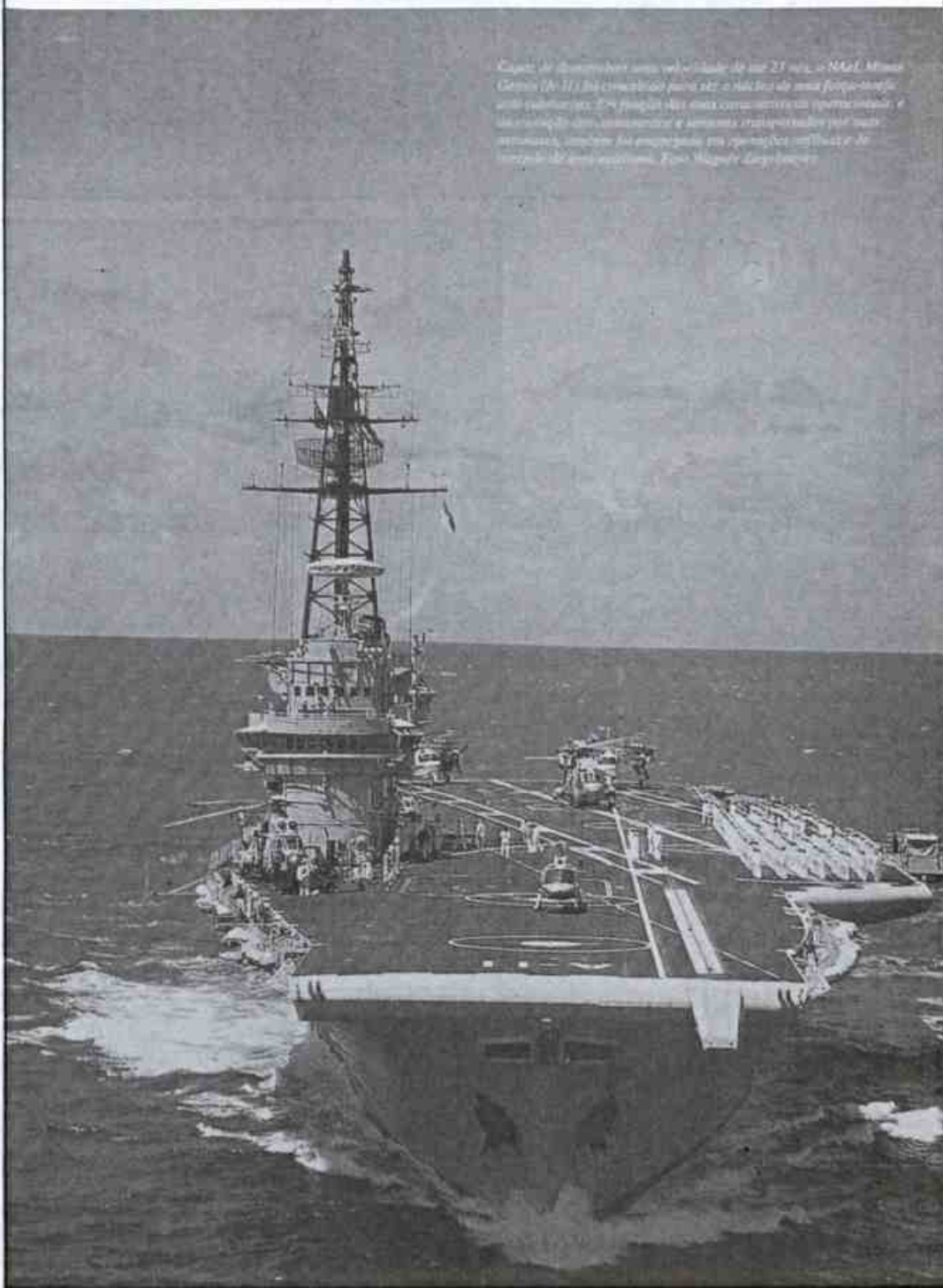
CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Naval /; História da Aviação Naval;

4 N.R.: OSP – Oficial de sinalização e pouso.

5 N.R.: "Chamei a bolinha" – avistou, no espelho, a orientação da rampa de aproximação para o pouso no navio.

6 N.R.: Marcos Araujo de Souza, José Vicente de Alvarenga Filho e Júlio Cesar de Araujo Passos.

UMA HOMENAGEM AO MINAS GERAIS



O CVL

EX-

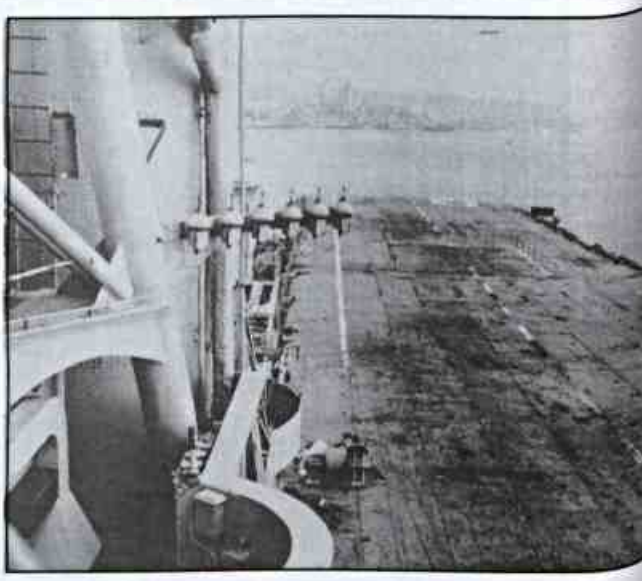
VENGEANCE

DEIXA

PLYMOUTH
(Devonport)

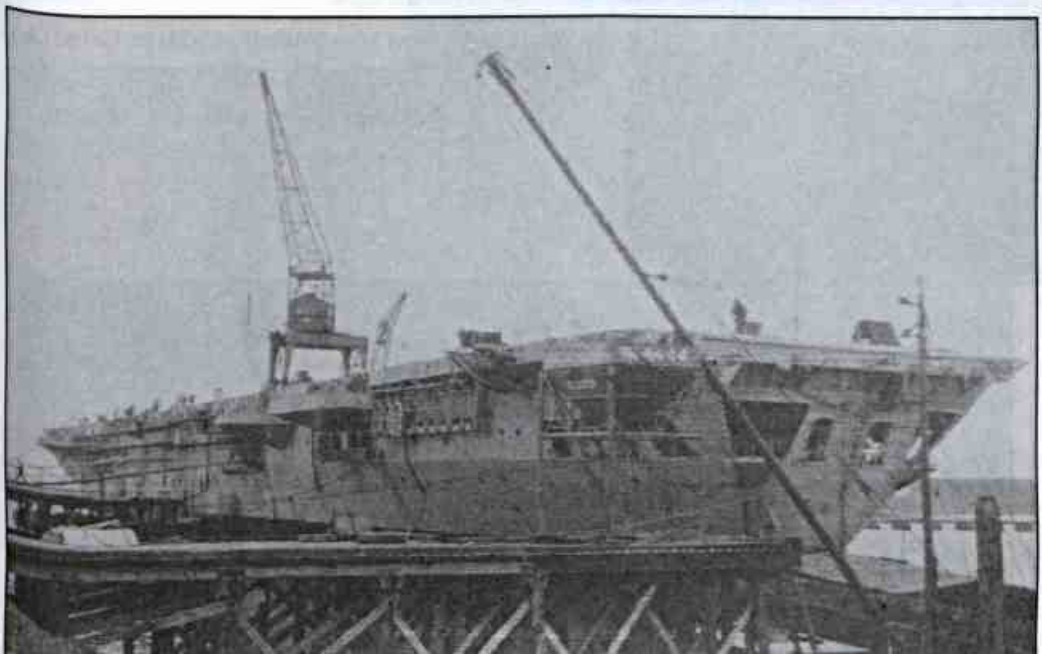
EM

13/7/1957



O AGORA NAeL *MINAS GERAIS* NOS ESTALEIROS DA VEROLME

Alojamentos em barracões de madeira. Observar o *Minas Gerais* sem a primitiva superestrutura e com o guindaste provisório para as obras.



EM 9/1960

AS PROVAS DE VÔO NO CANAL DA MANCHA

¬ – *Avenger*

– – *Sea Hawk*, *Westland* (He) e *Gannet* (AS)

® – *Gannet*

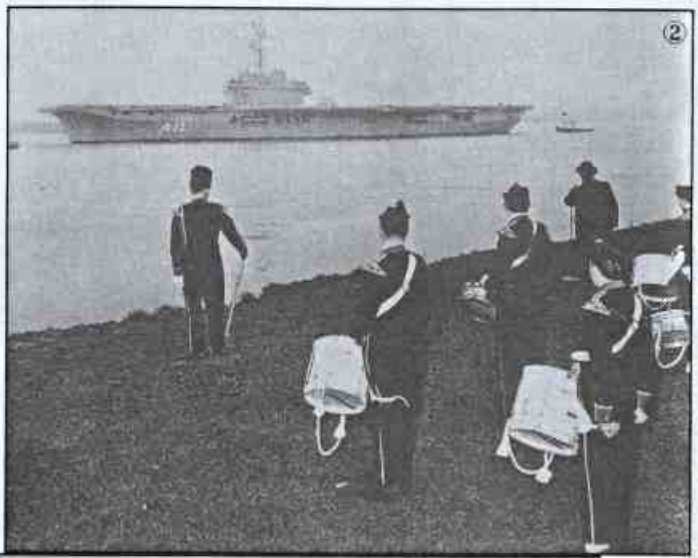
– – *Minas Gerais* no Canal da Mancha

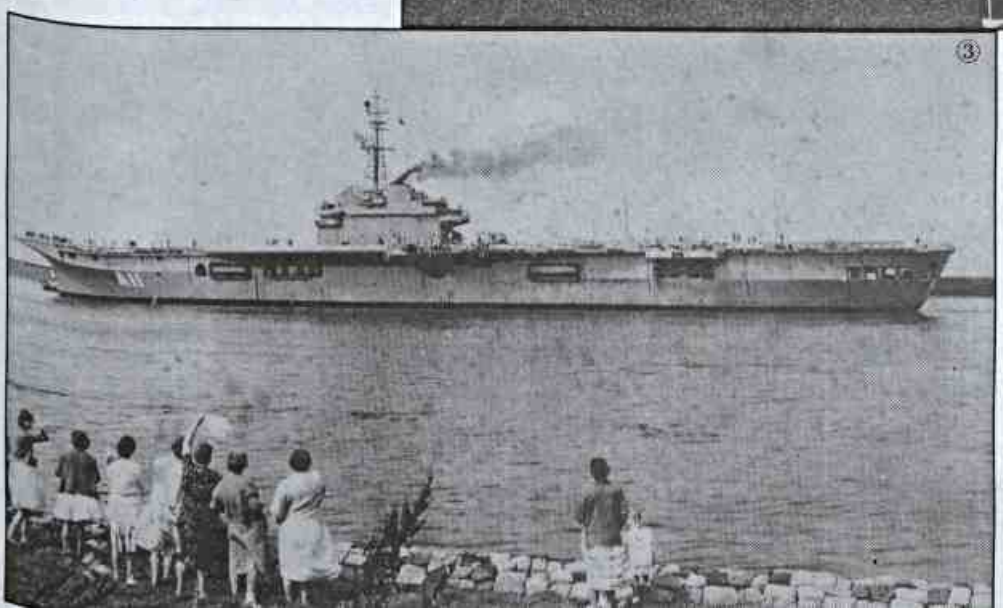
° – *Sea Hawk* aterrissando

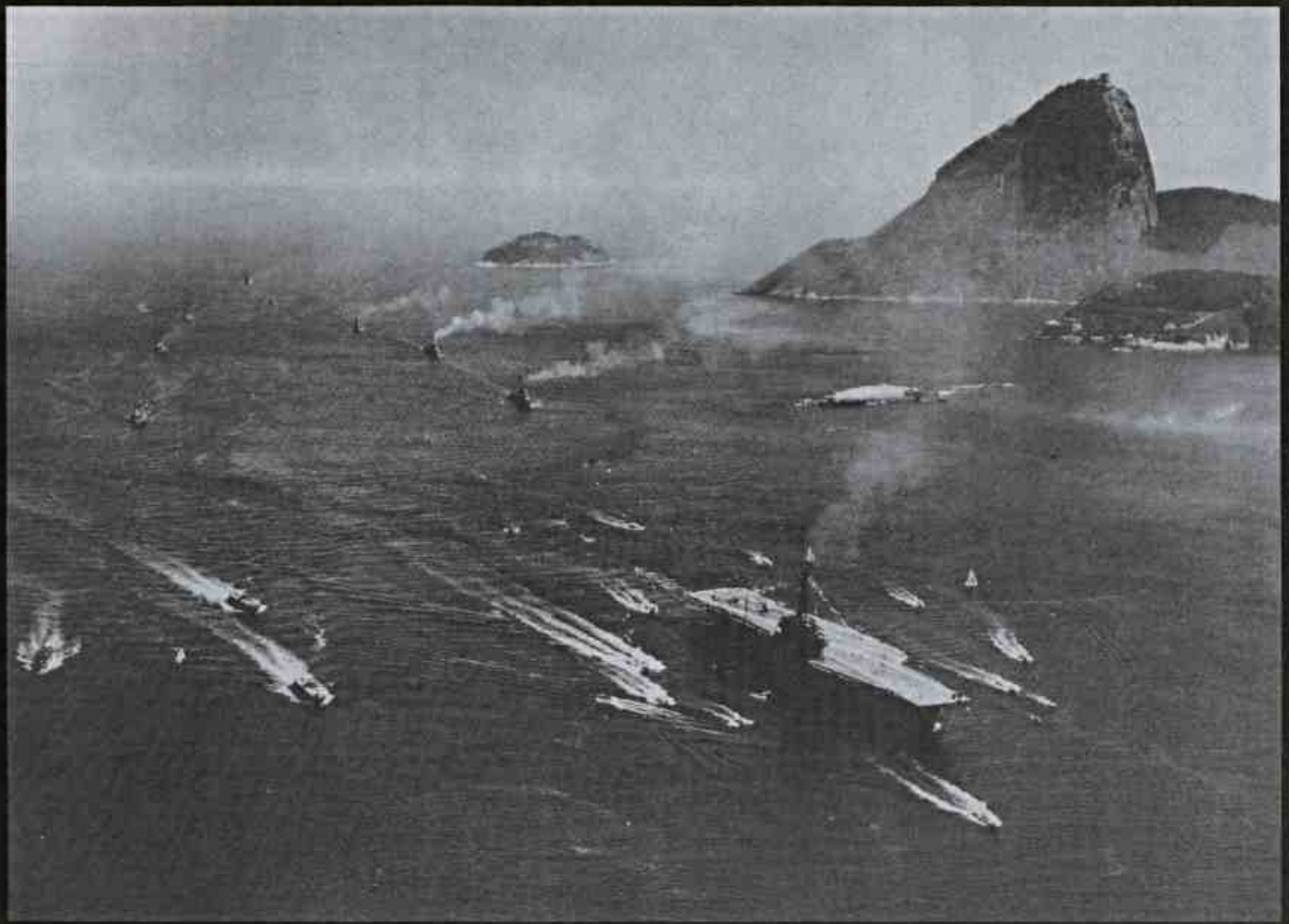
A INCORPORAÇÃO (6/12/1960)

E AS DESPEDIDAS DA HOLANDA (13/1/1961)

① – Capitão-de-Mar-e-Guerra Leôncio Martins lê a Ordem-do-Dia
② e ③ – Despedidas oficial e popular

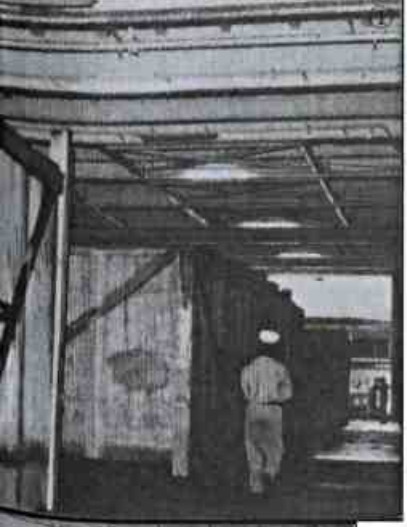


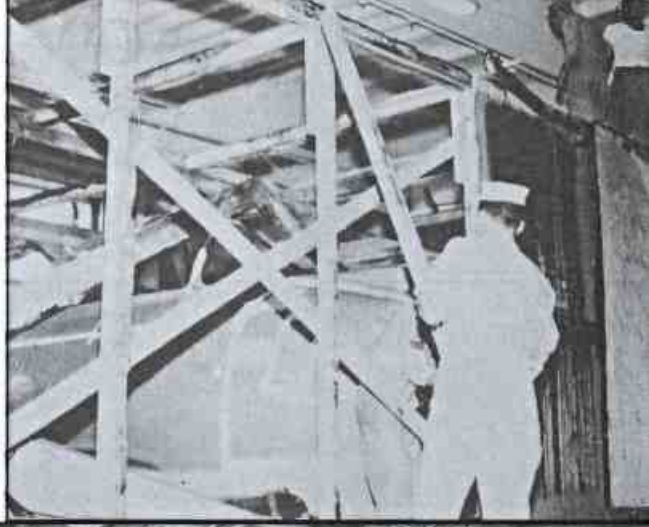


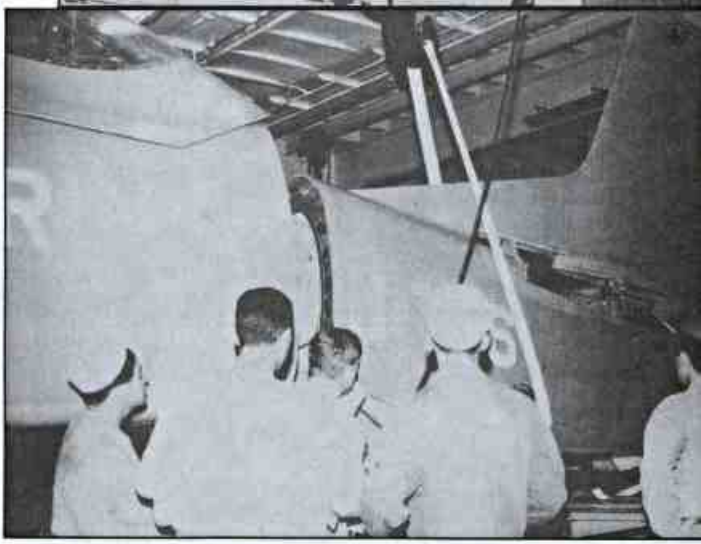


A CHEGADA AO RIO DE JANEIRO

(2/2/1960)

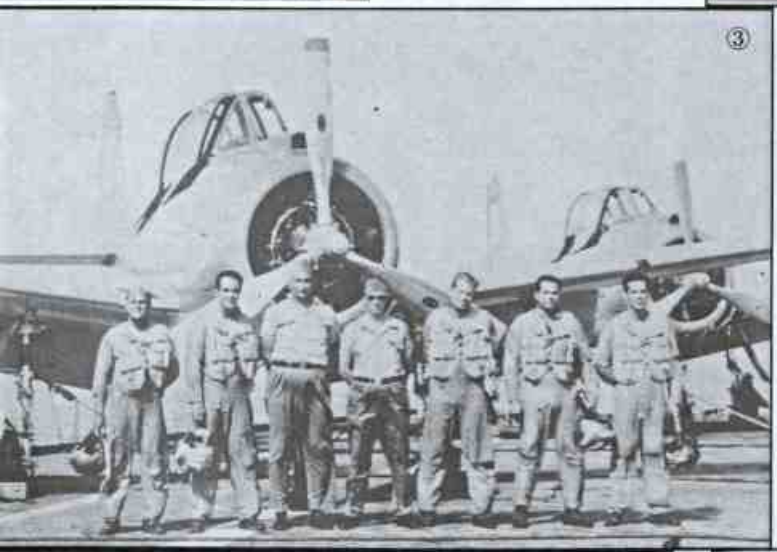






A MONTAGEM DOS *T-28*

O VÔO DOS

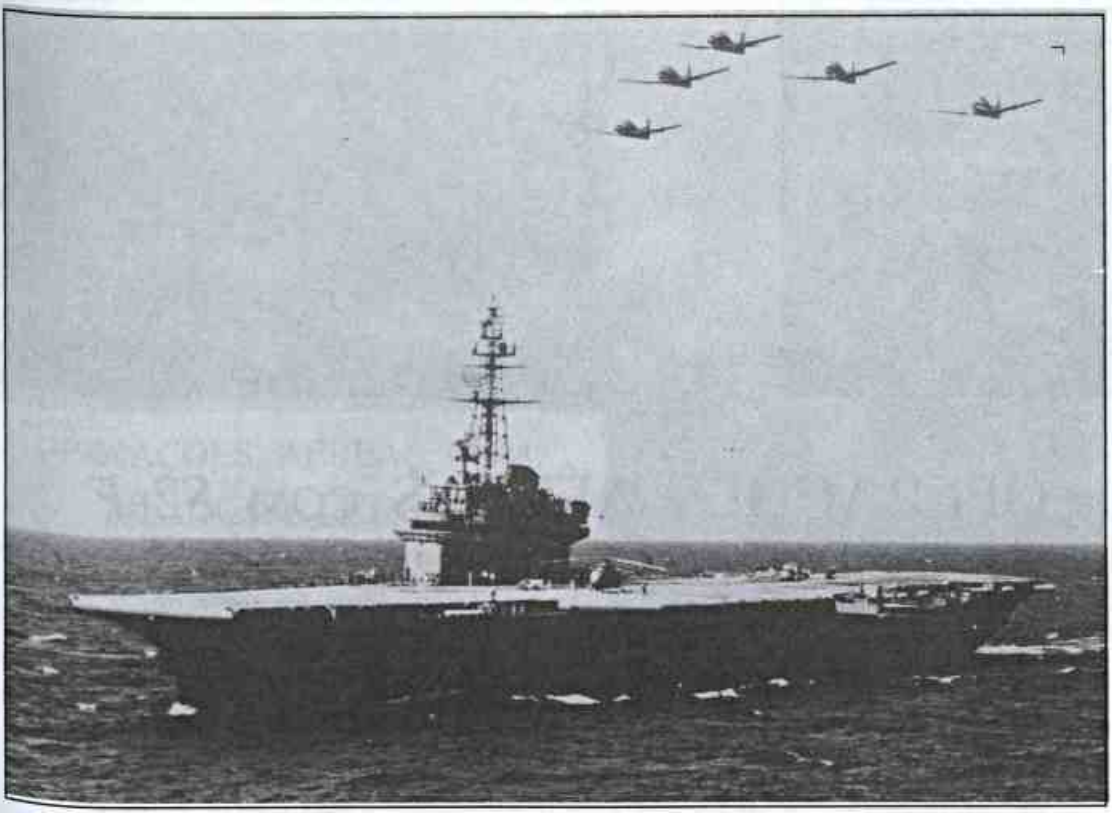


T-28

Na última comissão dos *T-28* em 1/1965 –

E/D – Nogueira, Daldegan, Capitão-de-Mar-e-Guerra Januzzi (comandante do navio), Vice-Almirante Araripe (COMENCH), Arieira, Sá Barreto e Der Haagen.

E: Pousando
D: Correndo a pista para levantar vôo

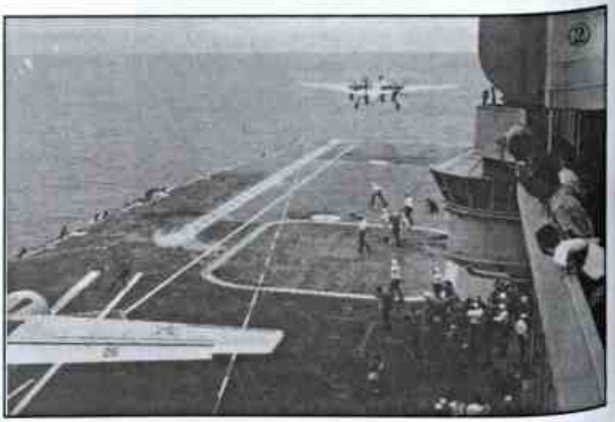


OS *T-28* NO APOGEU
E O ATO FINAL

¬ – Os cinco aviões do Esquadrão de Asa Fixa sobrevoam o *Minas Gerais* na sua última comissão em 1/1965 como componentes da FT-11;

– – Na última comissão com os *T-28*;

® – Na Guanabara, com os aviões no convés. Acusado pela FAB como acinte à Aeronáutica, deu origem à proibição pelo Presidente Castello Branco.



OPERAÇÕES AÉREAS COM *S2-F*

OPERAÇÕES AÉREAS COM HELICÓPTEROS

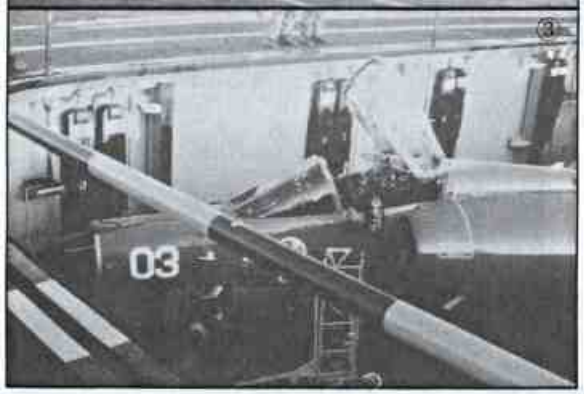
① e ② – Operação Dragão XXV em 11/1989

③ – Helicóptero A/S *SH-3A* (nº 10) e os de Emprego Geral *Super Puma*

④ – Helicópteros de Emprego Geral *Super Puma*

⑤ – Helicóptero *Esquilo*

⑥ – Helicóptero A/S *SH-3A*



OPERAÇÕES COM FORÇAS AERONAVAIS AMIGAS

ARGENTINA ① a ⑤

① – Com *Tracker* em 1995

② – Com *Super Etendart* em 1995, toque e arremetida

③ – *Super Etendart* em 1994

④ – Catapultagem com *S2-T*

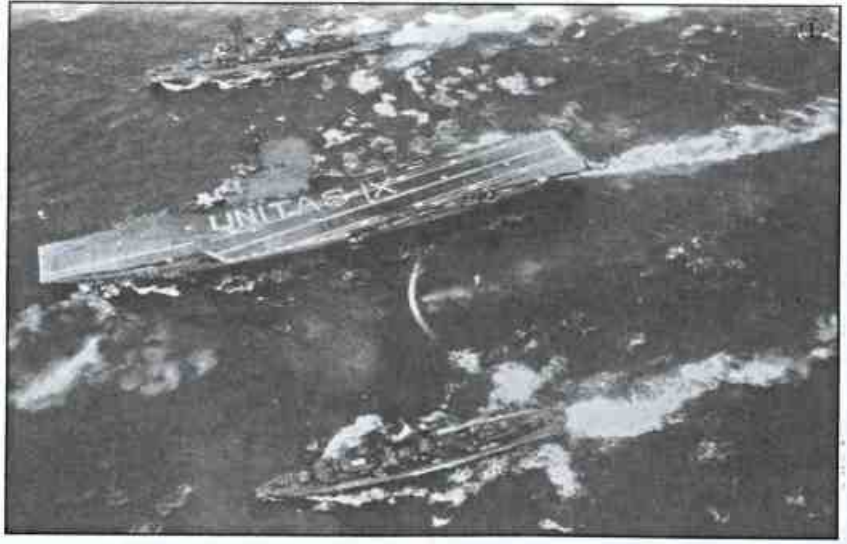
⑤ – Histórico de pouso

FRANÇA ⑥ – Em 1/1995

INGLATERRA ⑦ e ⑧ – Com *Harrier* em 2/1974

A ROTINA DOS EXERCÍCIOS NO MAR

② – Transferência de pessoal com uma fragata
③ – Exercício de reboque com RAM *Guilhobel*
④ – Preparação do *drone* (alvo aéreo)
⑤ – Transferência de óleo combustível com CT *Alagoas* (9/1980)
⑥ – Idem com o NT *Marajó*
⑦ – Idem pela popa com o CT *Espírito Santo*



O *MINAS* pelo BRASIL e pelo MUNDO

① – No Caribe

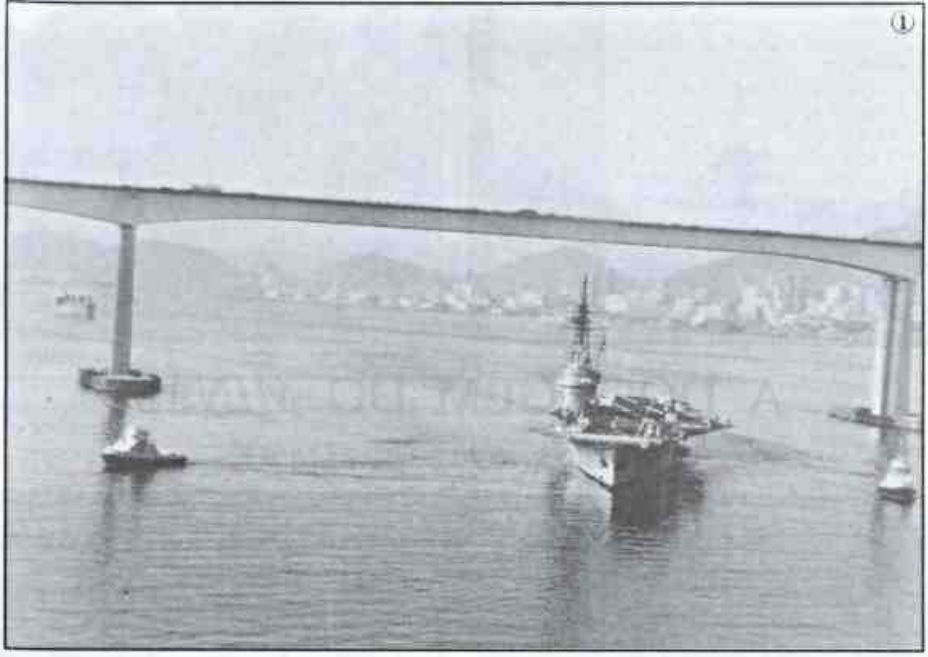
② – Porto Rico

③ – Puerto Belgrano (1997)

④ – Santos (7/2000)

⑤ – Pensacola (5/199

⑥ – Curaçao (1994)



① No Rio de Janeiro, em 10/11/95; ② e ③ Em Recife, em 1/1980; ④ Em Montevidéu

A DOCAGEM DO *MINAS*

① em 4/1989; ② 5/1995; ③ 6 e 7/1977;

FAINAS GERAIS

Mostra do pessoal passada pelo Comandante

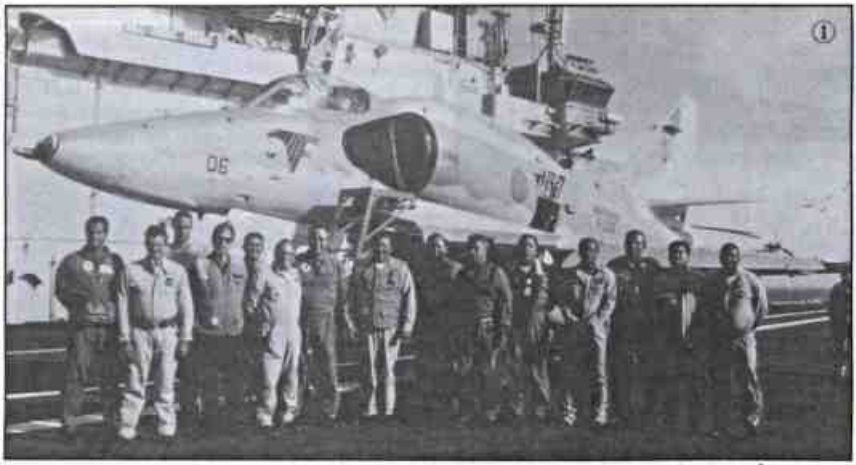
Sentados (da esquerda para a direita) VAlte Hélio Leôncio Martins; AlteEsqd Arnaldo de Negreiros Jannuzzi; AlteEsqd Eddy Sampaio Espellet; CMG Euclides Quandt de Oliveira; CAlte Telmo Becker Reifeheneider; AlteEsqd Raphael de Azevedo Branco; VAlt Francisco Aripena Leão Feitosa; CAlte Geraldo Sylvio Cravo Guimarães; CMG Roberto Gomes Candido; e CMG José Paulo Machado Chagas.

Em pé (da esquerda para a direita) CMG Wilson Jorge Montalvão; CMG Daniel Acylino Macedo de Lima; VAlte Raul Pereira Bittencourt; VAlte Carlos Edmundo de Lacerda Freira (ComemCh); CMG Alvaro Luiz Pinto; CAlte Paulo Ronaldo Daldegan Moreira; CMG Walter Nery de Medeiros; VAlte Claudio José Correa Lamego; e CMG Leonido de Carvalho Pinto.

O tradicional almoço dos ex-comandantes (18/1/1996)

O *MINAS* E OS CHEFES

② Castelo Branco; ③ Figueiredo; ④ Collor; ⑤ Sarney; ⑥ Fernando Henrique; e ⑦ Quintão (Ministro da Defesa)



① – Foto memorial do primeiro pouso com piloto brasileiro, (CMG) Julio Cesar de Araujo Passos, comandante do navio, (ao centro com colete verde):
② ③ ④ – Pouso;
⑤ ⑥ ⑦ – Catapultagem.

A GRANDE VITÓRIA

O RECEBIMENTO DO *SÃO PAULO*

Em

17/2/2001

SUA ESCOLTA

F Liberal

F Greenhalgh

CV Frontin

CT Pernaambuco

A BAIXA DO *MINAS GERAIS*

¬ AE Peixoto, CEMA, lê a Ordem do Dia

– Alte. Leôncio (1º comandante) e CMG Passos (comandante em exercício) arriam o Pavilhão Nacional pela última vez

® Alte. Leôncio recebe o Pavilhão e ¯ CMG Passos recebe a sua flâmula de comando da praça de mais dias de embarque

° e ± Ex-comandantes formam para assistirem o desembarque da tripulação

A VIAGEM DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA AO BRASIL – 1807-08

Parte 2

KENNETH H. LIGHT
Tradução de: EDUARDO ITALO PESCE
Professor

PARTE 2

A ser publicada no próximo número.

NO ADVENTO DO RADAR NA MB
Lembranças da guerra

EDDY SAMPAIO ESPELLET
Almirante-de-Esquadra

SUMÁRIO

Radar, um mistério
A desatracação para a experiência de máquinas
Encarregado do radar!
Reparo à Primo Nunes
A criação do CIC
As folhas de plotar para o Atlântico Sul

RADAR, UM MISTÉRIO

Quando eclodiu a guerra na Europa, em setembro de 1939, começaram a aparecer na imprensa notícias sobre o radar. Ninguém sabia ao certo de que se tratava. Havia até quem acreditasse que seria um equipamento que produzia o raio da morte e coisas do gênero.

Em agosto de 1942, entramos na guerra. A Divisão de Cruzadores estava, desde o fim de 1941, sediada em Recife. Então, no princípio de setembro, foi organizado um comboio Recife-Rio. Creio ter sido o primeiro dos comboios da costa brasileira. Fazia parte da escolta desse comboio o Cruzador *Bahia*, um ou dois navios da Classe *Carioca* e um contratorpedeiro americano. Para facilitar a comunicação entre os navios, o contratorpedeiro destacou um oficial para o *Bahia* e este, o meu colega Primeiro-Tenente Sá Earp para o contratorpedeiro.

OBS: As sete NR destinam-se aos leitores extra-Marinha.

Um belo dia, um sábado, o comboio chegou ao Rio. Nessa altura, já sabíamos que o contratorpedeiro tinha o famoso radar. Nessa época, havia expediente aos sábados e o licenciamento era após o rancho, às 13h30. Os tenentes solteiros então dirigiam-se ao Clube Naval, onde o pessoal dos vários navios encontrava-se para bater papo e fazer programas para o fim de semana.

Eis que, nesse dia, adentrou o clube o Sá Earp, que tinha feito viagem a bordo do contratorpedeiro americano, e contou a grande novidade. Ouvimos, então, estupefactos, que ele tinha visto o radar, ou melhor, tinha visto o efeito do radar, uma vez que os americanos, fazendo bode[1], não deixaram que ele visse, porque se tratava de um equipamento ultra-secreto.

Contou-nos que o comboio passou ao largo de Abrolhos, a cerca de 20 milhas de distância, à noite, sem enxergar nada e o operador do radar cantava[2] marcações a distâncias do farol. Ficamos todos boquiabertos com essa notícia.

Algum tempo depois, os caças-ferro começaram a chegar de Miami com radar e ele se tornou conhecido dos brasileiros, embora os americanos recomendassem que o pessoal dos navios não desse detalhes sobre o seu funcionamento a pessoal que não fosse de bordo.

Em dezembro de 1943, passei da Corveta *Rio Branco*, que não tinha radar, para o Contratorpedeiro *Marcílio Dias*, que estava sendo construído no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) e que também não possuía radar.

No Dia de Reis, ele se movimentou pela primeira vez, para a experiência de máquinas.

A DESATRACAÇÃO PARA A EXPERIÊNCIA DE MÁQUINAS

Aqui abro um parêntese para contar um fato pitoresco.

Às 9 horas do dia 6 de janeiro de 1944, o navio deveria desatracar do Cais Norte, Cais da Eletrônica, para a experiência de máquinas.

Eu era encarregado da divisão N e encarregado de navegação. Estava no convés, quando de repente, sem mais aquela, olho para o cais e verifico que o navio estava dando adiante, partindo as espias. A amarração já estava aliviada[3].

Imediatamente, corri para o passadiço, pois nem havia tocado postos de suspender. O Comandante também chegou no passadiço e, como não havia nenhum obstáculo, mandou dar máquinas adiante e tocar postos de suspender. Guarneci pessoalmente o leme e lá fomos nós.

O que teria acontecido?

Depois soubemos.

O encarregado da obra, Capitão-de-Fragata (EN) Raul Regis Bittencourt, convidara uma porção de gente para assistir à experiência de máquinas e levou-os para a praça de máquinas. Ele mesmo guarneceu a válvula de garganta e começou o balanceamento[4]. Entusiasmou-se, vendo as turbinas movimentarem-se pela primeira vez, e abriu demais a garganta e o navio suspendeu.

---

[1] NR: Fazer bode, na gíria naval, é fazer mistério, apresentar dificuldades etc.

[2] NR: Cantava, idem, informava em voz alta.

[3] NR: Amarração aliviada – para ficar atracado, um contratorpedeiro passa para o cais, geralmente, seis espias (cabos de manilha ou atualmente de náilon) tríplices. Instantes antes da desatracação, a amarração é aliviada, isto é, as espias de tríplices ficam singelas.

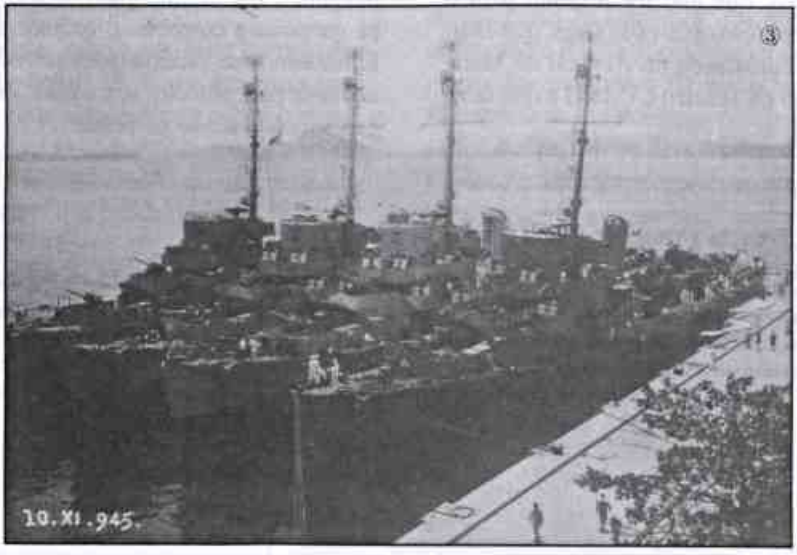
[4] NR: Balanceamento – admissão de vapor para as turbinas, deixando-as virar lentamente um eixo para vante e outro para ré para não gerar movimento do navio (o mesmo se faz com os motores).

NOSSOS PRIMEIROS RADARES

① – SF no Caça-Submarinos *Guaíba*

② – SG no Caça-Submarinos *Guajará*

③ – SA (no topo do mastro) e SG nos Contratorpedeiros de Escolta Classe *Bertioga*, os então DEs



O relógio da Diretoria de Hidrografia e Navegação naquele momento dava as nove badaladas. Que precisão!

O navio parecia estar ansioso para se movimentar, após tantos anos parado. Agora, fecho o parêntese.

ENCARREGADO DO RADAR

Naquela época não se falava em eletrônica, era só radio e a grande novidade era o receptor super-heterodino. O curso de rádio da Escola Naval era muito fraco, pouco aprendíamos. Certamente, havia o pessoal rádioamador, que montava rádios receptores, como era moda na época.

Um belo dia, o Capitão-de-Corveta José Lima, encarregado do Laboratório Rádio, que era o que hoje se chamaria Diretoria de Eletrônica, me chamou ao seu gabinete, no AMRJ; trancou a porta e, dentro do maior sigilo, contou-me que o navio receberia um radar, que já havia chegado dos Estados Unidos. Era o modelo SF. Quase caí quando ele me disse que eu seria o encarregado. "Mas eu não entendo nada de rádio", disse-lhe. Ele me mandou comprar um livro, *Basic Radio*, de J. Hoag, e virar[5] depois do silêncio. Foi o que eu fiz.

Ele me deu, também, o manual do radar, que era excelente, feito para gente ignorante como eu. Melhor ainda, junto ao equipamento vinham duas caixas com material sobressalente, tudo embrulhado, etiquetado com a nomenclatura do manual. Era fácil manter o aparelho. Como era a válvulas, dava muito fora[6], mas graças à abundância de material, nunca ficamos sem o seu funcionamento, a não ser uma vez, quando, em viagem, o motorzinho que movimentava a antena deu o fora e não havia sobressalente a bordo.

[5] NR: Virar – estudar com afinco.

[6] NR: Dar o fora – avariar-se.

[7] NR: Ficar paiol – tornar-se coisa comum.

Reparo à Primo Nunes

Recorri, então, ao Capitão-Tenente Primo Nunes de Andrade, que mais tarde foi professor da Escola e que era encarregado da Divisão de Eletricidade.

Apresentei-lhe o problema e ele o resolveu. Tratava-se de substituir o enrolamento que dera o fora. Apenas ele não dispunha do fio na espessura adequada. Então, ele calculou a resistência que faltava – 200 0hms – e mandou enrolar com aquele fio mesmo. Depois de pronto, foi colocado junto à caldeira para secar o isolamento e, no dia seguinte, já pela manhã, entregou-me o motor pronto. Instalei-o na plataforma da antena no tope do mastro, ficando as duas resistências penduradas.

Fizemos toda a comissão sem problemas.

Cerca de um mês depois, chegando à base, em Salvador, pedi reparo e apresentou-se a bordo um técnico americano. Quando ele viu as resistências penduradas no mastro, não houve forma de ele entender o problema. Os técnicos americanos, feitos a jato, só sabiam trocar peças e mais nada.

E assim tornei-me um técnico de radar. Depois, os DEs (destróieres de escolta classe *Bertioga*) começaram a chegar com o modelo SL, bem melhor que o nosso e o aéreo SA e o radar ficou paiol[7].

É interessante observar que o *Marcílio*, embora tivesse recebido o radar, aqui no Rio, não tinha CIC, de vez que a sua classe era *Mahan* de 1928 e o CIC somente foi criado após a Batalha de Midway, em junho de 1942.

A CRIAÇÃO DO CIC

O número da Revista *Proceedings* de setembro de 2001 trouxe um artigo expli-

cando a criação do CIC na Marinha americana. Vou tentar resumir essa história.

Na Batalha de Midway, somente havia nos navios radares aéreos (contra aviões) e assim mesmo de pouca potência e pequeno alcance; não havia também equipamentos de comunicação VHF eficazes e com número de canais suficientes; não havia doutrina sobre o emprego do radar e da direção de caças de interceptação, razão pela qual o *Lexington*, na Batalha de Mar de Coral, e o *Yorktown*, em Midway, foram a pique. A conclusão da análise dos relatórios foi a de que a interceptação da vaga de bombardeio japonesa foi feita muito tarde, devido ao alcance pequeno do radar e à falta de canais de comunicação em VHF.

Após Midway, o Almirante Nimitz, comandante do teatro do Pacífico, deu-se conta da necessidade de um centro para onde convergiriam todas as informações de combate onde pudessem ser coordenadas as ordens, e determinou ênfase na sua instalação nos navios novos, bem como melhoria nos canais de comunicação em VHF e estabelecimento de uma doutrina para uniformização do seu funcionamento.

Já em 1944, na Batalha do Mar das Filipinas, os navios já estavam com seus CIC instalados e suas tripulações endoutrinadas, o que permitiu uma vitória triunfal sobre os japoneses.

Diz-se mesmo que esta batalha foi ganha pela direção dos caças.

Quando o *Marcílio* foi designado para escoltar os cruzadores americanos, nas patrulhas contra os *raiders* no Atlântico, em meados de 1944, tive ocasião de conhecer um CIC, numa visita que fiz a um dos cruzadores, o que me deixou entusiasmado e ao mesmo tempo frustado, por não dispormos de um igual.

AS FOLHAS DE PLOTAR PARA O ATLÂNTICO SUL

O curioso é que a visita valeu, porque descobri que eles navegavam em alto-mar, em folhas de plotar, com uma escala muito boa, enquanto trabalhava-se numa carta do Atlântico alemã, em escala que muito dificultava a plotagem da posição.

Tal descoberta levou-me a pedir a DHN que fizesse o mesmo nas latitudes da nossa costa, o que foi feito.

🗁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<SISTEMAS> / Sistemas Radar /; Campanha do Atlântico Sul; *Marcílio Dias* (CT);

OS MILITARES E A POLÍTICA NA REPÚBLICA
CANUDOS – TENTATIVA DE UMA ANÁLISE CONCLUSIVA

Parte XXXVIII

MARIO JORGE DA FONSECA HERMES
Almirante-de-Esquadra (Refº)

SUMÁRIO

Introdução
A conquista do sertão
Política e economia
O sertanejo, a Igreja Católica e o Conselheiro
A República
O início da rebeldia – Masseté
A questão política e a Guerra de Canudos
A cisão partidária
A questão da madeira e a Expedição Pires Ferreira
Canudos, uma questão nacional
As conseqüências da derrocada da Terceira Expedição
As origens da guerra. Os responsáveis
O Exército, o grande vilão?
Conclusão

INTRODUÇÃO

É difícil analisar acontecimentos pretéritos. A tendência é a de um julgamento imperfeito, pois que realizado com o envolvimento da inteligência pelo contexto da sociedade atual. Daí a dificuldade da tentativa de situar-se acorde com o passado. Porém é tentativa válida e, por isso, deve ser buscada.

No importante evento histórico em que se constituiu a Guerra de Canudos, prontamente ignorada pela historiografia oficial, passados cem anos, um pouco mais, as con-

dições econômicas, psicossociais e principalmente das paixões políticas que tanto embotam o raciocínio e inibem os homens ponderados, pouco ou nada têm a ver com os dias de hoje.

Não fosse a publicação de *Os Sertões*, obra monumento de nossa literatura, que apresentou à Nação o fato da existência de dois Brasis, é possível que os estudiosos do tema ficassem sem incentivo para o excelente trabalho de pesquisas que há algumas décadas vêm realizando. Esses garimpadores buscam explicações, onde ocorrem sadias discordâncias, para aquela terrível guerra que não deveria ter acontecido.

Quanto a esse aspecto, o da guerra burra e inconseqüente, existe entre eles a unanimidade.

Daí a validade desses investigadores na busca da verdade histórica – se é que ela existe. Até porque deve-se entender o passado, estudá-lo, para no presente estar-se preparado para, no mínimo, deixar de cometer as mesmas asneiras e elaborar-se, alicerçado em conhecimento mais sólido, tentativas para uma sociedade que se imaginem úteis para o futuro.

Às vezes penso que os acontecimentos conduzem os homens e não são por eles conduzidos. Este pensamento caso reflita, mesmo parcialmente, a realidade, creio não haver sido o caso de Canudos.

*
* *

A guerra de Canudos não pode ser analisada sem considerar-se, como tão bem o fez Euclides da Cunha, o sertão e o sertanejo como pano de fundo.

No decorrer dos capítulos anteriores, embora não tratada especificamente, a terra, creio, deu para ser compreendida e poderia ser resumida na expressão "sertão adusto".

Quanto ao homem, será dito um pouco mais, para só depois examinar criticamente a guerra em suas causas e conseqüências.

Canudos, para a qual muito colaboraram os atos de politiquice dos politiqueiros na Capital Federal, na Capital da Bahia e nos seus municípios, de toda a imprensa, onde mesmo os jornais ditos sérios transmitiram o sensacionalismo e a inverdade, e da hierarquia da Igreja Católica na Bahia, foi, por tudo isso, uma guerra absurda. Culminou com o total envolvimento do Exército, numa guerra que não era sua e para a qual estava despreparado.

Para essa gente nada importava que brasileiros, sertanejos e militares, sacrificassem suas vidas na busca de ilusões, sem qualquer propósito válido.

O Conselheiro foi utilizado pelos chefes políticos baianos em oposição e "o Exército entrou de gaiato na guerra",[1] no dizer do historiador José Calasans da Silva, "a maior autoridade atual, no Brasil, do episódio Canudos."[2]

Se a ilustre historiadora americana Barbara W. Tuckman houvesse tomado conhecimento de Canudos, certamente teria por subtítulo de sua importante obra *A Marcha da Insensatez: De Tróia ao Vietnã, passando por Canudos*.

A CONQUISTA DO SERTÃO

Os bandeirantes oriundos de São Paulo foram os primeiros brancos a alcançarem aquele interior inóspito da terra brasileira, posteriormente conhecido como "os sertões". E o caminho, iniciado no Tietê, foi o São Francisco, "o grande caminho da civilização brasileira". Permitiu que os paulistas que a montante o desciam e baianos e pernambucanos que a jusante o subiam, duas civilizações que se desconheciam, tenham sido apresentados uma a outra.

Os paulistas chegaram ao Vasa-Barris, ao Cumbe, a Uauá e tantos outros aldeamentos que, nas suas caminhadas rumo ao norte em busca da riqueza, povoaram com os que não quiseram continuar a jornada. Defrontaram-se desde então com a paisagem adusta, aterradora, desértica daquelas terras e com o tapuia indomável.

"Já no término do século XVII, com a penetração dos sertões, os aldeamentos se sucediam com sua populações miscigênicas esquecidas."[3] A essa altura, a pecuária, o boi, contribuía para a fixação do homem naquelas paragens.

A miscigenação foi a solução natural entre homens brancos que se embrenhavam no Brasil e índios dóceis que os acompanhavam ou o tapuia guerreiro que teriam de submeter no combate. A índia era a mulher à disposição. A procriação foi decorrência de um ato natural e não de qualquer propósito pré concebido de povoar o interior, embora, ao final, esse fosse o objetivo alcançado. O mameluco ou aniboca*, com forte predominância do aborígine, foi o produto desse cruzamento no interior do leste e do nordeste brasileiro.

No litoral, onde prosperou a cultura intensiva da cana-de-açúcar, o acasalamento ocorreu com o escravo, o negro africano; "afeito à humildade extrema, sem a rebeldia do índio, o negro teve de pronto sobre os ombros toda a pressão da vida colonial. Era a besta de carga adstrita a trabalhos sem folga."[4] Aos negros deve muito a Nação brasileira, sustentáculos que foram da economia na Colônia e no Império.

Nasciam os mulatos.

A bem da verdade, essa mesclagem ocorrera na metrópole, antes de frutificar em terras do Brasil.

Poucos negros até a abolição adentraram no interior. A fuga da escravidão significava grandes riscos. Mas nem por isso o cruzamento com o índio deixou de ocorrer, com o aparecimento do cafuz.

Deve-se entender o passado, estudá-lo, para no presente estar-se preparado para, no mínimo, deixar de cometer as mesmas asneiras e elaborar-se, alicerçado em conhecimento mais sólido, tentativas para uma sociedade que se imaginem úteis para o futuro

O processo de miscigenação nos sertões, principalmente na Bahia, foi contínuo, com a mistura de todas as subetnias, chegando ao sertanejo, ao pardo quase um produto final, porém com a preponderância do índio, em particular do feroz tapuia.

Assim expressou-se Euclides da Cunha, no final do século XIX, ao deparar-se com as gentes do sertão da Bahia: "Acreditamos que isto sucede porque o escopo destas investigações (dos antropólogos de então) se tem reduzido à pesquisa de um tipo étnico único, quando há certos muitos.

Não temos unidade de raça. Não a teremos nunca.

Predestinamo-nos à formação de uma raça histórica em futuro remoto, *se o permitiu dilatado tempo de vida nacional autônoma* (grifos do articulista). (...). A nossa evolução biológica reclama a garantia da evolução social.

* NA.: Cari-boc, do tupi, que procede do branco. Nota de Euclides da Cunha em *Os Sertões*, p. 62.

Estamos condenados à civilização.

Ou progredimos ou desapareceremos. (grifos do articulista).

A afirmativa é segura."[5]

*
* *

Perdidas nas páginas de *Os Sertões* essas duas frases por mim grifadas. Frases de sobeja importância. Previsão de Euclides da Cunha, advertência? Nos dias atuais, deveriam constituir-se na maior preocupação nacional. E não seria apenas a Amazônia. Se não existir tal preocupação transformada em vigorosa vontade dos brasileiros, talvez seja fundada a indagação: por quanto tempo teremos somente um Brasil, *o nosso Brasil*? Temos a obrigação de pensar um século à frente. E o tempo, em relação às mudanças que ocorrem no planeta, fruto do desenvolvimento quase que exponencial da ciência e da tecnologia, já pode ser medido em segundos.

Um dos maiores fatores de integração nacional são as Forças Armadas pelo simbolismo que contém e pela presença de brasileiros de todas as origens, étnicas e geográficas, designados para os mais diversos e distantes rincões de nossa Pátria

Um dos maiores fatores de integração nacional são as Forças Armadas, pelo simbolismo que contêm e pela presença de brasileiros de todas as origens, étnicas e geográficas, designados para os mais diversos e distantes rincões de nossa Pátria.

Mormente o Exército, por ser a força de terra.

Não obstante, a política que nos rege – imposta e aceita pelo que nos governam, obedientes a interesses alienígenas, com o suporte da mídia – trabalha no sentido de emascular o sustentáculo maior para a união nacional, tornando o Brasil mais fraco e desacreditado, não somente pelos de fora, mas por seus próprios filhos.

*
* *

Euclides chamou de nova raça, inteligente, forte e corajosa. Não a classificou de sub-raça. Porém, acrescento, deserdada, abandonada pelo poder público e principalmente pelos políticos profissionais, que sempre tiveram por objetivo conservá-la ignorante, para melhor dela se utilizarem.

Não é dessa maneira que se constrói uma grande nação.

*
* *

O interior baiano e nordestino, nele incluída a região dos sertões, via sua população crescer completamente isolada do litoral. Este, sustentado pela cana-de-açúcar e seus engenhos, pelo algodão e pelo fumo e, sobretudo, pelo braço escravo. No litoral estava a civilização, a cultura, a riqueza, pelo menos dentro da relatividade das coisas. Encontrava-se, mais do que tudo, o poder político, de uma política retrógrada por oligárquica.

POLÍTICA E ECONOMIA

A Bahia do litoral, até pouco antes da abolição da escravatura, apresentava uma economia sólida e próspera e uma elite de formação bacharelesca que politicamente influía no governo do Império. "Os chefes

de gabinete do Império eram baianos: Categipe, Farias, Ângelo Muniz da Silva Ferraz, Saraiva e o Conselheiro Jentas".[6]

O interior constituía-se na antítese do litoral. A agricultura mantinha a subsistência. A sociedade permanecera estagnada estratificada e, por derivação, conservadora ao extremo: o tempo passava, mas o modo de encarar a vida conservava-se sempre o mesmo, até porque a paisagem agressiva permanecia imutável, encolerizando o homem do sertão. Contudo, a esperança dos vales férteis e irrigados não abandonava o pensamento do sertanejo, levando-o ao misticismo. O sonho permanecia mesmo nos estios causticantes e inóspitos que se prolongavam. Porém, contra o flagelo da seca, quando ela ciclicamente chegava, não havia como lutar; a retirada de homens e mulheres, trapos humanos, era a opção. Desgastavam-se na luta inglória até a última força e o último resquício da esperança. Mas se a chuva caísse, retornariam ao seu sertão.

Os sertanejos desgastavam-se na luta inglória até a última força e o último resquício da esperança. Mas se a chuva caísse, retornariam ao seu sertão

No século XIX, década de 70, houve sete secas, na de 80, cinco. De 1893 a 1895, na República, houve outra.

Mas se nas terras inóspitas do interior era difícil a fixação do homem pela agricultura, ela ocorreu na pata do boi com o início do ciclo do gado. A expansão foi imediata; o crescimento do rebanho, na falta de pastos favoráveis, era suprido por terras sem fim, por ele, o boi, conquistadas. Essas terras, todavia, não pertenciam, em sua maioria, aos que nela trabalhavam. Delas foram os primeiros proprietários aqueles, poderosos politicamente, moradores do litoral, beneficiados pelo regímen de sesmarias e transmitidas por herança aos seus descendentes. Sociedade patriarcal, não muito diferente da época das Capitanias Hereditárias, com as famílias organizadas pelo antigo Direito Romano-Canônico, oriundo da Península Ibérica.

A autoridade do senhor da terra, do chefe de família, era incontestável. Uma aristocracia rural em região desagraciada pela natureza. Talvez por isso procedia muitas vezes como déspota, "a governar com mão de ferro suas terras, espécie de feudo, um minúsculo Estado".[7] Esse processo de posse da terra em muito concorreu para "o insulamento e a conservação da autóctone". (...). "... as grandes e abusivas concessões de sesmarias, algumas vezes entregues a uma única família, foram as definidoras da feição mais durável do nosso feudalismo tacanho",[8] no dizer de Euclides da Cunha.

"O fato de as propriedades não terem limites precisos (serras, baixadas, riachos etc) facilitava a grilagem".[9] Quanto mais terra e mais gado, mais poderes político e econômico. Esses poderosos, residentes na grande maioria na Capital, gerenciavam à distância suas propriedades, graças à fidelidade* do vaqueiro que as cuidavam, e, "não os fiscaliza. Sabe-lhes quando muito os nomes".[10] Deles recebia o dinheiro. Políticos e latifundiários na Capital e seus prepostos nos municípios do interior – em conluio com o juiz de direito, o delegado de polícia, os curas (no Império funcionários públicos, pois do Estado recebiam a côngrua, e, desse modo, representantes do

* NA.: A fidelidade é um atributo canino. O homem deve lealdade.

poder institucionalizado) – regulamentavam as relações entre os contendas.

Assim, por fazerem as leis em proveito próprio, subjugavam legalmente os pequenos proprietários, que, por não terem como cumprir a legislação, posturas e demais artifícios que lhes eram impostos, acabavam por desfazer-se de suas propriedades, em benefícios do latifundiário.

Todavia, à medida que as terras aumentavam e os rebanhos cresciam, muitos donos passaram a morar nas suas fazendas ou a dedicar maior tempo na sua administração. Porém, esses "donos do poder" eram poucos. Latifundiários, herdeiros diretos dos sesmeiros ancestrais.

O vínculo do dono da propriedade com a terra constitui-se em atavismo milenar. Por ela ele luta, por ela ele morre. Não se contenta com o que possui. Aumentar seus domínios é necessidade igual ao sangue que corre em suas veias.

No sertão da Bahia, à época da Guerra de Canudos, era político de grande influência Cícero César Martins, o maior latifundiário do Estado. "Ao falecer, em 1903, o Barão de Jeremboabo legou aos seus herdeiros nada menos que 61 fazendas, duas das quais localizavam-se no vizinho Estado de Sergipe."[11]

Jeremboabo disputou com o Conselheiro do Império Luiz Viana a liderança maior no Estado da Bahia. Controlava o 3º Distrito Eleitoral, em cujas terras encontrava-se Canudos, posteriormente Belo Monte. Conhecia pessoalmente o Conselheiro. Influenciou, em razão da disputa política com Luiz Viana, mais por culpa deste, para que não fosse encontrada uma solução que evitasse o derramamento de sangue brasileiro em Canudos.

O SERTANEJO, A IGREJA CATÓLICA E O CONSELHEIRO

O que dizer do sertanejo mantido por séculos completamente isolado e desconhecido do litoral? Possuía forte constituição física, que o permitia conviver com a natureza adversa. Em seu sangue, predominava o do índio, em grande parte do tapuia, guerreiro indomável.

O vínculo do dono da propriedade com a terra constitui-se em atavismo milenar. Por ela ele luta, por ela ele morre. Não se contenta com o que possui. Aumentar seus domínios é necessidade igual ao sangue que corre em suas veias

O isolamento secular determinava a manutenção de uma cultura transmitida oralmente de pai para filho, onde prevaleciam as crendices dos ancestrais, ampliadas com o passar do tempo. O sertanejo necessitava da religião. Quando a seca se denunciava, e ainda havia esperança, "a princípio reza, olhos postos nas alturas. O seu primeiro amparo é a fé religiosa".[12] Mesmo quando sucumbe à seca, não perde a fé. Aguarda o equinócio da primavera, o 19 de março, dia de São José. Se não chove, sabe que o céu claro permanecerá e só restará fugir da seca, porque ela será inevitável.

É um crédulo por natureza. A religião que recebeu é como ele, produto das crenças de três raças. A igreja católica chegou ao Brasil quando "todos os terrores da Idade Média tinham cristalizado no catolicismo peninsular".[13] Foi na época de D. João III, quando fez-se intenso o povoamento

do Brasil. Aqui sincretiza com o fetichismo do índio e do africano. Mas é importante insistir: o sertanejo sempre necessitou da religião ou de uma crença.

Apesar de tudo, a religião pregada pelos sacerdotes católicos romanos – muitos deles estrangeiros, falando um português arrevesado que os sertanejos tinham dificuldade de entender – constituía-se na única fonte que poderia acrescentar algo de novo no estado de espírito e na cultura daquela gente.

Poderia, mas com freqüência não acontecia.

Registra Euclides da Cunha: "Salvo raríssimas exceções, o missionário moderno é um agente prejudicialíssimo no agravar todos os desequilíbrios do estado emocional dos *tabaréus*. Sem a altitude dos que o antecederam, a sua ação é negativa: destrói, apaga e perverte o que incutiram de bom naqueles espíritos ingênuos os ensinamentos dos primeiros evangelizadores, dos quais não têm o talento e não têm a arte surpreendente de transformação das almas. Segue vulgarmente o processo inverso daqueles: não aconselha e consola, aterra e amaldiçoa; não ora, esbraveja. É brutal e traiçoeiro. (...). Sobe ao púlpito das igrejas do sertão e não alevanta a imagem do céu; descreve o inferno truculento e flamívomo, numa algaravia de frases rebarbativas a que completam gestos de maluco e esgaras de turrão. (...) (...). Não traça ante os matutos simples a feição honesta e superior da vida – não a conhece; mas brama em todos os tons contra o pecado; esboça grosseiros quadros de torturas. (...).

E alucina o sertanejo crédulo: alucina-o, deprime-o, perverte-o."[14]

O sincretismo entre o catolicismo mal-transmitido e as crendices – onde apreciam "lendas arrepiadoras do *caapora*, dos *sacis* diabólicos, de parceria com os *lobisomens* e *mulas-sem-cabeça* noctívagos; todos malassombramentos, todas as *tentações do maldito* ou do diabo – esse trágico emissário dos rancores celestes em comissão na terra"[15] – faziam a mente do sertanejo ficar aberta aos movimentos místicos de feição milenarista, sebastianista e messiânicas. Havia sempre um pregador, um Messias, a ser acompanhado por fanatizados embevecidos por uma peroração.

Porém, com o passar do tempo, o Conselheiro tornou-se, na propagação de suas idéias, agora com palavras bem postas que a prática dos anos conferiu, orador convincente que silenciava as multidões que o escutavam

O milenarismo, o sebastianismo e o messianismo mesclavam-se, embora distintos entre si. O **milenarismo** que ganhava força com o findar do século "não se destina à salvação e ao paraíso individuais e sim ao da coletividade ameaçada pelo pecado, importante medida a ser tomada ao término do milênio (ou mesmo do século) diante da iminência do fim do mundo".[16] O **sebastianismo** é alicerçado em complicada história que envolve D. Sebastião, o grande rei de Portugal morto na batalha do Alcácer Quibir contra os mouros, cercada por mistérios provavelmente criados pelo imaginário e mantidos e até ampliados pelas gerações através dos tempos, que garantia sem retorno a Portugal. Uma crendice portanto. Envolve também São Sebastião, mártir cristão morto pelos romanos, para o sertanejo um santo milagreiro.

"Reunidos numa só unidade, o santo e o rei, pela crença popular, absolutamente im-

prescindível ao retorno à felicidade e à cessação das desgraças do povo sertanejo. O terceiro, porque o que de errado existe, somente pode ser reparado por um Messias."[17]

ANTÔNIO CONSELHEIRO

Para alguns um demente, que trazia em sua alma as seqüelas de um casamento malsucedido. Para os que o seguiram, um santo, que só desejava o bem e, acima de tudo, a garantia da vida eterna para os puros e pobres e o fogo do inferno aos ímpios e pecadores. "A multidão aclamava-o representante natural de suas aspirações mais altas."[18]

Obrigava-se à prática de uma disciplina rígida, poder-se-ia dizer rara, ascética, que lhe enrijecia o corpo e a mente. Era o que carecia para cumprir a difícil missão que a si própria conferira: "...apontar aos pecadores o caminho da salvação. Satisfez-se sempre com este papel de delegado dos céus".[19]

Foi a disputa pelo poder, na Bahia e na Capital Federal, que conferiu a Canudos dimensão nacional

Os indícios de desequilíbrio mental a ele atribuídos foram se corrigindo pela idéia fixa (talvez em si mesmo um sintoma de instabilidade psíquica), conduzida por vontade férrea e firmeza inabalável em suas crenças e predestinação. Essas facetas do seu caráter, paradoxalmente, conferiram lucidez ao raciocínio e argumentação lógica aos seus sermões, conseguida após muitos anos de prática. De muito colaboraram no convencimento dos fiéis seu aspecto físico e o modo como se apresentava, anteriormente descritos.

A miséria, a aridez do sertão, os longos estios de céu azul e noites limpas, a certeza da próxima seca, a desesperança, forneciam os elementos para as palavras do místico carismático, que oferecia bonanças na terra e a eternidade. Era o que o homem do sertão desejava ouvir para alimentar suas almas e atravessar os dias difíceis de sempre.

"Para o historiador não foi um desequilibrado. Apareceu como integração de caracteres diferenciais, – vagos, indecisos, mal-percebidos quando dispersos na multidão, mas enérgicos e definidos, quando resumidos numa individualidade."[20]

Possuía alguma instrução. Fora, na juventude, na sua cidade natal, Quixeramobim, introduzido ao latim, o que permitiu em suas prédicas a citação de frases latinas da Bíblia – da qual possuía algum conhecimento –, à semelhança dos padres católicos, que impressionavam os sertanejos que o seguiam.

Ao iniciar, em 1874, suas pregações pela Província da Bahia, perambulando sem rumo determinado, tinha – o que era compreensível – dificuldades em sua oratória. Mesmo assim atraía seguidores com a força inexplicável que é concedida aos condutores de homens. Porém, com o passar do tempo, tornou-se, na propagação de suas idéias, agora com palavras bem postas que a prática dos anos conferiu, orador convincente que silenciava as multidões que o escutavam.

Os registros assinalam que era manso ao falar, embora por vezes elevasse o tom da voz, em pontos que julgava importantes na condução do rebanho ou em resposta a alguma argüição descabida.

A idéia que me ficou das leituras realizadas foi a de que suas prédicas não tinham o propósito explícito de fazer prosélitos. Os seguidores incondicionais simplesmente aconteciam, hipnotizados por aquela figura diferente, insólita, de olhar penetrante.

O fim do século aproximava-se. A mensagem milenarista era transmitida pelos pregadores que cruzavam os sertões. Mas, em Antônio Conselheiro, místico carismático, que aliava ao milenarismo e sebastianismo o conhecimento que possuía da Bíblia e as citações em latim, ela tornava-se superlativa. Era inigualável. Os párocos não lhe faziam concorrência. Eram por ele suplantados na arte de conduzir o rebanho.

Iniciou-se, pouco a pouco, a oposição da Igreja Católica àquele homem que a ela era obediente e não a enfrentava. Se o vigário interrompia a sua prédica, acolhia-o. Se ordenasse que se retirasse do vilarejo, obedecia-o. E la pregando adiante, construindo e reparando igrejas e cemitérios.

Os livros sagrados que utilizava foram a *Missão Abreviada* e as *Horas Marianas*. "*A Missão Abreviada*, livro de caráter bíblico muito forte, onde encontramos a toda hora o diabo. Se alguém diz o nome *diabo*, já pecou, e o que disse fica imediatamente à mercê de satanás."[21] Em suas falas, no que se referia ao demônio, parecia não se distinguir muito dos padres. A alma do sertanejo ficava triturada entre céu, inferno, pecado e salvação eterna.

Em suas caminhadas aleatórias, em 1876, aparece o Conselheiro na Vila de Itapecuru de Cima. Já era conhecido pelo povo do sertão. Inicia sua pregação como de costume. "Um dos adeptos carregava o templo único, então, da religião minúscula e nascente: um oratório tosco, de cedro, encerrando a imagem de Cristo, que era preso a um galho de árvore; e, genuflexos, rezavam. Entravam com ele, triunfantemente, erguido, pelos vilarejos e povoados, num coro de ladainhas."[22]

Sua existência, com algum detalhe, fora transmitida naquele ano pela *Folhinha Lammert* de 1877, publicação bastante difundida na Capital do Império. Já se tornara muito conhecido.

A presença em Itapecuru de Cima constitui-se em ponto marcante de sua vida, pois fora acusado falsamente e preso, por, no Ceará, haver matado a esposa e a mãe. Formara-se uma lenda a respeito. O Conselheiro já preocupava as autoridades. Não ofereceu resistência. "Para quem estava neste tirocínio de amarguras, aquela ordem de prisão era incidente mínimo. Recebeu-a indiferente. Proibiu aos fiéis que o defendessem. Entregou-se. Levaram-no à Capital da Bahia. (...). Interrogaram-no juízes estupefatos. Acusaram-no de velhos crimes, cometidos no torrão nativo. Ouviu o interrogatório e as acusações e não murmurou sequer, revestido de impassibilidade marmórea."[23]

Ficou decidido remetê-lo para o Ceará, onde, após o reconhecimento da improcedência da denúncia, foi posto em liberdade.

Retorna à Bahia. Era esperado pelos crentes. Seu prestígio crescera, até porque, segundo relatos da época, voltara no dia que préfixara, ao ser preso. "Tomou aspecto de milagre."

De 1877 a 1887, vagueia por todo o interior do Estado da Bahia, pregando e fazendo as obras nas igrejas e cemitérios. Passou a conhecer o sertão e sua gente como a palma de sua mão. Começaram a atribuir-lhe milagres e curas a doentes crédulos.

Ao entrar nas vilas seguido dos crentes, onde permanecia por poucos dias, colocava no ostracismo as autoridades locais, do juiz de direito aos curas. Pregava à tarde, às vezes em palanques improvisados. A grande maioria dos moradores dos povoados comparecia para entoar terços e ladainhas e a escutar as palavras daquele que, naquele estágio da vida, era reconhecido como profeta. Nas pregações, as profecias fantasiosas e fantásticas. Emitia muitos conselhos, mais que conselhos, quase que ordens. Falava, então, o milenarista, pois que o fim do mundo estava próximo: "Que os fiéis abandonassem todos os ha-

veres, tudo quanto os maculassem com um leve traço de vaidade. Todas as fortunas estavam a pique da catástrofe iminente e fora temeridade inútil conservá-las.

Que abdicassem as mentiras mais fugazes e fizessem da vida um purgatório duro; e não a manchassem nunca com o sacrifício de um sorriso. O juízo final aproximava-se inflexível."[24]

E os seguidores, cumprindo rigorosamente as palavras do "Santo", tornaram-se a cada instante em maior número. Não se constituíam apenas por miseráveis e doentes; muitos, de alguma posse, desfizeram-se de seus bens para acompanhá-lo.

Havia certa condescendência dos padres do interior em relação a Antônio Conselheiro. Afinal, ajudava, graças à obediência cega dos adeptos, nas construções e reparos das igrejas e cemitérios e de outras solicitações que lhe eram feitas. "Os pedreiros e carpinteiros trabalhavam de graça. Os abastados forneciam, grátis, os materiais indispensáveis; o povo carregava as pedras."[25] Todos recebiam seus salários, o maior de todos, a garantia da passagem após a morte para a vida eterna.

Ao deixar os vilarejos remodelados, partia com a simpatia dos curas. Havia mesmo um aspecto relacionado à pecúnia: "... O povo costuma afluir em massa aos atos do Conselheiro, a cujo aceno obedece e resistirá ainda mesmo a qualquer ordem legal, por cuja razão os vigários o deixam impunemente *passar por santo*, tanto mais quanto ele nada ganha e, ao contrário, promove batizados, casamentos, desobriga, festas, novenas, tudo o mais em que consistem os vastos rendimentos da igreja."[26] "Os vigários toleravam com boa sombra os despropósitos do Santo endemoniado, que ao menos lhes acrescia a côngrua reduzida."[27]

Todavia, o Arcebispo da Bahia fora acumulando informações sobre os fatos envolvendo os párocos e o Conselheiro, os quais contrariavam a doutrina da Igreja Católica codificada no Direito Canônico. A diocese emite, em 1882, circular a todos os vigários a ela subordinados proibindo a atuação de Antônio Conselheiro e determinando que fosse vedado aos paroquianos que se reunissem para ouvir suas pregações, pois não tinha tal autoridade. Dizia a circular que o povo "se reúne para ouvi-lo, doutrinas supersticiosas e uma moral excessivamente rígida".* Lembra que competia à Igreja Católica, somente aos ministros da religião, a missão santa de doutrinar os povos...".

O desrespeito a esses valores fundamentais teve a mais terrível das conseqüências, a Guerra de Canudos, que ceifou a vida de 15.000 brasileiros

A determinação do arcebispo, embora não surtisse o efeito desejado – pois o místico continuou a pregar pelo interior do Estado –, mostrou claramente que a hierarquia católica não toleraria mais a atuação de Antônio Conselheiro. E tinha poder para influenciar o governo do Estado nesse particular.

O Conselheiro voltava sempre a Itapecuru, como se fosse um revide à injustiça sofrida, onde acampava por mais tempo, realizava suas construções e reunia o povo na praça para ouvir os seus sermões, rezar o terço e as ladainhas. Nestes dias, relata o delegado de polícia, em ofício aos superiores na Capital, que "o ajuntamento sobe a mil pessoas". O dele-

* N.A.: Uma moral excessivamente rígida! ... Registro de Euclides da Cunha.

gado carrega nas tintas, faz acusações alarmantes. Porém, foi ignorado.

Em meados de 1887, a diocese, com assinatura do Arcebispo, pede "providências ao presidente da Província para que contivessem o indivíduo Antônio Vicente Mendes Maciel, que, pregando doutrinas subversivas, fazia um grande mal à religião e ao estado, distraindo o povo de suas obrigações e arrastando-o após si, procurando convencer que era o Espírito Santo etc... ."[28]

O Presidente da Província oficia ao ministro com a responsabilidade para tratar do assunto e solicita uma vaga para baixar "o tresloucado no Hospício de Alienados no Rio". A resposta, lacônica e digna de um burocrata, foi a de que no nosocômio não havia sequer uma vaga. A diocese foi cientificada.

Nada mais foi feito em relação ao Conselheiro durante o Império.

A REPÚBLICA

Conselheiro não a aceitou. Criado e vivendo na sociedade extremamente conservadora do interior, era natural que se insurgisse a mudanças. Mormente a mudança no sistema político do Brasil. Aprendera a respeitar o Imperador e somente a ele dever obediência. Colocava a Princesa Isabel no mais alto patamar espiritual, pela liberdade ao povo escravo por ela concedida. A República era o Anticristo, porquanto traíra o Imperador e sua dinastia, escolhidos por Deus para governar o Brasil. O ato de traição tivera o apoio dos donos de terra em revide aos escravos libertados pela Princesa.

Com a República vieram novas leis. A relativa ao casamento civil, decorrente da separação da Igreja e o Estado, atingiu profundamente Antônio Conselheiro, que entendia ser válido o casamento somente quando celebrado perante Deus pela Igreja Católica.

Porém, em todo o interior, não era apenas o místico contrário ao casamento civil. Conta-nos o historiador José Calasans: "O casamento civil no sertão era uma coisa chocante. Minha avó, que foi do tempo da Monarquia, que conheci ainda com mais de 80 anos, me contava que, numa roda de família do interior, alguém disse: 'fulano casou-se com sicrana'. E responderam em coro: 'Não. Não se casou. Amancebou-se com a licença do juiz'. Quer dizer, o casamento civil era uma mancebia autorizada pela lei, uma heresia autorizada pela República."[29]

A Igreja foi em parte responsável pela formação do clima de hostilidade em torno da figura do Conselheiro e seu proselitismo. Para o clero, a atuação do beato, pregando nas vilas e nas fazendas, como se arauto fosse da palavra divina, e a construir capelas e cemitérios, afigurou-se intolerável

*
* *

Antônio Mendes Maciel viveu na Bahia em época de grandes dificuldades. Nos sertões o flagelo da seca, no Brasil a questão religiosa, a abolição dos cativeiros, a República. A Bahia, estado próspero, começara a perder o poder econômico com o rápido desenvolvimento da cultura do café no sudeste. O lavrador inicia a imigração às fazendas de café. O impacto foi mais forte após a abolição da escravatura. Os fa-

zendeiros baianos sentiram a falta de braços em suas fazendas. Quando o Conselheiro estabeleceu-se em Canudos, a evasão de mão-de-obra das fazendas do interior cresceu, com os homens e suas famílias abandonando-as para residir em Canudos sob sua proteção espiritual. Os fazendeiros começaram a engrossar a pressão contra o Conselheiro.

O eixo do poder político roçava para São Paulo.

"Há de fato, uma demonstração de que a economia baiana nessa época – fins da Monarquia e começos da República – estava em evidente decadência, porque o próprio Rui Barbosa, que se vai projetar como grande figura na organização da República, na verdade é menos representante da força econômica, que não foi, do que do bacharelismo, como também algumas figuras menores. Outro não é o motivo porque a Bahia continuava monarquista, apesar da República, segundo opiniões correntes na época."[30]

*
* *

Contudo, mesmo pregando contra a República, o Conselheiro não usava da violência e não era perseguido por tais alegações. Dizia não ser Deus. "Deus é outra pessoa", disse ele a Pedrão, um de seus seguidores e membro de sua segurança pessoal. "Em sou um peregrino, um pobre pecador que está pagando seus crimes, seus pecados."[31]

A postura, se não pacífica, não beligerante do carismático pregador sofreu, contudo, repentina mudança. Ocorreu em 1893, na feira de Soure.

O INÍCIO DA REBELDIA – MASSETÉ

Os episódios do Soure (revolta popular contra impostos) tiveram início no dia 10 de abril de 1893, repetindo-se a 17 e 24. A revolta popular que o Conselheiro encontrou iniciada foi uma das muitas rebeliões contra o fisco registradas em nossa História. Os governos, com pouca imaginação, não encontram solução outra que o aumento ou a invenção de impostos e taxas para a solução dos problemas por eles criados. Esse modo de pensar parece estar ligado à mentalidade mercantilista herdada de Portugal, que, infelizmente, até hoje persiste.

A opinião da Igreja, embora separada do Estado, pesava, e muito, nas deliberações do Governo, fosse o Central, fosse o do Estado. E porque assim era, a repulsa aposta pela Igreja ao Conselheiro e seus métodos vinha ser o mesmo que abençoar a ação repressiva, qualquer que fosse

Com a República, fora decretada a autonomia dos municípios, que, em conseqüência, poderiam cobrar tributos. Não perderam tempo. E os novos impostos, diferentes daqueles que o povo acostumara-se a pagar durante o Império, como de costume, eram afixados em tabuletas. A ocasião não era propícia. O período coincidiu com a seca, que se prolongou até 1895, aumentando a pobreza. A manifestação antifisco caracterizou-se pelo quebra-quebra e pela queima das tabuletas. O Conselheiro, ao entrar na cidade com seus, ainda poucos, acompanhantes, uniu-se à turbamulta, dan-

do maior vigor à manifestação, pois não a aceitara a República e suas leis. O número de manifestantes cresce de 20 para cerca de 500 no período de duas semanas.

O Barão de Jeremboabo assim descreveu o protesto popular que se seguiu: "Uma horda de mais de 500 homens, carregados de armas de fogo, facões, cacetes, chuchos, percorreu as ruas com ameaças (...) e que ninguém, absolutamente ninguém pagaria um real de imposto, porque não reconheciam e nem obedeciam às leis da República."[32]

Há que se registrar, porque encontra-se no início das disputas que dividiram as forças políticas da Bahia – que tanta responsabilidade tiveram na eclosão da guerra de Canudos –, "que o líder da rebelião, José Honorato de Souza Neto, era adversário político do então intendente Francisco Dantas, partidário do Barão de Jeremboabo".[33]

José Honorato de Souza, "a alma, a faísca que ateou o incêndio", foi preso, julgado e condenado pelo juiz de direito de Itapicuru, "gente do Barão". Crime de sedição, inafiançável. Contudo, a Corte de Apelação na Capital aceitou o *habeas corpus* em favor de José Honorato, que, julgado pelo Superior Tribunal de Justiça, então sob a presidência de Luiz Viana, foi absolvido, sendo decretada a nulidade do processo.

A QUESTÃO POLÍTICA E A GUERRA DE CANUDOS

A pressão dos fazendeiros e, portanto, política, a partir do episódio do Soure (novos impostos), começa a aparecer. A despeito de ser minoritária a participação conselherista no quebra-quebra, foi contra ele que o governo do Estado enviou sua polícia, quando reuniu pouco mais de 30 soldados. O encontro ocorreu no local conhecido por Masseté, a 26 de maio de 1893. A tropa policial foi vencida pelos jagunços*, que mostraram enorme determinação para a luta. "O comandante correu em fuga batida pelos matos e, espavorido, chegou à Vila de Tucano sem boné, sem espada e com a farda em tiras."[34]

É importante assinalar que o comandante da tropa declarou em seu relatório que "a gente do Conselheiro não cometera um só ataque ou agressão à propriedade ou individualidade alguma".[35] Apenas reagiu à tropa.

O Conselheiro ainda não se estabelecera em Canudos, o que ocorreu em junho, mas seu prestígio de muito crescera após Masseté.

O Governador Rodrigues Lima obteve autorização do Marechal Floriano Peixoto para enviar 80 militares do Exército em perseguição ao beato. Contudo, determinou o retorno da tropa na altura de Serrinha. Cumprira orientação de Luiz Viana, que, realmente, mandava no governo e que entendera ser Antônio Conselheiro, agora estabelecido em Canudos, útil aos seus desígnios políticos. É que naquela região encontravam-se fazendas do Barão Jeremoabo e de seus correligionários. Essas terras formavam a 3ª Região Eleitoral, sob total controle do Barão. Luiz Viana imaginava que o Conselheiro e seus homens criassem dificuldades aos fazendeiros locais, minando o prestígio de Jeremoabo.

As fazendas do interior (e também do litoral) – que tiveram a mão-de-obra arregimentada pelos agentes dos fazendeiros plantadores do café no Sudeste, desde a segunda metade do século XIX, e que posteriormente sofreram o efeito da abolição da escravatura – agora viam seus trabalhadores arregimentados pelo "Santo",

* N.A.: Entender jagunço como denominação dada, ainda àquela época, ao homem do sertão.

cooptados pela pregação do místico, uma vez que, espontaneamente, abandonavam as fazendas para segui-lo.

A população de Canudos, agora Belo Monte, teve crescimento rápido e expressivo, o que colocou em pânico os fazendeiros locais, pois a fome, que esperavam acontecer, acabaria por bater naquelas bandas. Tiveram medo de que suas terras fossem invadidas, embora o respeito à propriedade privada fosse pregado por Antônio Conselheiro.

"O povo em massa abandonava suas casas e afazeres para acompanhar (Antônio Conselheiro). A população vivia como se estivesse em êxtase (...), nem os proprietários nem os fazendeiros podem contar com os agregados e vaqueiros."[36]

"O desespero dos chefes políticos, assim como da Igreja Católica e dos grandes fazendeiros, estava no fato de que a influência do Conselheiro se fazia sentir não apenas junto às classes subalternas mas também junto a setores intermediários da sociedade, que se deixavam atrair por suas palavras, por seu carisma. Um poder concorrente às que, até então, exerciam de modo inconteste. Assim o Barão registrou a força de atração do novo líder do sertão: 'com exceção da minha, posso dizer, sem receio, que não houve família que não assistisse às suas orações. O fervor chegou ao excesso de convidaremno para as suas casas aquelas que, em quaisquer circunstâncias, não podiam comparecer nos pontos de reunião.'"[37]

Começara a delinear-se com mais clareza os inimigos de Antônio Conselheiro: os fazendeiros que passaram a espalhar boatos que chegavam a Salvador com foros de verdade; os chefes políticos e juízes locais, praticamente todos donos de terra, e a Igreja Católica.

A CISÃO PARTIDÁRIA

Luiz Viana não cogitava de dividir o poder político e a força do partido governista. Passou a atuar na sede dos municípios, de onde emanava, em última análise, o controle partidário.

Todavia, era na condução da política estadual baiana, em suas disputas mesquinhas e impatrióticas, que estava a responsabilidade maior na eclosão da tragédia que se abateu, em Canudos, sobre o Brasil

O tema posto em debate no Senado Estadual foi o da limitação ou não da autonomia municipal, que culminou com a criação das facções vianistas e gonçalvistas. Estes queriam garantir a integridade do seu reduto eleitoral e de seus amigos no sertão do nordeste da Bahia. O projeto dos vianistas permitia antepor recursos às eleições municipais.

O propósito de Luiz Viana, com grande influência junto ao Governador, era enfraquecer o poder local dos agora seus adversários, o que se tornaria um fato com a limitação da autonomia municipal.

Luiz Viana, presidente do Tribunal de Justiça, usou do poder que lhe conferia o cargo e promoveu mudanças das autoridades locais nos municípios sob o mando de Jeremoabo: do promotor público e juiz de direito ao delegado de polícia e outros. E seus prepostos iniciaram a perseguição política e a intimidação dos moradores.

* N.A.: Entrevista do Barão de Jeremoabo ao *Jornal de Notícias*, Bahia, 4 de maio de 1897.

"(...) Cesar Zama* denunciou, na época, que a origem da Guerra de Canudos estava no ódio que Luiz Viana devotava a 'dois antigos correligionários, depois adversários políticos que ousavam enfrentar o dominador', destacando o que Viana havia feito para conquistar um distrito eleitoral, em que esse homens (Gonçalves e Jeremoabo) exerciam e ainda exercem influência incontestável."[38]

Poucos votavam. Oitenta e dois por cento da população baiana era de analfabetos. As mulheres e praças de pré não votavam. A 3 de março de 1885, realizou-se eleição onde se ignorava o conceito da cidadania.

Cada partido lavrou suas atas, que continham nomes de seus eleitores. "Da duplicata de atas eleitorais lavradas a *bico de pena*, passou-se à duplicata de juntas apuradoras, que, por sua vez, gerou duplicata de diplomas e, daí, a duplicata da Assembléia-Geral – Câmara e Senado.

Tratava-se de mentira jurídica, onde se buscava a qualquer preço colocar o Direito acima da Justiça, para destruir Canudos

A Assembléia vianista foi presidida pelo Barão de Camaçari, influente senhor de engenho no Recôncavo. (...). A ele o Governador Rodrigues Lima enviou a mensagem governamental. (...). A Assembléia-Geral em oposição se organizou sob a presidência do Barão de Jeremoabo, que, além de senhor de engenho, era o maior pecuarista do sertão."[39]

Estava duplicada a Assembléia Legislativa. Ocorre que o Governador Rodrigues Lima solicita afastamento do cargo, para tratamento de sua saúde no Rio de Janeiro.

Camaçari e Jeremoabo "avocaram-se o direito de substituir o governador e instalaram-se no palácio governamental. Durante dois meses (18 de outubro a 20 de dezembro) ambos exerceram a chefia do Executivo baiano".[40] O Barão de Jeremoabo aproveitou para recompor seu poder nos municípios onde exercia influência.

Rodrigues Lima retornou às pressas e reassumiu o Executivo.

Os oposicionistas esperavam que Prudente de Moraes decretasse a intervenção federal, mas o Presidente remeteu a questão ao Congresso. Luiz Viana gozava de prestígio na Capital da República.

Os parlamentares oposicionistas foram cassados por não haverem comparecido "a uma só das sessões".

"O Diário de Notícias, em 21 de janeiro de 1895, estampou manchete: sofrimento do povo brasileiro causado pela trindade maldita: a peste, a fome e a guerra." Comenta Consuelo Novaes Sampaio: "Mas o leitor desavisado poderia pensar que a "guerra" mencionada no jornal diz respeito a Canudos. Engano. A questão política, que se resumia na defesa de interesses pessoais, sobrepunha-se a Antônio Conselheiro e sua gente. O medo da guerra a que se referia o *Diário* era decorrente do "escândalo eleitoral que tomou proporções inauditas" nas eleições de 4 de novembro de 1894. Temia-se que a disputa pelo poder fizesse com que a Bahia tivesse "a mesma sorte do Rio Grande do Sul."[41]

À época da Guerra de Canudos (1893-1897), "os membros da elite baiana estavam muito envolvidos na luta por cargos na administração pública, no legislativo e no judiciário, que então se organizavam.

* N.A.: Notabilizou-se, por sua eloqüência e intransigência, na oposição a Deodoro quando da Assembléia Constituinte.

Questiúnculas partidárias e de interesse pessoal não lhes permitiam desviar a atenção para uma multidão de romeiros decididos a acampar em Belo Monte. *Foi a disputa pelo poder, na Bahia e na Capital Federal, que conferiu a Canudos dimensão nacional*".[42] (grifos do articulista).

A QUESTÃO DA MADEIRA E A EXPEDIÇÃO PIRES FERREIRA

Deveria ter sido assunto de menor importância a ser facilmente solucionado pelas autoridades locais. Até porque tratava-se de uma trapaça armada contra Antônio Conselheiro.

O pregador carismático havia encomendado e pago a madeira adquirida no comércio de Juazeiro para a construção da nova igreja que iniciara em Belo Monte. Segundo procedimento utilizado, iniciaram-se os boatos, que, reforçados, passaram a intranqüilizar a população: a madeira não seria entregue.

O magistrado local deveria esclarecer o episódio chamando às fala os comerciantes inescrupulosos. Mas até o "juiz de direito de Itapicuru, Reginaldo Alves de Melo, conferiu-lhes foros de verdade plena".[43]

Luiz Viana, agora governador (28/05/96), substitui o juiz de direito de Itapicuru, "gente do Barão", por Arlindo Leoni, antigo desafeto do Conselheiro.

Os beatos, agora acrescidos, são fabricados e espalhados pelo sertão: o místico viria com seus seguidores, já reunidos em Canudos, para tomar pela força a madeira que comprara e por ela havia pago.

O governador, atendendo pedido de Arlindo Leoni, envia tropa do Exército, com o consentimento do comandante do Distrito, General Solon, para enfrentar os "jagunços". A 7 de novembro, o Tenente Pires Ferreira chega a Juazeiro.

Todavia, a razão, o direito e a justiça estavam com o Conselheiro. O desrespeito a esses valores fundamentais teve a mais terrível das conseqüências: a Guerra de Canudos, que ceifou a vida de 15.000 brasileiros.

O Conselheiro, com seguidores em todo o sertão, recebeu a notícia e deslocou sua gente para Uauá, onde ocorreu o combate com a tropa do Tenente Pires Ferreira*, que culminou com a fuga dos soldados, embora mais de cem conselheiristas houvessem morrido, contra cerca de dez praças.

Uauá, vila que apresentava progresso, foi incendiada pela soldadesca, o que levou Luiz Viana a telegrafar ao ministro da Guerra e dizer que a tropa federal enviada para combater os jagunços era mais "perigosa à ordem pública e ao bem-estar da zona que o próprio Antônio Conselheiro. (...)". A força que combateu em Uauá, acrescentou, "saqueou todo o povoado, havendo soldados que chegaram a Juazeiro com um e mais contos de réis e não contentes com isso incendiaram o povoado".[44]

O problema Conselheiro/Canudos, ainda de pequena monta, começava a complicar-se com o envolvimento do Exército e a derrota de seus soldados. Providências na busca da conciliação deveriam ser, com toda a urgência, procuradas pelos políticos baianos.

Ainda havia tempo.

Mas diferente foi o caminho escolhido.

*
* *

Prepara-se com urgência nova expedição. Porém, a esta altura, não se entendiam o Governador e o General Solon, o qual passou a relacionar-se diretamente com o Ministro da Guerra, Dionísio Cerqueira. Luiz Viana, cônscio de sua autoridade de gover-

---

* N.A.: Ver *RMB*, vol. 10/12, out./dez., 2000, pp. 116 a 118.

nador, "telegrafou ao ministro da Guerra dizendo que só ao seu governo competia a manutenção da ordem no Estado, e que, se pelo fato de haver pedido auxílio das forças federais, a autoridade do general superava a sua, 'poderia retirá-las imediatamente'".[45] Esse desentendimento teve reflexos negativos sobre a Segunda Expedição comandada pelo Major Febrônio de Brito.*

O combate de Uauá ocorreu em 21 de novembro. A 25 partia de Salvador Febrônio de Brito. Os expedicionários chegaram a Monte Santo com 548 soldados, 14 oficiais combatentes e três médicos. Dispunham de dois canhões Krupp de campanha e quatro metralhadoras Nordenfeldt.

O açodamento na partida da Segunda Expedição foi conseqüência de imposição de Luiz Viana, que afirmava considerar certa a vitória sobre Antônio Conselheiro. O General Solon, movido apenas por motivos de caráter militar, em consonância com as informações que possuía, entendia haver necessidade de maior efetivo e preparo da tropa.

Após a destruição de Canudos e a morte de Antônio Conselheiro, como de hábito, o bode expiatório encontrado foi o Exército

O Major Febrônio, sem o necessário apoio logístico, com a fome rondando seus subordinados e sob forte pressão dos fanáticos, decide pela retirada, que foi realizada em ordem.

Manuel Vitorino, baiano, correligionário de Luiz Viana, no exercício da Presidência da República, demite o General Solon, que, no entanto, permaneceu em Salvador, agora politicando abertamente contra o governador. Este jogou a responsabilidade da derrota nos ombros do Major Febrônio, que recebeu, publicamente, pela imprensa, a solidariedade de seus camaradas. Luiz Viana foi acusado de praticar "politicagem escandalosa. Febrônio de Brito em carta ao *Diário da Bahia*, em 1º de fevereiro de 1897, debitou o fracasso da Expedição ao que chamou de 'política desgraçada, torpemente velhaca dos adeso diluídos nos banhos da sarnagem monárquica'".[46]

Na briga política baiana, enquanto Luiz Viana evitava aceitar abertamente a presença do Exército, o Barão de Jeremoabo a via com bons olhos, na esperança de que ela evoluísse para intervenção federal no Estado, único modo de afastar Luiz Viana.

CANUDOS, UMA QUESTÃO NACIONAL

A derrota da Segunda Expedição alterara a problemática Conselheiro/Canudos. A questão tornara-se nacional em seus aspectos políticos e militares. Atingira a Capital da República.

Manoel Vitorino, ansioso por substituir definitivamente Prudente de Moraes, inicia trabalho político nesse sentido, incentivado por jacobinos e florianistas, os quais aceitava como aliados. Via a eliminação do Conselheiro e de Canudos no seu caminhar rumo à Presidência. Começa a criar e a espalhar o perigo da restauração monárquica, cujo foco encontrava-se em Canudos. Esses sebastianistas imagináveis, nos boatos gerados, recebiam auxílio material e de especialistas militares monarquistas brasileiros e da própria família imperial, além do de potências européias. A imprensa, toda ela, não apenas os pasquineiros jacobinos, apoiava tal despautério. Os jornais inventavam notícias, mentiam, a fim de criar um clima de comoção

* N.A.: Ver *RMB*, vol. 121, nºs 01 a 03, jan./mar., 2001, pp. 35 a 48.

nacional. Prudente de Moraes, hospitalizado, era desprestigiado, ridicularizado. Vitorino não duvidava que assumiria a Presidência.

Montou a Terceira Expedição.* Escolheu para comandá-la o Coronel Moreira César, fanático florianista-jacobino, de grande prestígio na República de Floriano Peixoto. Era um homem doente: sofria com alguma freqüência ataques de epilepsia, fato este que era, pelo menos, do conhecimento dos seus camaradas. Eram recentes as mortes que mandara perpretar, recentes e conhecidas.

O Dr. Francisco Pires, em carta para o Barão de Jeremoabo, datada de 10 de fevereiro de 1897, lamenta a "infeliz lembrança de nomeação do Coronel Moreira César (...). O assassino dos infelizes prisioneiros da Ilha do Governador e de Santa Catarina vai fazer uma carnificina medonha nos maltrapilhos e quase mesmos fanáticos de Canudos. Este façanhudo militar está se transformando na segunda legalidade, o tira-teima".[47]

Porém, "o homem põe e Deus dispõe". Moreira César encontrou a morte, quando imaginava ter Canudos a sua disposição.

Após sua morte, foi a debandada.

A enorme quantidade de armas modernas e munição foram abandonadas e fizeram dos conselheiristas uma comunidade bem-armada e municiada, perfeita conhecedora do terreno, após derrotar o famoso coronel, e ainda mais fanatizada por Antônio Conselheiro.

AS CONSEQÜÊNCIAS DA DERROCADA DA TERCEIRA EXPEDIÇÃO

"Prudente de Moraes reassumiu o governo no dia 4 de março de 1897, uma quarta-feira de cinzas. A 7, a Capital Federal e o Brasil foram sacudidos pelo desastre da Terceira Expedição e pela morte de Moreira César.

A reação popular, incentivada pela imprensa, foi imediata e violenta.

O Presidente desprestigiado fora envolvido pelos acontecimentos.

A Nação levantava-se contra Antônio Conselheiro..."[48]

O fantasma da Monarquia alimentado por uma imprensa facciosa leva o povo a atingir o paroxismo.

Certamente existiam republicanos esclarecidos que discordavam de tal postura. Porém encolhiam-se. Por medo ou por saber que suas opiniões não seriam veiculadas pelos jornais.

Prudente é pressionado por todos os lados, inclusive por Campos Sales, que, em carta, lhe recomenda: "Acho que se deve acabar com isso já e sem meias medidas." Tradução: arrasar Canudos e eliminar Antônio Conselheiro e seus seguidores.

Prudente, enfraquecido em sua saúde e politicamente, manda chamar o General Artur Oscar para organizar e comandar a Quarta Expedição. O que foi a odisséia desses militares e o fim de Antônio Conselheiro foi anteriormente descrito."

AS ORIGENS DA GUERRA. OS RESPONSÁVEIS

Não houvesse existido Antônio Conselheiro, Canudos e *Os Sertões* inexistiriam. Aquela terra, aquela gente, seus sofrimentos continuariam, por muito tempo, ignorados pelo Brasil. Quinze mil brasileiros teriam sido poupados daquela guerra cruenta. Foi um custo muito alto, inaceitável, para que o outro Brasil fosse mostrado.

---

* N.A.: Faziam parte da expedição cem praças da polícia baiana, cuja grande parte encontrava-se no interior do Estado combatendo o banditismo e atuando em benefício político do governador.

** N.A.: Ver *RMB*, v. 121, nº 01/03 – jan./mar., de 2001, pp. 48 a 60.

No entanto, o místico carismático existiu e iniciou suas andanças e pregação pelo interior da Bahia em 1874. Ao eclodir a guerra, era por demais conhecido. Não se constituía em empresa. Por que então foi permitido que se chegasse ao ponto de não retorno?

Porque, ao lado do "medo costumeiro", foi do interesse, da incompetência e/ou da insensatez daqueles com a responsabilidade de dirigir o Brasil, desde a Capital da República até o Estado da Bahia, passando pelos municípios do sertão baiano, fabricarem o "medo construído",* no dizer tão apropriado da historiadora Consuelo Novaes Sampaio, em seu ensaio *Cartas para o Barão*.

Quando o Conselheiro passou a ser objeto de preocupação? Em 1876, ao ser injustamente preso e remetido para o Ceará e absolvido? Ao voltar? Ao ser, em 1882, denunciado pelo Arcebispo da Bahia, que voltaria a denunciá-lo em 1887? Quem sabe?

Porém, é provável que o acompanhamento mais próximo do pregador houvesse tido como referência principal o fracasso da missão religiosa a Canudos do capuchinho Frei João Evangelista de Monte Marciano.** Seu relatório pecou pela falta de menção; foi quase um libelo acusatório contra Antônio Conselheiro.

Jorge Calmon,*** em depoimento a Oliveiros Litrento, assinala: "A Igreja foi em parte responsável pela formação do clima de hostilidade em torno da figura do Conselheiro e seu proselitismo. Para o clero, a atuação do beato, pregando nas vilas e nas fazendas, como se arauto fosse da palavra divina, e a construir capelas e cemitérios, afigurou-se intolerável, talvez mais que uma impostura, fácil de desmascarar, do que uma concorrência invasora dos seus privilégios. A indisposição teve como ponto de partida o relatório levado ao arcebispo da Bahia por Frei João Evangelista de Monte Marciano, um religioso que estivera na região observando os fatos e, na volta, deles dera conhecimento – a seu modo – à autoridade eclesiástica. (...) (...) (...). A opinião da Igreja, embora separada do Estado, pesava, e muito, nas deliberações do Governo, fosse o Central, fosse o do Estado. E porque assim era, a repulsa aposta pela Igreja ao Conselheiro e seus métodos vinha a ser o mesmo que abençoar a ação repressiva, qualquer que fosse."[49]

Em Canudos, não existiram anjos. É o que se poderia esperar daquele tipo de enfrentamento. Afinal, entre os jagunços imperava o fanatismo. Os soldados foram, com o correr da luta, tornando-se ferozes, um tipo de fanatismo

Todavia, era na condução da política estadual baiana, em suas disputas mesquinhas e impatrióticas, que estava a responsabilidade maior na eclosão da tragédia que se abateu, em Canudos, sobre o Brasil. Es-

* N.A.: Ver *RMB*, v. 121, nºs 04/06 – abr./jun de 2001, pp. 89 a 121.

** N.A.: "Medo costumeiro" aquele que os sertanejos estavam acostumados a viver o medo das secas prolongadas, das doenças de toda espécie, das arbitrariedades da força policial, das punições da Igreja Católica, das perseguições políticas, das devastações do banditismo etc. Para esse tipo de medo desenvolveram mecanismos para administrá-lo. O "medo constituído" foi imposto pelos que detinham o poder." Op. cit. p. 52.

*** N.A.: Ver *RMB*, vol. 120, 10/12, out./dez., de 2000, pp. 110 a 112.

ses políticos poderiam tê-la evitado, mas alimentaram-na. Até porque, querendo ou não, Luiz Viana envolveu o Exército, que a partir de então não poderia ser totalmente eximido de responsabilidade, embora sempre atuasse em obediência ao poder civil constituído.

A política de baixo nível na Capital da República – onde o Presidente chegara enfraquecido ao poder e era ridicularizado com a alcunha de "biriba", atacado mesmo por Rui Barbosa, e tendo por vice-presidente o baiano Manuel Vitorino, que contra ele conspirava aliado a fanáticos jacobinos – teve ação preponderante, após a derrota de Moreira César, quando assumira a responsabilidade de destruir Canudos.

Para isso foram fabricados propósitos separatistas e de retorno à Monarquia, sob o mando de Antônio Conselheiro, fixado em Belo Monte e lá desejando permanecer. Nunca atacou, sempre foi atacado.

Mesmo transportando-nos no tempo, pouco mais de um século, do calor da violenta paixão política que varria o sul e sudeste do Brasil, soam falsos esses propósitos maquinados por Manuel Vitorino, pelos jacobinos e florianistas encampados por Prudente de Moraes.

Mas para esses objetivos havia, como sempre, juristas de plantão, que encontrariam, nas entrelinhas da legislação, argumentação para justificar uma ação militar contra o que seria a sucessão.

Mesmo para um oficial de Marinha que distingue perfeitamente proa de popa e boreste de bombordo, e quase nada do emaranhado das leis, tratava-se de mentira jurídica, onde se buscava a qualquer preço colocar o Direito acima da Justiça, para destruir Canudos.

Imaginar-se na Capital da República que de Belo Monte os sertanejos (que lá se encontravam e lá, repito, desejavam permanecer, vivendo vida miserável à espera do Juízo Final) partissem com monarquistas brasileiros, daqui e do exterior, e de estrangeiros, para derrubar a República, o que era mentirosamente propalado por jornais e políticos, não seria cabível. Somente em sonho, ou melhor, em pesadelo, pois foi um terrível pesadelo o que ocorreu, em Canudos, sobre nós brasileiros.

Hoje, alguns doutores marxistas querem atribuir ao Conselheiro o papel de reformador social, na luta contra o latifúndio. De Marx e Engels ele nada sabia. Mesmo dos regimes monárquico e republicano possuía conhecimentos bastante superficiais. Foi um visionário. Um cristão a seu modo, que respeitava os ensinamentos da Igreja Católica e nada tinha a ver com a distribuição de terras.

Que devia era tudo ser degolado, mas assim não quer o tal Marechal

José Américo Camelo
"Coronel"

Aliás, para esses senhores vale apenas tentar manter na superfície seus pensamentos ideológicos ultrapassados. Para eles vale a ideologia e não a tragédia ocorrida, fruto, sobretudo, da insensatez da classe e dos homens que dirigiram o Brasil.

O EXÉRCITO, O GRANDE VILÃO?

Após a destruição de Canudos e a morte de Antônio Conselheiro, como de hábito, o bode expiatório encontrado foi o Exército. Isso porque foi divulgado que prisioneiros foram mortos pelo método da "gravata vermelha", isto é, a degola. Uma barbaridade, certamente. Contudo, o método poderia ser

outro, mas não faziam por menos os jagunços com os soldados que caíssem em suas mãos. A avenida de cadáveres com os mortos da Expedição Moreira César, com o Coronel Tamarindo empalado, certamente, está na lembrança dos leitores.

É fácil a percepção de que no decorrer de tão cruenta guerra predominasse o ódio e a irracionalidade. Aliás, seria pedir muito haver racionalidade entre jagunços fanáticos e soldados em grande parte analfabetos.

Porém, a degola havia sido praticada há pouco, por pica-paus e maragatos durante a Revolução Federalista. Não houve comoção por essa conduta. Não eram os pobres jagunços os atingidos. Era coisa da gauchada dos pampas, que herdara o hábito de corrientinos e entrerrianos. Os soldados e oficiais da divisão Lima/Pinheiro Machado traziam escrito em seus chapéus: "Não demos nem pedimos quartel".

Em Canudos, não existiram anjos. É o que se poderia esperar daquele tipo de enfrentamento. Afinal, entre os jagunços imperava o fanatismo. Os soldados foram, com o correr da luta, tornando-se ferozes, um tipo de fanatismo.

Por que o truque, sempre usado, de, para encobrir os verdadeiros responsáveis pelo morticínio de Canudos – políticos, fazendeiros, juizes e a própria Igreja Católica –, utilizar-se tão-somente do Exército? Este foi o executor das ordens emanadas dos Presidentes da República: Manuel Vitorino e Prudente de Moraes!

Não se está a negar a degola. Esta existiu. Mas atribuir aos chefes orientação nesse sentido é falsear deliberadamente com a verdade. Naquele pandemônio, o controle abrangente da tropa era difícil. Sem querer usar de cinismo, deveria acontecer como um detalhe a mais – certamente temível – naquela guerra fratricida.

O "coronel" José Américo Camelo, fazendeiro de posse, amigo do Barão de Jeremoabo, que nutria, como outros, profundo ódio pelo Conselheiro, em carta para o Barão (15/10/1897) diz: "Houve para mais de 200 degolados de dois para três dias, seguindo assim, e assim tem seguido. Muitas mulheres e crianças de Monte Santo, seguindo para a Bahia para dar maior dispêndio ao Estado! Que devia era tudo ser degolado, mas assim não quer o tal Marechal."[50] Referia-se ao ínclito Marechal Carlos Machado Bittencourt, que não atendera a pedido seu para deixar parte da tropa no sertão da Bahia, para dar segurança aos fazendeiros.

CONCLUSÃO

Concluo esta tentativa de análise transcrevendo o trecho contido à página 78 de *Canudos, Cartas para o Barão:*[*]

"À destruição de Canudos seguiu-se "horrorosa seca", como se os Céus clamassem vingança pela bárbara destruição daquela comunidade de sertanejos. Escrevendo ao Barão em 31 de janeiro de 1899, o Juiz Paulo Fontes observou que, também, em Salvador, as condições de saúde haviam-se deteriorado. Atribuiu 'à má qualidade das águas' o fato de muitas pessoas, inclusive ele próprio, estarem 'acometidas de *influenza*'; outras, como seus filhos, de '*disenteria*', acompanhada de cólicas. (...). O pior (disse ele) é que os médicos higienistas já previram *grandes pestes*, se a seca continuar e não tivermos chuvas torrenciais que lavem esta *desasseada cidade*. Vivia-se uma situação de crise medonha, parecendo ser um castigo da Providência, que

---

[*] N.A.: Jorge Calmon, professor emérito da Universidade da Bahia; presidente de honra do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, entre outros títulos.

[**] N.A.: Os grifos são do autor desse artigo.

a todos procura infringir indistintamente essa pena, quando muito são os '*perversos*' que criaram tal situação."

Os "perversos" a que se referia o juiz eram os políticos que haviam manipulado Canudos em proveito próprio. Não os identificou, mas disse que havia "falta de coragem" para se apontarem os *culpados*.

A Igreja que está na origem da Guerra de Canudos, mobilizando as autoridades contra Antônio Conselheiro quando este passou a manifestar-se como um poder concorrente, também aparece no final, exortando o povo a fazer penitência e a reassumir a situação de subserviência a que sempre o havia submetido.

Essa postura reacionária da Igreja Católica é resumida pelo Juiz Paulo Fontes na carta acima referida, quando ele critica a Igreja não só por "arrastar o povo a penitência", ordenando-lhe que orasse, como meio de superar a situação calamitosa que vivia, mas também por induzir esse povo a se "subjugar à tirania".[51]

🗁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História do Brasil /; Política; Militares; Prudente de Moraes (PR); Guerra de Canudos; Antônio Conselheiro;

Sê senhor da tua vontade,
escravo da tua consciência.
Marco Aurrélio

AS FORÇAS ARMADAS E O TERRORISMO[1]

MARIO CESAR FLORES
Almirante-de-Esquadra (Refº)

SUMÁRIO

Introdução
As Forças Armadas e o Terrorismo
Breve lembrança histórica
A relatividade dos alvos
A responsabilidade do povo
A ação contra o terrorismo
Emprego das Forças Armadas
Conclusão

INTRODUÇÃO

Os atos terroristas de 11 de setembro deslancharam em todo o mundo um festival de manifestações de toda ordem, algumas ponderadas e racionais, outras, sobretudo da orfandade da ilusão socialista (políticos, universidade e mídia), preconceituosas e, no fundo, anti-americanistas ao ponto de justificarem a demência fanática acusando a vítima. Algo mais ou menos assim: o terrorismo é terrível, mas se os Estados Unidos são seu alvo, existem razões que atenuam a culpa pelo assassinato doloso em massa... As manifestações preconceituosas aparentemente

1 N.R.: Este texto é adaptação da exposição feita a 9/11/2001 em seminário na EGN, no painel "Implicações para o Brasil no campo estratégico-militar, em decorrência do ato terrorista ocorrido nos EUA no dia 11 de setembro".

predominam, embora certeza não se pode ter, visto que a mídia não inspira confiança quanto ao equilíbrio neutro porque está mais interessada no anti-americanismo que sensacionaliza, vende e atende à predileção de seus profissionais pela contestação da ordem que se delineia no pós Guerra Fria.

De fato: será que as manifestações de *hooligans* e outros desordeiros, apresentadas na TV como indicação de repulsa das sociedades européias à ação no Afeganistão, refletem as maiorias daquelas sociedades?

AS FORÇAS ARMADAS E O TERRORISMO

Em respeito ao tema, as implicações estratégico-militares do terrorismo, objetivando o Brasil, são aqui deixados de lado outros instrumentos de contenção do terror e considerando apenas o uso do poder militar na contenção, procurando ilações úteis ao caso brasileiro.

Evidentemente os outros instrumentos, políticos e econômicos, são importantes, fundamentais no longo prazo, inclusive para que não continue indefinidamente a necessidade da cirurgia militar, mas eles não são objeto do painel origem deste texto.

Para iniciar: as Forças Armadas pouco podem fazer na contenção da prática cotidiana do terrorismo. Não é atribuição militar, nem seria razoável que fosse, ao menos nas democracias, o controle diuturno e rotineiro da vida nacional em nível capaz de contribuir para tal contenção. O engajamento militar intenso nesse propósito só tem cabimento num Estado de segurança nacional exacerbada, de que é exemplo Israel, onde nem mesmo a cooperação, ou complementação "Forças Armadas – Polícia", consegue conter o varejo terrorista.

Na verdade, solução 100% para o dia-a-dia do terrorismo fanático não existe, com ou sem engajamento militar. Muito menos com a preservação de um razoável grau de vigência dos direitos civis usuais nas democracias.

Não é atribuição militar, nem seria razoável que fosse, ao menos nas democracias, o controle diuturno e rotineiro da vida nacional em nível capaz de contribuir para a contenção do terrorismo. O engajamento militar intenso nesse propósito só tem cabimento num Estado de segurança nacional exacerbada, de que é exemplo Israel

A esse respeito, uma observação: embora até hoje (10 de novembro de 2001) pífio quanto a resultados diretos (menos de 20 casos de contaminação e quatro mortes), o sucesso do bioterrorismo já é sensível como apoio à restrição de direitos civis democráticos que, é claro, não "entusiasmam" os autores da insanidade, sejam eles fundamentalistas islâmicos ou direitistas norte-americanos (a autoria efetiva é incerta até a presente data).

O que se pode pretender das Forças Armadas em termos de rotina corrente é a contribuição de seus serviços de inteligência e maiores cuidados no tocante a certas atribuições legais já suas, em especial as exercidas por órgãos e unidades que têm a ver com o controle do espaço aéreo, águas costeiras (com instalações críticas como são as plataformas de petróleo), portuárias

e de rios navegados, fronteiras dificilmente controláveis pelos sistemas policiais e outras, restritas, cujo controle lhes seja especificamente adjudicado, em caráter conjuntural.

Em suma: a contenção do terrorismo, exigente de cuidados diuturnos e rotineiros, é tarefa primordialmente policial e dos órgãos de vigilância e de inteligência em geral, cabendo às Forças Armadas papéis complementares.

Às Forças Armadas cabe, porém, um papel eventualmente fundamental: a atuação em força decisiva sobre os núcleos-bases que abrigam, nutrem, adestram, comandam e controlam o terrorismo, como a que está acontecendo no Afeganistão. Aliás, não apenas o terrorismo, mas também quaisquer manifestações da criminalidade transnacional ou mesmo nacional organizada, cuja amplitude afete a segurança nacional e a do povo, como pode chegar a ser o caso das relacionadas com as drogas e o contrabando de armas, por exemplo, eventualmente em associação com o terrorismo.

A contenção do terrorismo, exigente de cuidados diuturnos e rotineiros, é tarefa primordialmente policial e dos órgãos de vigilância e de inteligência em geral, cabendo às Forças Armadas papéis complementares

Sobre esse papel são necessárias algumas observações porque ele é alvo de críticas preconceituosas, viciadas e distorcidas, alicerçadas sobre o fato de que o exercício da força militar, ainda que objetivando a contenção do terrorismo mediante a destruição de seus núcleos-bases, implica em risco e sacrifício para o povo.

Ora, tomando como referência o caso Afeganistão/Bin Laden, a não ser que o veneno do preconceito oblitere a razão, há de se concordar que, ao contrário dos terroristas que não se constrangem em matar indiscriminadamente e maciçamente, ninguém mentalmente sadio – e nessa categoria se pode inserir as lideranças de todos os países com senso de responsabilidade humanitária – deseja fazer mal ao já muito sofrido povo afegão.

Além do que, a vulnerabilidade do povo é uma questão complexa, não é algo que possa ser considerado em termos abstratos e utópicos; ela merece até mesmo breve lembrança histórica.

Breve lembrança histórica

O nazismo subiu ao poder na Alemanha a reboque do descontentamento do povo alemão com as conseqüências da derrota na Primeira Guerra Mundial, a que se somaram as da crise econômica-financeira de 1929/31; subiu, portanto, com a aquiescência do povo, que apoiou o regime. Evidentemente, o ideal teria sido que o próprio povo alemão tivesse abortado a paranóica aventura nazista. Como isso não aconteceu, a alternativa foi sustá-la em guerra violenta, paramentada por destruição e mortes em massa, indiscriminadas. A lembrança faz sentido na medida em que a situação política afegã guarda alguma similitude com a alemã quanto à cumplicidade do povo; é óbvio que a similitude pára aí e não se estende ao encaminhamento militar do problema, não apenas por ser diminuto o poder afegão mas também porque a topografia e o subdesenvolvimento do Afeganistão tornam inútil, se não praticamente inviável, a

guerra indiscriminadamente violenta e também porque a tecnologia bélica atual permite a seletividade objetiva nos ataques.

A seletividade dos alvos

Seletividade que procura poupar a população não alvo, sem consegui-lo completamente, é claro, se bem que provavelmente conseguindo poupá-la mais do que o instilado na cabeça do público pela mídia, em especial pela imagem da TV, cujo impacto dispensa o espectador do raciocínio crítico que apontaria o quão incomensuravelmente pior seria se a tecnologia não facilitasse os cuidados seletivos, do que decorreria a necessidade do velho bombardeio de saturação de área.

Basta lembrar que o célebre bombardeio de Dresden, na Segunda Guerra Mundial, realizado por muitas centenas de "Fortalezas Voadoras", matou em uma noite cem vezes mais "civis inocentes" do que um mês de ataques ao Afeganistão.

Essa menção à seleção dos alvos, nunca totalmente bem-sucedida, justifica algumas observações adicionais.

A responsabilidade do povo

A população não deve mesmo ser opção de alvo, em razão da questão humanitária e também porque fazê-la alvo em nada ajudaria a resolver o problema, mas daí a considerá-la inteiramente inocente a distância é grande, na medida em que, no caso ora em evidência, ela apoia o fanático regime fundamentalista talibã, que, por sua vez, apóia e protege a insanidade terrorista – como, voltando ao exemplo já histórico, o povo alemão não pode ser inocentado da sua tolerância (para dizer o mínimo) com a paranóia nazista, do que até hoje ele se penitencia.

Não fazer do povo o alvo da ação militar é um dever humanitário e uma possibilidade estratégica que os países responsáveis praticam, mas deixar incólume o terrorismo, em condições de prosseguir em sua demência assassina porque atacá-lo em suas bases induz riscos para o povo, é irresponsabilidade inaceitável.

Deixar incólume o terrorismo, em condições de prosseguir em sua demência assassina porque atacá-lo em suas bases induz riscos para o povo, é irresponsabilidade inaceitável.

*

Dependendo da situação, impõe-se a ação até mesmo contra o Estado cúmplice, que abriga os terroristas em seu território e os protege

A ação contra o terrorismo

Preto no branco, sem concessões ao pacifismo tendencioso, quando o terrorismo atua a partir de bases de localização conhecida, impõe-se naturalmente a ação contra elas.

Dependendo da situação, impõe-se a ação até mesmo contra o Estado cúmplice, que as abriga em seu território e as protege. Vale insistir, preferencialmente evitando pôr em risco o povo, mas admitindo tal risco se a estratégia conveniente o exigir.

A ação militar não é uma opção agradável, não se destina a fazer mal ao povo.

Retomando a idéia apresentada um pouco acima, ela é necessária quando o povo local não pode ou não quer resolver ele próprio o problema motivador da ação, no caso presente o da criminalidade transnacional em nível exponencial, cultivada no país, como há 70 anos o povo alemão não pôde ou não quis, na verdade as duas coisas, "liquidar" ele próprio o nazismo.

Esperar idílica e indefinidamente uma solução nacional, interna, ainda mais quando ela é improvável ou mesmo rejeitada, significa em última análise complacência inaceitável porque desrespeita o direito dos povos de serem protegidos do descalabro terrorista – ou de qualquer outro que os ameace.

Emprego das Forças Armadas

À vista do exposto até aqui, pode-se começar a encaminhar a conclusão dizendo que, sob a perspectiva da ameaça do terror, da criminalidade exponencializada em geral, o pensamento estratégico brasileiro e o preparo militar correspondente devem considerar duas hipóteses de emprego das Forças Armadas, ambas indutoras de algumas necessidades mais ou menos peculiares a elas. Vejamo-las.

Esperar idílica e indefinidamente uma solução nacional, interna, significa, em última análise, complacência inaceitável

Primeira hipótese

Emprego rotineiro no exercício das atividades parapoliciais usuais das Forças Armadas –, repetindo, espaço aéreo, mar costeiro, águas portuárias e rios navegados, fronteiras insatisfatoriamente controladas pelos sistemas policiais, talvez outros poucos cuidados em situações particularmente preocupantes. Para tanto, é preciso dotar as Forças Armadas com os meios, a doutrina e o treinamento apropriados, bem como com o suporte legal adequado.

Chamo a atenção em particular para o **suporte legal**, onde se inserem, por exemplo, a preconceituosamente controvertida atuação dos órgãos de inteligência e a lei que permite a Força Aérea Brasileira abater avião, sob condições bastante criteriosas, aprovada há anos e até hoje estranhamente não regulamentada. Nenhum democrata norte-americano se indignaria se um caça da Força Aérea abatesse um avião da esquadrilha simultaneamente suicida e assassina de Bin Laden, com muitas dezenas de pessoas a bordo, mas aqui, no Brasil, a hipótese de ser abatido um pequeno intruso sobrevoando a Amazônia, suspeito com razoável fundamento de estar a serviço da criminalidade, que se negue a comunicar-se ou a obedecer ordens compreensíveis do piloto do interceptador, merece reparos curiosos!

O inequívoco amparo legal à ação militar é necessário para evitar que o esforço militar seja neutralizado pela hermenêutica tendenciosa ou preconceituosa, que pode chegar até mesmo à ação judicial contra os militares que cumprirem seu dever, hipótese não inverossímil nesta nossa época de prevalência do "politicamente correto".

Segunda hipótese

Emprego excepcional, pontual e rápido, com o mínimo possível de repercussões extra-objetivo, mas decisivo, como instrumento de destruição de núcleos-bases da criminalidade organizada, quando houver resistência que exija a ação militar.

O preparo para essa segunda modalidade de ação militar deve prever atuação autônoma no território nacional, porquanto é inaceitável para o Brasil qualquer apoio operacional estrangeiro dentro de suas fronteiras, embora circunstancialmente seja admissível o apoio de inteligência, como, por exemplo, a provido por satélites.

E deve prever também a participação em intervenção internacional, com representação significativa em se tratando de problema nas proximidades do Brasil, hipótese a ser conduzida preferencialmente em cooperação regional acordada, ou com representação simbólica para problema distante, quando isso for conveniente para deixar clara nossa posição legitimadora.

A experiência a respeito demonstra tratar-se de atuação própria para força militar com capacidade para realizar ataques aéreos fulminantes sobre alvos restritos e, quanto à ação em terra, constituída por unidades leves e ágeis (Exército e Fuzileiros Navais) aprestadas para "operações especiais", necessariamente bem dotadas de mobilidade operacional/tática (onde desponta o helicóptero) e de armas e comunicações modernas, servidas por inteligência adequada.

Ressalte-se que há nessa modalidade de atuação militar espaço evidente para a sinergia da atuação integrada, com a qual nossas Forças Armadas têm pouca familiaridade e para a qual falta-lhes a conveniente compatibilização de equipamentos, procedimentos e doutrina e, a bem da verdade, também a vontade.

CONCLUSÃO

Nossas Forças Armadas não podem fechar os olhos à questão do terrorismo (e outras formas de criminalidade cuja amplitude exceda a capacidade policial), que as envolvem nas **duas modalidades de atuação** objeto das considerações acima, **a rotineira** e, excepcionalmente, **a cirúrgica**.

Sem transformá-las em obsessão, convém que as Forças se preparem para uma e outra – para a segunda, um núcleo dimensionalmente modesto mas tecnologicamente eficiente, com elementos apropriados das três Forças.

Ignorar a questão significa, como já dito antes, desrespeitar o direito do povo à segurança, cujo provimento é dever do Estado, de que as Forças Armadas são instrumento.

🗁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS> / Terrorismo /; Forças Armadas;

O TERRORISMO NA ATUALIDADE*

ARMANDO AMORIM FERREIRA VIDIGAL
Vice-Almirante (Refº)

SUMÁRIO

Introdução
Reflexões sobre o 11 de Setembro
Repercussão do acontecimento e a televisão
A retaliação
O apoio aos Estados Unidos
O terrotismo e o Islã
A política externa dos Estados Unidos
As relações Estados Unidos e Rússia
O 11 de Setembro e a estratégia militar
Aos mais jovens

INTRODUÇÃO

Queria, neste momento, cumprimentar entusiasticamente esta Escola pela realização do Simpósio, mas, acima de tudo, pelo fato de mais uma vez ter ficado demonstrado que a Marinha não tem medo de idéias. A Marinha recebe qualquer idéia, está pronta para pô-las em discussão, processá-las e transformá-las em informação para os senhores. E isso é a prova segura de que a Marinha, sem dúvida, tem um futuro brilhante a sua frente. Um futuro que nada poderá desmerecer.

* N.R.: O texto é, em essência, a exposição do autor no Simpósio "Análise e conseqüências no alto terrorismo ocorrido nos Estados Unidos", levado a efeito na EGN em 8 e 9 de novembro de 2001, e nesta forma foi deixada por melhor atender à explanação do autor. Veja Homepage da EGN na opção "CEPE – Simpósios".

Voltemos agora ao nosso tema de hoje.

Evidentemente, sendo o último a falar, tenho algumas vantagens e muitas desvantagens. Antônio Carlos Pereira reclamou de ser o presunto entre dois pedaços de pão. Que direi eu, que sou o pão que vem na parte inferior do sanduíche. É uma situação muito mais difícil porque, compreendam bem, tudo que era importante já foi dito. Então, vou tentar uma abordagem um pouco diferente da de meus colegas e tentar dizer alguma coisa que possa ser de proveito para essa brilhante Assembléia.

A Marinha não tem medo de idéias. E isso é a prova segura de que ela tem um futuro brilhante a sua frente. Um futuro que nada poderá desmerecer

*

O setor militar, como qualquer outro setor, tem o direito de participar da vida política – não partidária – mas com suas idéias, suas opiniões, com a força de suas sugestões.

*

A retirada para os quartéis não pode significar, de jeito nenhum, a nossa omissão com relação aos problemas do país

REFLEXÕES SOBRE O 11 DE SETEMBRO

Vou partir de uma situação, que peço aos senhores acompanhem. Vou tentar fazer algumas reflexões sobre o ambiente, sobre o cenário político-estratégico que decorreu dos incidentes de 11 de setembro. Uma análise de como a situação agora se apresenta, para que depois realmente possamos entrar no mérito da questão proposta pela Escola de Guerra Naval.

Repercussão do acontecimento e a televisão

A primeira reflexão que é preciso fazer diz respeito à repercussão do acontecimento. Uma repercussão extraordinária, que talvez transcenda um pouco a lógica. Sem dúvida nenhuma, o fato foi extremamente traumático, e isso por diversas razões, não só pelo número de vítimas envolvidas – mais de cinco mil pessoas perderam a vida no incidente –, mas, talvez, e aí entra uma razão muito importante, porque o acontecimento foi assistido praticamente ao vivo pelo mundo inteiro. O mundo inteiro pelo menos assistiu ao segundo avião se projetar contra a segunda torre do World Trade Center e ficou estarrecido vendo aquele acontecimento praticamente ao vivo. Diversos homens suicidas dentro de cada avião, não um, mas diversos homens suicidas, se projetando contra cidadãos indefesos: uma coisa chocante, e é importante que a gente reflita um pouco.

Não se pode mais ignorar hoje a importância da televisão em termos da guerra. A Guerra do Vietnã, meus senhores, foi perdida pelos Estados Unidos na televisão. Foi a televisão que criou tal ambiente social, dentro daquela democracia, que levou à derrota militar.

Então nós, militares, temos que pensar na força que tem hoje este veículo de comunicação e como ele influi na guerra, podendo mesmo alterar o resultado do conflito.

Eu creio, entretanto, que este choque inicial do 11 de Setembro vai ser absorvido como quase tudo na vida é absorvido com o tempo.

Alguns meses atrás, nós não podíamos abrir o jornal sem ter uma manchete relativa ao Kosovo, à Bósnia, pois estavam na ordem do dia; toda a opinião pública mundial estava voltada para eles.

Agora estamos na fase dos atentados terroristas.

Vejam os senhores que, há coisa de um mês, o jornal *O Globo* publicava um suplemento especial sobre o terrorismo. Esse suplemento foi diminuindo, passou para quatro páginas, hoje está inserido na seção de economia com uma página.

É tudo assim na vida, é natural que essas coisas aconteçam.

O impacto desse acontecimento, traumático porque se constituiu numa violência, numa violência realmente inaceitável, com o tempo vai passar, de maneira que devemos ter uma certa cautela para não tirar conclusões radicais como a de que o mundo mudou com estes atentados terroristas. O mundo não mudou; essencialmente é o mesmo e, dentro de algum tempo, o choque, embora muito grande, será absorvido.

Não se pode mais ignorar hoje a importância da televisão em termos da guerra

*

O mundo não mudou; essencialmente é o mesmo e, dentro de algum tempo, o choque de 11 de setembro, embora muito grande, será absorvido

A retaliação

A segunda reflexão que temos de fazer diz respeito à retaliação.

A retaliação dos Estados Unidos era inevitável, qualquer análise simples demonstra isso. Uma superpotência é atingida na essência dos seus valores maiores – econômicos, como no World Trade Center; militar, como na ação contra o Pentágono; contra o seu poder político, na ação fracassada contra a Casa Branca, ou o Congresso americano – e querem que ela tranqüilamente dê a outra face? É impossível, é totalmente impossível.

A questão que pode e deve ser discutida, e nisso eu concordo com o Antônio Carlos, é se isso é o melhor para os Estados Unidos, se essa foi a melhor solução para a política externa dos Estados Unidos.

Eu diria que uma democracia sofre desse problema: a pressão da opinião pública sobre os governantes – e essa pressão era inegável nos Estados Unidos, pois mais de 80% da população americana exigia uma resposta taliônica, uma resposta de superpotência, para que a bofetada não ficasse impune – não é uma boa base para a formulação da política externa.

Eu, pessoalmente, considero que não era a melhor solução para os Estados Unidos, mas numa democracia, meus senhores, a opinião pública não leva sempre à melhor decisão.

No estado totalitário sim, ela pode levar a isso porque o governante é infenso a manifestações da sociedade, mas numa democracia é impossível, ainda mais num governo que ainda estava tendo a sua legitimidade contestada.

A democracia americana não podia realmente deixar sem resposta aquela violên-

cia, aquela agressão. E a retaliação torna-se inevitável.

A atual estratégia militar americana prevê o bombardeio, seja por aviões, seja por mísseis de cruzeiro *Tomahawk*, para esse tipo de operação, dentro de um propósito que é claro: a guerra sem vítimas do seu lado, ou seja, a guerra, sem ter perdas de vida americanas consideráveis.

Mais uma conseqüência daquela experiência terrível do Vietnã, daquela síndrome do Vietnã, quando a sociedade americana passou pelo maior risco da sua história.

Como se depreende hoje, dos livros memórias de MacNamara, de Kissinger, de George Kennan, o estado em que a sociedade americana ficou durante a Guerra do Vietnã foi quase de desagregação. E isso sem dúvida alguma pesa na decisão americana atualmente.

Conforme já dissemos, não havia alternativa, os americanos tinham que atacar de alguma maneira. Não sei se tinham provas da responsabilidade de Bin Laden ou não, e o Afeganistão abrigando o Bin Laden seria também responsável pelo ato terrorista. A nação tinha que reagir e reagiu.

Discordo que a solução ideal fosse essa; na verdade não é a solução ideal e, provavelmente, os americanos sabem disso. Nem sob o ponto de vista militar.

A experiência do Kosovo demonstrou claramente que, nos ataques aéreos deste tipo, os resultados são extremamente precários e sempre atingem a população civil. É inevitável isso, por mais cautela que tenham os americanos de evitar atingir alvos civis, os alvos civis vão ser atingidos – é inegável.

Kosovo demonstrou isso, pois as armas inteligentes são bem menos inteligentes do que a gente pensa que são; elas erram, e provocam vítimas civis; curiosamente, as vítimas militares, são bem menores.

Os senhores sabem que, depois da ocupação de Kosovo pelas tropas da OTAN, a Força Aérea dos Estados Unidos realizou um inquérito no Kosovo para verificar realmente o que eles tinham atingido e o que eles não tinham atingido?

Os resultados foram extremamente surpreendentes. Eles tinham falado em um número enorme de carros de combate destruídos e chegaram à conclusão que muito poucos tinham sido destruídos, e assim por diante. Os alvos militares foram muito pouco afetados por esse tipo de bombardeio e, realmente, a solução para o problema do terrorismo, a meu ver, não está no emprego de poder militar, mas na procura da solução política, eliminando as causas que geraram o terrorismo.

Sem isso é impossível, é inviável resolver a questão.

O Poder Militar é um instrumento permamente da política do Estado.

*

Quando mando um navio construído no Brasil, com equipamentos brasileiros, a um porto estrangeiro, estou fazendo emprego político do Poder Militar

O apoio aos Estados Unidos

Uma outra reflexão sobre esse cenário político-estratégico é que o apoio aos Estados Unidos contra o terrorismo foi universal.

Na verdade, talvez com a exceção de Saddam Hussein, que de início não se manifestou, o mundo inteiro apoiou os Estados Unidos na guerra contra o terrorismo.

Estava pronto a apoiar todas as ações americanas contra o terrorismo. Mas à medida em que prosseguir o ataque ao Afeganistão, é incontestável que esse apoio vai diminuir.

Eu não quero entrar em nenhum julgamento ético; acho que nestas questões devemos apenas apresentar os fatos e tentar ver para onde eles nos levam, para onde eles nos conduzem; sem dúvida nenhuma, à medida que prossiga o bombardeio, à medida que o bombardeio não resolva a situação que ele objetiva resolver e aumentem as vítimas civis, os apoios aos Estados Unidos irão diminuindo.

A pressão da população islâmica contra o apoio que seus próprios países estão dando aos Estados Unidos vai tornar muito difícil a sua manutenção.

O Paquistão, por exemplo, está sofrendo uma pressão enorme dos muçulmanos mais radicais contra o apoio que está dando aos Estados Unidos e isso terá conseqüências na política externa do país. Eu tenho receio de que o Paquistão comece a agitar de novo a questão da Cachimira, para criar um inimigo externo que possa desviar a atenção dos problemas internos.

Numa democracia, a opinião pública não leva sempre à melhor decisão

Isso nós temos visto, a história mostra que isso acontece com uma freqüência espantosa. É uma possibilidade, uma conseqüência desse novo cenário.

Eu diria que as maiores vítimas do ataque terrorista foram as liberdades civis, e isso, realmente, é o fator mais preocupante. Mesmo a democracia americana, que é uma grande democracia sem sombra de dúvida, está impondo limites severos aos direitos civis dos seus cidadãos. Os residentes nos Estados Unidos provenientes de países árabes ou de religião muçulmana vão ter suas vidas muito mais controladas, muito mais cerceadas, vão ter muito menos facilidades nas suas vidas. É um problema que vai ocorrer nos Estados Unidos, já está ocorrendo na Inglaterra, na França e já houve até uma tentativa de criar este problema no Brasil, como no caso dos descendentes de muçulmanos que vivem na tríplice fronteira.

O terrorismo e o Islã

Vai ser muito difícil para os Estados Unidos, **é uma outra reflexão**, dissociarem essa guerra contra o terrorismo de uma guerra contra o Islã.

A propaganda, evidentemente, faz com que seja muito difícil conseguir separar as duas coisas, isto é, que a guerra contra o terrorismo não é uma guerra contra o Islã, pois ela vai ser encarada assim pelos muçulmanos das correntes mais radicais, espalhados no mundo inteiro.

Então, isso pode agravar as dificuldades dos Estados Unidos no campo da política internacional.

Haverá conseqüências políticas em muitos Estados, com o governo tendo de se posicionar contra o povo: este querendo que seja tomada uma determinada atitude e o governo tomando uma atitude diferente, principalmente porque são governos onde não há democracia e que, portanto, vão impor a sua vontade ao povo.

A política externa dos Estados Unidos

A política externa dos Estados Unidos, e esta **é uma outra reflexão**, sempre oscilou entre dois extremos: entre o isolacionismo – fortaleza América, eu me recolho, aqui não quero nada com vocês – e o intervencionismo.

É evidente que, desde que os Estados Unidos se transformaram na única superpotência, o isolacionismo perdeu completamente o sentido, pois os interesses da superpotência são interesses globais e a sua presença é necessária em todos os pontos do mundo, em todos os pontos de conflito, e isso é uma realidade.

Sempre que os republicanos estão no poder, há uma tendência a um certo isolacionismo. O Presidente George W. Bush, quando assumiu, relegou a questão israelense a um plano secundário, porque, segundo ele, o problema não era diretamente dos Estados Unidos, era melhor se afastar. Era uma atitude basicamente isolacionista. Isso não vai perdurar porque a grande potência, evidentemente, tem interesses em todo o mundo e é obrigada a estar presente em todos os acontecimentos mundiais.

Um ponto importante, e é aí que nós temos que reconhecer a força da democracia americana, conforme falou o Professor Olavo de Carvalho hoje de manhã com toda justeza, não há unicidade, há vozes discordantes dentro dos Estados Unidos muito poderosas. Basta citar Susan Sontag, a eminente escritora americana:

"*Onde está o reconhecimento de que esse não foi um covarde ataque à civilização, ou a liberdade, ou à Humanidade ou, sequer, ao mundo livre, mas um ataque à autoproclamada superpotência mundial, em conseqüência de alianças e específico da América?*

Unamo-nos no luto, mas não na estupidez, uns poucos traços de consciência histórica bastariam para nos ajudar a entender o que vem de ocorrer e o que pode continuar ocorrendo."

Eu faço essa citação porque ela mostra a força da democracia americana, ela se permite esse jogo de idéias, ela está apta a receber idéias discordantes.

Eu creio que dessa multiplicidade de visões dentro da democracia americana, essa corrente vai começar a ganhar uma certa força dentro dos Estados Unidos, ela vai começar a chamar a atenção sobre a política externa americana e para os cuidados que essa política deve inspirar.

Provavelmente, a política externa americana vai se tornar mais cautelosa e, para felicidade de alguns, menos imperial.

A solução para o problema do terrorismo não está no emprego de poder militar, mas na procura da solução política, eliminando as causas que geraram o terrorismo

Há possibilidades disso ocorrer?

Sem dúvida nenhuma isso vai começar pela mudança de atitude com relação aos aliados americanos.

Israel vai ser pressionado para dar solução ao problema palestino. Isso já estava ocorrendo, e certamente é uma característica desse novo esquema estratégico mundial.

Talvez aconteça, e o professor Francisco Carlos chamou bem a atenção disso ontem, no final o Bin Laden talvez seja apontado como responsável pela criação do Estado Palestino, o que será realmente uma lástima porque, na verdade, o Estado Palestino esteve para ser criado no final do governo Clinton, quando Ehud Barak havia já aceitado a idéia da sua criação e até mesmo da divisão de Jerusalém, que era talvez a questão mais conflituosa. Estava-se a um milímetro da solução.

Infelizmente, sob esse aspecto, o governo Clinton chegou ao final, e a negociação foi interrompida pelo governo Bush, não se chegando a uma solução.

Evidentemente, há outros problemas de solução ainda mais difícil.

A presença de tropas americanas no Kuwait, na Arábia Saudita, nos Estados do Golfo, é um desses problemas: dificilmente será possível que os Estados Unidos abram mão dessa situação, que foi duramente conquistada graças às ações de Saddam Hussein.

Talvez um dia os americanos levantem uma estátua a Saddam Hussein, porque foi o homem que conseguiu colocá-los em força no Oriente Médio. O que eles nunca tinham conseguido, conseguiram graças a Saddam.

Há uma outra coisa que, em paralelo, pode acontecer como conseqüência desses atentados. É que os países que se sentem prejudicados com a globalização, que são todos os países em desenvolvimento – sem sombra de dúvida, eles estão sentindo que a globalização veio apenas para proteger os fortes em detrimento dos fracos –, vão começar a agir, aproveitando a oportunidade para apresentar as suas reivindicações.

As maiores vítimas do ataque terrorista foram as liberdades civis. É o fator mais preocupante

O momento é propício para isso.

Eu me permito citar o Presidente Fernando Henrique Cardoso na Assembléia Francesa:

"Lutemos por uma nova ordem mundial que reflita um contrato entre nações realmente livres, e não apenas o predomínio de uns Estados sobre outros... A barbárie não é somente a covardia do terrorismo, mas também a intolerância ou a imposição de políticas unilaterais em escala planetária. Não devemos permitir que a lógica do medo substitua a lógica da liberdade, da participação e da racionalidade."

Esse discurso, cada vez mais, vai ficar freqüente entre países subdesenvolvidos, que não estão satisfeitos com a globalização, que, sem dúvida nenhuma, favorece totalmente os fortes em detrimento dos fracos. São eles que dispõem de tecnologia, que têm maior capacidade gerencial, que têm acesso mais fácil ao capital. Então as vantagens estão todas do lado deles; ainda mais, o discurso liberal deles esconde uma prática protecionista. Então, é natural que predominem graças à globalização. Mas, cada vez mais, a voz dos que se sentem prejudicados vai crescer e vai exigir uma participação mais equânime.

As relações Estados Unidos e Rússia

Uma outra reflexão que deve ser feita diz respeito às mudanças que estão ocorrendo nas relações Estados Unidos X Rússia.

Acho que o Antônio Carlos também citou isso.

Há uma mudança muito grande nessas relações: Estados Unidos e Rússia estavam à beira de um sério desentendimento, em conseqüência das divergências sobre a denúncia do Tratado ABM*. Os Estados Unidos porque pretendiam criar o seu escudo antimíssil e a URSS por temer que isso rompesse o equilíbrio de terror a favor dos Estados Unidos, que passariam a ficar invulneráveis a um primeiro ataque. E o equilíbrio era essência do jogo durante a guerra fria.

* N.R.: Tratado ABN – Redução do número de mísseis balísticos.

De repente essa divergência perdeu importância.

Primeiro, porque os Estados Unidos reconhecem que aquele escudo antimíssil, que julgavam ser necessário no caso de um eventual ataque com armas de destruição em massa por algum Estado pária, não teria nenhum papel na prática.

Há maneiras muito mais baratas, muito mais acessíveis, que exigem muito menos tecnologia para conseguir o mesmo objetivo: um avião cheio de combustível jogado contra um prédio.

Então, o escudo perdeu importância para os Estados Unidos.

E para a Rússia, a aproximação com os Estados Unidos atende aos seus melhores interesses do momento porque ela quer ter acesso à Organização Mundial do Comércio e a outros órgãos internacionais, o que pode conseguir com o apoio dos Estados Unidos; além do mais, ela tem um problema chamado Chechênia, que envolve atos de terrorismo praticados contra o Estado russo e que ela quer controlar a seu modo, ao seu jeito.

Os países em desenvolvimento estão sentindo que a globalização veio apenas para proteger os fortes em detrimento dos fracos

Então, há conveniência nesse acordo para a Rússia.

Coincidentemente, a expansão para o Leste da OTAN, que é um processo em andamento, e que vinha encontrando oposição da Rússia, pode se tornar conveniente para os dois lados. É curioso, mas quando a OTAN fez um acordo com a Ucrânia, que era aliada sensível da URSS, como também os Estados Bálticos, as relações Ucrânia x Rússia melhoraram consideravelmente, porque a Ucrânia, não se sentindo mais temerosa da Rússia, já que contava com o apoio da OTAN, pôde se aproximar da Rússia em termos muito mais francos, muito mais tranqüilos. As relações entre os dois melhoraram.

Então, eu acredito que nós vamos ver no futuro próximo a adesão da Rússia à OTAN.

Como o Embaixador Gibson disse ontem, eu não me comprometo com as minhas próprias idéias, mas eu tenho coragem de dizê-las; podem estar erradas, pode ser que o futuro venha a desmentir, mas eu acho que realmente para a Rússia a chegada da OTAN deixou de ser uma ameaça.

Como a OTAN tem um grupo interno, liderado obviamente pelos Estados Unidos, que são os chamados "globalistas", que acham que a OTAN tem que intervir em todo o mundo onde os interesses do Ocidente sejam ameaçados para não perder credibilidade, a participação da Rússia nesse sistema seria, a meu ver, extremamente bem-vinda, bem recebida, pois, nessas condições, a paz mundial estaria quase assegurada.

É possível, portanto, que a OTAN receba mais um membro: a Rússia.

O verdadeiro Islã

Eu acredito, **como uma reflexão final**, que temos que fazer uma análise do Islã.

O Islã vem sendo apresentado ao mundo ocidental como o inimigo.

Nós estamos nos esquecendo de toda essa tradição admirável do Islã, de compreensão, de tolerância. O Islã sempre foi caracterizado pela tolerância e é injusto, com base em alguns trechos do Alcorão, tentar classificá-los como incitadores da

guerra santa e de outras coisas; é o mesmo que pegar os Evangelhos e usar o episódio de Jesus chicoteando os vendilhões do templo para classificá-lo de violento, esquecendo que há também o Sermão da Montanha. A mesma coisa acontece com o Alcorão, nós temos que ver as coisas da maneira correta.

Eu acho que nós temos que passar por uma reformulação das nossas idéias a esse respeito.

Não se esqueçam que quando os árabes muçulmanos dominaram a Península Ibérica deram provas de maior tolerância. A Península Ibérica tornou-se um lugar de abrigo de todos os oprimidos do mundo, principalmente judeus, que se refugiavam naquele lugar, onde havia cultura e tolerância. Não esqueçamos que o grosso da nossa herança grega, da qual nós tanto nos orgulhamos, chegou até nós graças aos árabes, porque o resto foi destruído, nos mosteiros da Idade Média.

Então, essa reformulação do Islã vai nos ajudar a compreender melhor o fenômeno que está ocorrendo. Esse ponto é fundamental.

O 11 DE SETEMBRO E A ESTRATÉGIA MILITAR

E, finalmente, não quero deixar de falar no tema específico proposto pela Escola de Guerra Naval, embora tudo o que até agora foi dito esteja ligado com esse tema.

Para que possa explicar como os acontecimentos de 11 de setembro vão repercutir sobre a estratégia militar de nossas Forças Armadas, precisava dessa introdução.

Não vou falar do papel das Forças Armadas para reprimir o terrorismo. O Almirante Flores esgotou completamente o assunto e não tenho mais nada a dizer sobre isso.

Mas há **uma reflexão** que se tornou importante: como esse cenário político-estratégico, que eu desenhei aos senhores, pode influenciar em nossa preparação militar.

Não certamente no combate ao terrorismo, mas na nossa concepção de estratégia militar.

E esse é um ponto que não foi abordado por ninguém! Felizmente, ninguém falou sobre isso, portanto tenho a oportunidade de falar sobre algo novo.

Esse cenário cria inúmeras oportunidades e desafios – isso é estimulante! Estamos diante de grandes desafios para nossas Forças Armadas. Nosso pensamento estratégico básico é que nossas Forças Armadas são para dissuadir. Agora, temos que olhar isso num cenário muito mais amplo, muito mais complexo. É o que eu chamo de "emprego político do Poder Militar".

Nosso pensamento estratégico básico é que nossas Forças Armadas são para dissuadir. Agora, temos que olhar isso num cenário muito mais amplo, muito mais complexo. É o que eu chamo de "emprego político do Poder Militar"

A dissuasão é apenas um dos aspectos desse emprego político do Poder Militar.

O emprego político do Poder Militar é o emprego do Poder Militar na situação de paz, abaixo do nível de violência. Inclui não apenas a dissuasão, mas inclui outros elementos positivos que podem e devem ser usados pelas Forças Armadas: persuasão e até mesmo a coerção – que é a véspera da guerra, mas não é ainda a guerra, porque não emprega a força do Poder Militar, mas a sua capacidade potencial.

Chegou a hora de reafirmarmos que o Poder Militar é um instrumento permamente da política do Estado. E a política do nosso Estado é clara no sentido de que queremos mais igualdade no nosso relacionamento com as grandes potências, com os países mais ricos. E o Poder Militar é um instrumento do Poder Nacional que pode colaborar nessa tarefa, de criar as condições de pressão.

E, às vezes, não é só pressão.

Quando mando um navio construído no Brasil, com equipamentos brasileiros, a um porto estrangeiro, estou fazendo emprego político do Poder Militar.

Estou dizendo àquela nação: Vejam como sou competente! Vejam como sei construir meus navios! Vejam como meus homens são disciplinados! Tudo isso compõe a imagem do País, ajuda ao prestígio internacional do País, faz parte do emprego político.

Chegou uma hora que temos que refletir. Nem tudo o que a Marinha hoje está fazendo poderá continuar fazendo com os recursos cada vez menores que lhe são destinados. Chegou a hora de dizer ao Governo, com toda a clareza, que o Programa Nuclear é um programa de governo, nacional. Não pode ser um programa da Marinha. A Marinha hoje sacrifica uma parcela ponderável do seu orçamento num programa que é para beneficiar o País. Os senhores sabem o significado que pode ter para o país Brasil a posse de um submarino nuclear?

Já que nós renunciamos, adequada e acertadamente, à arma nuclear, não devemos renunciar à tecnologia nuclear, que já dominamos graças à Marinha. A Marinha conseguiu criar o domínio completo do combustível nuclear com enorme esforço, enorme sacrifício, sem auxílio externo.

Chegou a hora em que o Governo tem de reconhecer esse sacrifício da Marinha e transformar isso num projeto de Governo, porque o submarino nuclear representará o aumento do prestígio de nosso país, não só pela competência tecnológica que teremos demonstrado, mas também pelo receio de que, a qualquer momento, tomada a decisão política para fazê-lo, poderíamos ter o armamento nuclear.

Chegou a hora de dizer ao Governo, com toda a clareza, que o Programa Nuclear é um programa de governo, nacional. Não pode ser um programa da Marinha, porque o submarino nuclear representará o aumento do prestígio de nosso país

Vejam como o Paquistão e a Índia são tratados diferentes de qualquer outro país, por uma única razão: porque têm armamento nuclear.

Não defendo que tenhamos armamento nuclear – para nossa conjuntura não seria adequado e politicamente correto –, mas que desenvolvamos, isso sim, a tecnologia nuclear até aquele limite em que podemos desenvolvê-la, que é o submarino com propulsão nuclear.

Isso temos que fazer e está dentro do emprego político de que falamos. Vamos mostrar nossa nova atitude dentro deste mundo cambiante, deste mundo que está mudando devido ao acidente de 11 de setembro, com a violência praticada a 11 de setembro.

Os condicionantes político-estratégicos mostram, claramente, a necessidade de um Poder Militar adequado à dimensão que queremos dar ao País.

Queremos ser um país de terceira ordem?

Muito bem, abramos mão do Poder Militar, não necessitaremos dele. Vamos desenvolver nossa economia, vamos melhorar a distribuição social, fazer todas essas coisas – que são boas e necessárias, sem dúvida nenhuma –, e vamos relegar o Poder Militar a uma posição desprezível.

Mas, se queremos ter um país de respeito, nós temos que ter o Poder Militar compatível com esse grau de respeito que queremos.

Não há alternativas para isso.

A Rússia ainda é respeitada e temida porque tem um tremendo potencial militar; se não tivesse esse potencial militar, estaria relegada à condição de subpotência.

Temos de ir até a sociedade e mostrar nossa importância para este país com um Poder Militar democrático, mas um Poder Militar significativo, como é necessário para qualquer país

Temos que desenvolver nosso Poder Militar e o contexto político-estratégico criado após esses incidentes mostra com clareza a necessidade desse desenvolvimento. Não podemos mais esconder esse fato da sociedade. Temos que participar do debate que se trava em todo país e que alguém disse hoje de manhã, não me lembro quem, com toda a razão, que o setor militar, como qualquer outro setor, tem o direito de participar da vida política – não partidária –, mas com suas idéias, suas opiniões, com a força de suas sugestões.

Estamos numa hora em que aquela retirada para os quartéis não pode significar, de jeito nenhum, a nossa omissão com relação aos problemas do País. Não podemos ser omissos com os problemas do nosso país. Temos que estar presentes, temos que mostrar a nossa visão, como nós vemos as soluções dos problemas do País, ou então nós estaremos covardemente fugindo da luta, do debate.

Acho que já gastei meu tempo. Mas queria só terminar e faço isso com muito prazer. Foi enorme a satisfação que tive de praticamente fechar esse seminário, falando depois de tantas pessoas ilustres que trouxeram tantas novas idéias para debate, que certamente irão ocupar nossas mentes por muito tempo ainda.

AOS MAIS JOVENS

Gostaria de me dirigir especialmente aos meus colegas do Curso de Política e Estratégia Marítima e do Curso de Comando e Estado-Maior.

Vocês hoje tiveram uma oportunidade magnífica.

E queria que este dia ficasse marcado na vida de vocês, porque vocês são o futuro da Marinha.

A Marinha será o que vocês quiserem que ela seja. E vocês estão tendo uma oportunidade magnífica de abrirem a mente e verem aqui um debate livre e franco de todas as idéias: de esquerda, de direita, de centro, ou de qualquer lado que vocês queiram. Mas todas essas idéias são aqui livremente circuladas e discutidas e isso é a nossa força. É isso que nos dá força e que faz desta Marinha algo do qual todos nos orgulhamos. Algo que vai ter um futuro magnífico, porque tem demonstrado coragem.

Nós saímos daquela torre de marfim na qual tínhamos nos encerrado e estamos descendo para falar com o povo, com a sociedade, com todos os setores da sociedade.

Outro dia, na Escola Naval, fui fazer uma palestra e tive a felicidade de encontrar universitários participando de debates com nossos aspirantes, participando daquela vida comum nossa.

Isso é fantástico.

Já houve até uma conseqüência: fui convidado para ir a uma faculdade fazer uma palestra, já fiz essa palestra e fui chamado para outra.

Esse entrosamento das Forças Armadas com a sociedade civil está exatamente dentro desse espírito que foi criado após os trágicos atentados de 11 de setembro.

Não podemos mais ficar na nossa torre de marfim. Temos de ir até a sociedade e mostrar nossa importância para este país com um Poder Militar democrático, mas um Poder Militar significativo, como é necessário para qualquer país.

Tenho a certeza de que vocês estão recebendo uma lição extremamente importante e de que vão saber aproveitá-la para o bem da Marinha.

Muito obrigado!

1 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS> / Terrorismo /; Simpósios; O ato terrorista de 11 de setembro;

Escrever é manter-se sempre surpreso em frente ao mundo e não se manter passivo diante do que acontece ao redor.

Leslie Kaplan
Romancista norte-americana
Entrevista ao *Jornal do Brasil* de 1º/12/02

VOLTARÃO OS MILITARES À POLÍTICA?

JOÃO CARLOS GONÇALVES CAMINHA
Vice-Almirante (Refº)

Há bastantes motivos para se acreditar que nunca, desde os tempos coloniais, foi tão grande a ausência dos militares brasileiros do cenário político. Desconsiderando o período de 1964 a 1985, bem longe vão os dias em que nomes como Juarez Távora, Eduardo Gomes, Goes Monteiro, Cordeiro de Farias, Lott etc. figuravam com destaque no noticiário político do País. Recentemente, com a criação do Ministério da Defesa, deixou de existir qualquer militar no primeiro escalão decisório do Estado brasileiro a não ser na condição de assessor.

Em tese, deve-se admitir que tal ausência configura um avanço político. Retrata a realidade democrática vigente nos países do primeiro mundo.

Resta saber se essa nova situação tende a consolidar-se com o passar do tempo, pois, no Brasil, como na maior parte das nações, existe uma grande correlação entre crises políticas agudas e presença militar na política.

Na verdade, gostando ou não, sob o prisma histórico, não só o Brasil como também países bem mais avançados como França e Espanha ostentam estruturas político-administrativas criadas pelas espadas de generais.

Referindo-se à França, assim escreveu o respeitado historiador Charles Seignobos: "Desde os guerreiros gauleses, César, Clóvis e Carlos Magno até Napoleão, os chefes de guerra foram sempre os senhores da França e aqueles que lhe modelaram a vida social e política."

Charles Seignobos morreu em 1942.

Era então a França, derrotada pela Alemanha em 1940, governada de Vicky pelo Marechal Petain, enquanto em Londres um obscuro general chamado Charles De Gaulle procurava reunir meios para libertar a Fran-

ça da ocupação germânica. Caberia a este último papel de destaque em 1958, na criação da atual Quinta República Francesa.

Da mesma forma, quaisquer que sejam as restrições cabíveis à atuação do General Francisco Franco na Guerra Civil Espanhola de 1935/39 ou na sua presença como ditador nos 34 anos subseqüentes, ninguém pode honestamente deixar de reconhecer que a Espanha monárquica de hoje, em grande parte, administrativa e politicamente falando, é obra sua. É mesmo altamente duvidoso que estaria no trono hoje o Rei Juan Carlos sem a atuação daquele general.

Como se sabe, os militares brasileiros derrubaram a Monarquia em 1889, inaugurando o período republicano. De lá para cá, considerando-se apenas o número de constituições que procurava estruturar e estabelecer uma ordem política no País, estaríamos na sexta República (1891, 1934, 1937, 1946, 1968 e 1988). Para outros já estaríamos na oitava república, levando-se em conta alterações de monta feita nas constituições.

O período de 1930 a 1945 foi perturbado politicamente pela forte presença de ideologias extremistas importadas e pelos reflexos da Segunda Guerra Mundial

Seria totalmente impossível considerar a transição da Primeira para a Sexta República brasileira, ignorando a presença militar.

Aceita a idéia de que existe forte correlação entre evolução política e presença militar na política, e não se sentindo a democracia brasileira fortemente alicerçada, cabe a indagação que constitui o título do presente artigo.

Para bem avaliar a possibilidade de os militares voltarem a participar da política doméstica do Brasil, como o fizeram da primeira à sexta república, partiremos de **duas percepções básicas**.

A primeira foi mencionada pelo **Presidente Geisel** no seu depoimento publicado pouco anos antes de seu falecimento. De acordo com a mesma, os militares se dividem, grosso modo, entre uma minoria que se empolga pela política, procurando nela pesar, e por uma maioria que vê a participação na política como incompatível com o dever militar. (Aqui cabe-me reconhecer como pertencente à mencionada maioria apolítica.)

A segunda percepção foi muito bem abordada pelo **Dr. Abelardo Jurema**, Ministro da Justiça do Presidente João Goulart, no seu livro *Sexta-Feira 13*. É a percepção de que, mesmo para os mais empedernidos militares "apolíticos", existe um **limite do tolerável** no contexto político. E o Dr. Abelardo Jurema teve a honestidade intelectual de reconhecer que, em março de 1964, o Governo de então promoveu a ultrapassagem desse limite, com os seus movimentos de massa e incentivos à indisciplina nas Forças Armadas.

Uma terceira percepção é do **autor do presente artigo**. Nasceu do contato, ao longo de 40 anos da carreira militar, com inúmeros oficiais "politizados", desde ex-integralistas até simpatizantes do socialismo, passando por getulistas e anti-getulistas, lacerdistas e anti-lacerdistas, udenistas e pessedistas, integrantes da "linha dura" etc. Designei essa terceira percepção como **limite do palatável**, uma percepção que antecede a do "limite do tolerável".

Está visto que esses limites não têm parâmetros rígidos. São dependentes de

características pessoais e da formação moral e profissional de cada um. São dependentes de condicionamentos econômicos e sociais a que cada militar está sujeito. Contudo, deve-se entender que o "limite do palatável" raramente é o mesmo para militares "politizados" e "apolíticos". O "limite do tolerável" é mais estreito, tendendo ser o mesmo para as duas categorias.

Está visto que o "limite do tolerável" varia de militar para militar. Para o "politizado" esse limite é estabelecido por seus pensamentos políticos. Para o "apolítico" esse limite aparece em função de valores militares, como a hierarquia e a disciplina.

Com base nessas três percepções, talvez seja lícito admitir-se que o Império brasileiro ruiu em 1889 quando, para a minoria de militares "politizados", o Império passou a ostentar uma estrutura política inadequada. É possível que assim não fosse para a maioria apolítica, mas entre reprimir pelas armas o levante republicano ou aderir ao mesmo, decidiu-se pela segunda opção.

Qualquer pesquisa de opinião pública mostra que, para o povo brasileiro, as Forças Armadas inspiram maior confiança do que a maior parte das instituições da Sétima República

Historicamente, não se pode dizer que procederam erradamente, pois a Monarquia já não dava sinais de vitalidade.

A Primeira República logrou passar por muitas turbulências e chegar até os anos 20.

Então, o idealismo de uma oficialidade jovem, repugnada com o comportamento dos políticos no nível federal, estadual e municipal, aliando-se a correntes oposicionistas, puseram-na em cheque. Contudo, os movimentos de 1922 e 1924 não triunfaram por não terem logrado a adesão da maioria "apolítica". Nesse sentido, nem mesmo a longa e duradoura marcha da chamada Coluna Prestes pelo interior do Brasil teve êxito.

Em outubro de 1930, mais uma vez, militares "politizados", articulando-se com civis oposicionistas, tentaram derrubar a "república dos coronéis" e das eleições a bico-de-pena. Conseguiram-no no fim daquele mês, quando os militares "apolíticos" viram o limite do tolerável ser atingido perante a perspectiva de uma sangrenta guerra civil. Preferiram, pois, os militares "apolíticos" aceitarem uma nova ordem política de contornos indefinidos do que lutar por aquela que, ainda mais do que a Monarquia, demonstrava sinais de agonia.

No período de 1930 a 1945, não me parece que o comportamento dos militares brasileiros no contexto político possa ser interpretado recorrendo-se basicamente às três percepções aqui aceitas. Foi um período com forte presença de ideologias extremistas importadas, fato pouco observado no decurso da Primeira República. Nesse período, os tenentes idealistas dos anos 20 logo perderam espaço político para Getúlio Vargas e seus seguidores. Pode-se dizer que alguns militares, inconformados, apoiaram a Revolução de 1932, mas sem lograrem a adesão da maioria "apolítica". Embora nas eleições de 1945 a minoria de militares "politizados" tenha votado no Brigadeiro Eduardo Gomes, não se pode afirmar, em contrapartida, que a maioria "apolítica" tenha votado no General Dutra.

O período de 1930 a 1945 foi perturbado politicamente pela forte presença de ideologias extremistas importadas e pelos reflexos da Segunda Guerra Mundial.

As duas percepções básicas voltam a ter presença mais nítida a partir do retorno de Getúlio Vargas ao poder em 1951. Sem dúvida, oficiais fortemente "politizados" influíram nos acontecimentos políticos que culminaram com o suicídio do Presidente em 1954.

O sucesso dos militares politizados nos acontecimentos políticos de agosto de 1954 não se repetiu no ano seguinte. A tentativa de forçar a substituição do Ministro do Exército causou uma reação na qual os ditames da disciplina e da hierarquia pesaram mais do que os objetivos políticos.

No decorrer do governo do Presidente Juscelino Kubischek, os militares "politizados" falharam em obter a adesão dos militares "apolíticos".

Para a maioria "apolítica", tratava-se de um governo que talvez tivesse ultrapassado o "limite do palatável" sem ter ultrapassado o "limite do tolerável".

A falta de unanimidade dos militares na esfera política acabou levando à implantação do parlamentarismo em seqüência à renúncia do Presidente Jânio Quadros.

Assim, o Dr. João Goulart, sem ter nenhum soldado sob seu comando direto, chegou à Presidência da República dentro de uma composição de forças onde os militares "apolíticos" preferiram tê-lo como comandante aos riscos de um confronto armado. Tal composição desfez-se menos de três anos depois, por ação do próprio Presidente.

Ao incentivar abertamente a indisciplina nas Forças Armadas, João Goulart conseguiu, contra si, a virtual unanimidade de militares "politizados" e "apolíticos", fato raro na história de qualquer país. Salvo engano, em tempos recentes, só o Chile, em 1973, conseguiu um presidente ter contra si a totalidade das Forças Armadas, incluindo aí os disciplinados carabineiros.

A explicação para essas duas unanimidades é muito simples para os militares "apolíticos" que viveram no Brasil em 1964 ou no Chile em 1973.

Em relação aos generais que assumiram a Presidência da República no período de 1964 a 1985, cabe observar que, ao meu entendimento, apenas dois deles merecem ser vistos como militares "politizados": os Generais Geizel e Figueiredo. Os outros dois, os Generais Castello Branco e Garrastazu Médici, foram oficiais nitidamente "apolíticos". Colocaram a faixa presidencial, a contragosto, no cumprimento do que viam como uma missão imposta pelas Forças Armadas.

Ainda há a esperança de que a democracia brasileira se mostre suficiente madura e forte para contornar, no plano político, a problemática dela resultante

Há cerca de dois anos, escrevi um artigo para a *Revista Marítima Brasileira* que via como muito pouco provável o retorno dos militares à política. Ainda penso assim, mas já não vejo tal hipótese como uma impossibilidade total, a despeito de parte substancial da mídia com freqüência denegrir os militares e exaltar os que se opuseram aos governos militares apelando para seqüestros e outros atos terroristas.

Entretanto, qualquer pesquisa de opinião pública mostra que, para o povo brasileiro, as Forças Armadas inspiram maior confiança do que a maior parte das instituições da Sétima República. Constituem elas a reserva moral da Nação.

Isso, evidentemente, não é saudável à estabilidade de uma Democracia.

Isso pode, eventualmente, conduzir a apelos aos militares por parte de segmentos da sociedade, como já aconteceu no passado.

Também não se pode descartar a hipótese de o Poder Executivo cair nas mãos de demagogos, desencadeando conseqüências desastrosas nos campos social e econômico. Inverter o rumo da atual política econômica, acabar com as privatizações, romper com o FMI, não honrar compromissos assumidos por governos anteriores, promover invasões de terras produtivas, deflagrar moratória, tudo isso tem figurado, claramente ou não, nos discursos de vários dos postulantes à Presidência da República.

E a simples perspectiva de que tais propostas venham a ser implementadas nos próximos anos já se refletiu negativamente nos investimentos feitos no País.

Assim, pois, sempre dentro da hipótese pessimista da entrega do Poder Executivo a demagogos, surge acima do horizonte, como possível, um quadro perigoso de inflação, estagnação e falta de credibilidade. Um quadro apto a provocar em demagogos reações erráticas cada vez mais radicais.

Um quadro apto a provocar apelos aos militares.

Concretizando-se a hipótese pessimista, ainda há a esperança de que a democracia brasileira se mostre suficiente madura e forte para contornar, no plano político, a problemática dela resultante. Afinal, em 1992, a Sétima República enfrentou com sucesso a crise do *impeachement* sem recorrer a militares.

Que se considere agora, em linhas gerais, o que parece ser o sentir da maioria dos militares em relação à Sétima República.

Há, em primeiro lugar, o desejo de manter as Forças Armadas longe da política doméstica, como exige o funcionamento de uma democracia sadia. Por outro lado, também existe o sentir de que instituições importantes da estrutura política e administrativa do País apresentam sintomas de intoxicação provocados pelos vírus da corrupção e do corporativismo. De qualquer forma, é lícito admitir-se que, por enquanto, os militares "politizados" não vêm como próximo o "limite do tolerável".

Seria arriscado dizer a mesma coisa em relação ao "limite do palatável".

Na verdade, para usar uma expressão corriqueira, de 1985 para cá, os militares engoliram muitos sapos servidos por organismos da Sexta República. Viram, por exemplo, comunistas admiradores de Stalin

Viram, por exemplo, comunistas admiradores de Stalin erguerem em Volta Redonda um monumento à glória dos operários que foram abatidos ao ameaçarem dinamitar os altos-fornos da usina siderúrgica ali existente. Viram as famílias dos que morreram tentando implantar no Brasil uma ditadura comunista serem agraciadas pelo Estado brasileiro de uma forma que não mereceram as famílias dos militares tombados na Segunda Guerra Mundial

erguerem em Volta Redonda um monumento à glória dos operários que foram abatidos ao ameaçarem dinamitar os altos-fornos da usina siderúrgica ali existente. Viram as famílias dos que morreram tentando implantar no Brasil uma ditadura comunista serem agraciadas pelo Estado brasileiro de uma forma que não mereceram as famílias dos militares tombados na Segunda Guerra Mundial. Assistiram ao deboche jurídico de uma agitadora da esquerda, morta em acidente automobilístico, ser apontada como vítima de um assassinato praticado por militares etc., etc.

Provavelmente, o que mais tem desgastado a Sexta República, tanto aos olhos dos militares "politizados" como dos "apolíticos", é sua impotência perante os seguidos e crescentes motins das polícias militares estaduais. Tratando-se de um problema que envolve diretamente não só a segurança do povo mas também as bases da hierarquia, da disciplina e da autoridade, ele tem conteúdo explosivo. Minimizá-lo é agravá-lo.

Finalizando e procurando responder à pergunta que encima o presente artigo, eu diria: "Não sei. Não depende dos militares. Depende do comportamento futuro dos políticos e das reações da sociedade brasileira."

Há três anos a minha resposta foi "Não".

1 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA DO BRASIL> / Política /: Militares na Política;

Deus dá lições mais difíceis aos melhores alunos.

Sêneca

MARINHA MERCANTE E CONSTRUÇÃO NAVAL: O QUE FAZER?

JOSÉ LUIZ FEIO OBINO[1]
Vice-Almirante (RRm)
FERNANDO SÉRGIO NOGUEIRA DE ARAÚJO
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)[2]

SUMÁRIO

- Considerações iniciais
- Notas explicativas
- A Lei de Navegação
- REB e subsidiária integral
- Soluções

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A importância da Marinha Mercante para a economia nacional não deriva apenas de seu caráter como meio de transporte físico de importações e exportações, mas também pelo valor dos fretes envolvidos, que representam hoje **a maior atividade econômica mundial, depois da indústria de petróleo**. O comércio exterior brasileiro movimentou, no ano de 1998, cerca de US$ 6 bilhões em frete, valor esse que deverá chegar a US$ 10 bilhões na primeira década do atual milênio.

1 N.R.: O autor, como almirante, foi comandante do 4º Distrito Naval (Amazônia), comandante da Força de Submarinos, diretor de Obras Civis da Marinha, subchefe de Doutrina e Organização do Estado-Maior das Forças Armadas, chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais e diretor de Portos e Costas, responsável pela quase totalidade das atribuições da Autoridade Marítima, com relação à Segurança do Tráfego Aquaviário Brasileiro.

2 N.R.: O autor foi assessor do diretor de Portos e Costas, no período de 1995 a 1997, de Política Nacional para a Marinha Mercante, tendo participado das discussões para a elaboração do Projeto de Lei de Ordenação do Transporte Aquaviário.

O pensamento estratégico que dominou os três séculos passados, nas mentes dos pensadores e líderes de nações que usaram e usam o Poder Marítimo de forma ampla, se baseava no domínio do mar; forças navais e comércio marítimo, lado a lado, ocupando os espaços, cada vez mais disputados.

Para o Brasil, o conceito estratégico do Poder Marítimo continua válido: sua essencialidade para a Nação. No entanto, nos dias em que vivemos, o estratégico é também, e principalmente, vencer a crise econômica, aumentar a oferta de emprego, participar ativamente dos fluxos de comércio, reduzir o déficit da balança de serviços. O Transporte Aquaviário e a Indústria Naval não podem ser esvaziadas ao ponto de deixar de serem importantes atores de um cenário de desenvolvimento para serem espectadores de um palco onde se desenrola uma história de desencanto, inércia, frustração e sofrimento, porque não há como dissociar a sangria de divisas dos fretes brasileiros em timão estrangeiro da grave situação econômica e social que o País atravessa.

O valor dos fretes envolvidos representa hoje a maior atividade econômica mundial, depois da indústria de petróleo. Nosso comércio exterior movimenta no presente, em navios brasileiros, ridículos 3% (em 1970, este valor era 30%)

No campo da navegação, as dificuldades não ocorrem apenas no Brasil e não existe uma receita única para resolver os problemas em todos os países. Variam os aspectos culturais, e legais, mas de qualquer maneira alguns problemas fundamentais são comuns:

– ou se buscam condições para que se criem custos operacionais competitivos ou;

– se estabelecem subsídios.

A Marinha Mercante é bastante subsidiada nas potências marítimas; isso é feito de diversas formas, veladas, ostensivas ou indiretas. No Brasil, na década de 70, quando o País se posicionava entre os primeiros países do mundo, tanto em Marinha Mercante como em Construção Naval, houve um real subsídio a essas atividades, que mostraram resultados imediatos.

Ninguém tem dúvidas de que o Brasil e o mundo não são mais os mesmos de 1970 e de que os subsídios naquela intensidade não deverão ser disponibilizados. No entanto, se quisermos ser competitivos, não podemos ignorar o que é feito nos demais países e, muito menos, quando pressionados por interesses estrangeiros, voltarmos atrás em decisões[1] que arduamente foram tomadas, ou – não sabemos o que é pior – não foram, implementadas decisões já estabelecidas, sob a alegação de que são "dúbias".

Parece que a Marinha Mercante não tem uma tradição de força política na sociedade, de modo que até medidas cristalinamente acertadas e constantes de Lei e Decreto continuam esperando, o que, ninguém sabe.

A LEI DE NAVEGAÇÃO

Nosso comércio exterior movimenta no presente, em navios brasileiros, ridículos 3% (em 1970, este valor era 30%) dos fretes gerados por esse comércio, com uma tendência de extinguir este importante setor estratégico, com a ressalva para a navegação interior, que, por suas características próprias, como a ausência de rodovias ou a má conservação das rodovias existentes, apresenta uma situação peculiar.

NOTAS EXPLICATIVAS

Elaboradas pelos autores a pedido da *Revista Marítima Brasileira* para esclarecimento aos leitores que não tenham domínio sobre as coisas ligadas à Diretoria de Portos e Costas.

1 – As *decisões previstas em lei são as seguintes:*

a) o frete internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira, registrada no REB, não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil;

b) a construção, a conservação e a modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equipadas a operações de exportação;

c) o financiamento oficial à empresa brasileira de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcações pré-registradas no REB; contará com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo de Marinha Mercante; e

d) fazer cumprir de fato o artigo 12 da Lei 9.432/96, a isentando de ICM, PIS/COFINS o óleo combustível da cabotagem.

2 – **Lei de Modernização dos Portos** – Lei 8.630/93

Propósito – privatizar os terminais portuários, promover ciência operacional, quebrar o monopólio dos sindicatos avulsos (estivadores etc.), reduzir os custos portuários, melhorar o comércio exterior e fazer ressurgir a cabotagem.

Sua essência – promover inúmeras transformações no setor portuário brasileiro, todas elas decorrentes da necessidade imediata do Brasil em reduzir seus custos de logística e, conseqüentemente, aumentar a competitividade de seus produtos em relação ao restante do mundo.

3 – **Lei de Ordenação do Tráfego Aquaviário** tem como:

Propósito – assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações.

Sua essência – dar respaldo legal às ações da Autoridade Marítima, já que os antigos regulamentos do Tráfego Marítimo, simples atos do Poder Executivo, podiam ser facilmente questionados na justiça. Além disso, se fazia indispensável o enxugamento da legislação então vigente.

4 – **Subsidiária Integral** – é uma empresa de navegação no exterior, com navios na bandeira do país-sede, cujo capital total pertence a uma empresa brasileira de navegação.

5 – ***Megacarrier* ou *Megatransportadora*** – trata-se de uma empresa de navegação de longo curso de grande porte, que opera seus navios em quase todas as regiões do mundo, capaz de impor fretes competitivos, dominando o transporte marítimo em uma determinada região, ainda que haja prejuízos para a transportadora.

6 – **PROEx** – é um programa do governo brasileiro de incentivo às exportações, através de um bônus para a construção de navios, em estaleiros nacionais, para armadores ou empresas de navegação estrangeiras.

7 – **BOLHA** – trata-se de aumento expressivo da dívida dos armadores brasileiros para com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, que foi o agente financeiro da construção de seus navios, em estaleiros nacionais, decorrente da desvalorização cambial, por ocasião da implantação do Plano Real.

8 – **Adicional de Frete** – é a antiga Taxa de Renovação da Marinha Mercante, criada em 1958, juntamente com o Fundo da Marinha Mercante (FMM). O seu propósito é prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira. Os Decretos-Leis 2.404/89 e 2/414/89, alterados mensalmente pela Medida Provisória 1.960, de 24/10/2000, tratam do assunto.

9 – A legislação mencionada é a Lei 9.432/97 e sua Regulamentação. Decreto 2.256/97, que trata da Ordenação do Tráfego Aquaviário, matéria do trabalho em exame.

10 –**Bandeira de conveniência** – é a bandeira de alguns países que oferecem aos armadores grandes vantagens em relação a cortes de despesas com encargos sociais e impostos, em troca de ter o seu pavilhão arvorado nas popas dos navios que ali fossem registrados.

2º Registro – é a bandeira de um país tradicionalmente marítimo, que abre as portas para a criação de um novo registro dentro do próprio país, de forma especial, concedendo algumas vantagens em relação à bandeira tradicional, no que se refere a taxas, impostos e encargos sociais.

Exemplos: NIS (Noruega) e REB (Brasil).

11 –**REB** é o Registro Especial Brasileiro criado pela Lei 9.432/97. Como explicado no item 10, trata-se de um 2º registro.

12 –**Emenda Roberto Campos** – Está inserida em sua essência na Lei 9.432/97 e no Decreto 2.256/97, que tratam da Ordenação do Tráfego Aquaviário.

A conhecida emenda é um dos dispositivos do Registro Especial Brasileiro (REB) que diz que o frete aquaviário internacional não integrará a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias brasileiras.

13 –**FDEPM** – Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, administrado pela DPC. Destina-se a custear o Ensino Profissional Marítimo em todo o território nacional, bem como os órgãos que administram e executam tarefas de tal ensino.

14 –O **REB** foi criado pela Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1996, que "Dispõe sobre a Ordenação do Transporte Aquaviário e dá outras providências".

15 –O escândalo da SUNAMAM decorreu do financiamento da construção de navios, a preços superfaturados, em estaleiros nacionais.

16 –VANUATU é uma República Democrática Independente do Pacífico, cujas ilhas no passado eram conhecidas por Novas Hébridas, quando sob condomínio britânico e francês. No país não há imposto de renda, imposto de transmissão de bens, por cessão, ganho de capital, tributos de importação e exportação, tarifa alfandegária, tributos sobre operações financeiras, imposto de renda descontado na fonte, encargos sociais e taxas sobre doações e presentes a agentes do governo. Seus bancos e agências estimulam e realizam quaisquer tipos de operações financeiras e negócios através da Internet e têm licença para conduzir negócios localmente, bem como não residentes.

17 –**Estatuto das Bandeiras** – consiste no conjunto de legislações dos países com frotas mercantes expressivas e com grande interesse no transporte marítimo, que contemplam as Normas do Direito Internacional, por força de adesão aos organismos internacionais como a Organização Marítima Internacional (IMO), vinculada à ONU.

Nossos estaleiros, em sua maioria, estão com encomendas cada vez menores, sucateados e com passivo trabalhista elevado.

Os custos portuários, embora em queda, ainda se encontram elevados, não estimulando a cabotagem, que, mesmo se constituindo um nicho de mercado, tem suas características de operação que exigem um grande número de escalas, em relação à navegação de longo curso. Estes custos tendem a diminuir à medida que a Lei dos Portos[2] for se consolidando. Esse problema não será analisado neste estudo; é mencionado porque faz parte intrínseca do custo operacional da Marinha Mercante.

Os custos das tripulações dos navios brasileiros ainda são altos, embora os salários dos marítimos sejam inferiores aos salários semelhantes pagos pelas potências marítimas; isso ocorre porque os encargos trabalhistas e sociais oneram o custo do marítimo brasileiro.

Não há como dissociar a sangria de divisas dos fretes brasileiros em timão estrangeiro da grave situação econômica e social que o País atravessa

No momento em que a Marinha Mercante e a Construção Naval chegam ao fundo do poço, continuamos assistindo a um processo de decisão tão lento que, quando o remédio chegar, o doente pode já estar morto.

Discutimos longamente uma lei, e todos conhecem que o processo legislativo não é dos mais rápidos (e, na realidade, não deveria ser); no entanto, logo que a lei é regulamentada, os **órgãos do governo responsáveis por sua implementação têm dúvidas ou não têm vontade de implementá-las.**

A Lei de Ordenação do Transporte Aquaviário[3], Lei n.º 9.432, de 8 de junho de 1997, e sua Regulamentação, Decreto n.º 2.256, de 17 de junho de 1997 – **decorridos mais de cinco anos de sua assinatura** – ainda não surtiram o efeito desejado pelos seus idealizadores.

A subsidiária integral[4] brasileira no exterior, não aprovada pela Lei nº 9.432/1997, está sendo praticada ao contrário no Brasil pela Hamburg Sud. A Aliança se tornou a filial brasileira integral da alemã Hamburg Sud, com a vantagem de ter acesso ao Fundo de Marinha Mercante.

A desnacionalização da empresa brasileira de navegação ocorreu e ainda ocorre por vários motivos: capitais insuficientes, oligopólio (*megacarrier*)[5] da navegação de longo curso, ausência de fatores que fortaleçam a competitividade, a não diferenciação entre empresa brasileira de capital nacional ou capital estrangeiro.

O antigo armador da Empresa Aliança declarou que a atividade de navegação exige altíssimos investimentos, demandando operações muito grandes e de risco, que nem sempre proporcionam o retorno desejado, motivo pelo qual resolveu dela se retirar.

A estrutura de financiamento para a Construção Naval no Brasil não parecia, até pouco tempo, ser competitiva a níveis internacionais. Essa estrutura compreende: juros, prazo de carência e de financiamento, garantias, internacionalização dos incentivos à exportação (PROEX)[6], os prazos de análise do financiamento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), e até mesmo a conhecida "bolha"[7] gerada pelo Plano Real e avaliada hoje em cerca de US$ 580 milhões.

Ademais, o papel do Governo não facilitava as atividades do Fundo de Marinha

Mercante, o qual, desde 1997 até 2000, tinha os seus recursos recolhidos à vala comum do Tesouro Nacional.

Sendo o financiamento de navio uma atividade econômica de longo prazo, como pode haver financiamento com o confisco anual dos recursos do Fundo, gerados pelo Adicional de Frete[8], instrumento criado para incentivar a renovação da frota mercante brasileira?

As pressões a nível governamental feitas por países mais poderosos no cenário internacional tem surtido efeito, levando os próprios órgãos governamentais brasileiros a adiar a implementação da legislação[9] que foi árdua e longamente discutida.

Os órgãos governamentais que tratam da Marinha Mercante também vêm respondendo lentamente às prementes necessidades do setor. Desde o final de novembro de 1997, o Departamento de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes, estuda a prática, adotada nos Estados Unidos, de dar um subsídio operacional para compensar o diferencial gerado pelo custo trabalhista dos navios nacionais, por conta dos recursos do Fundo de Marinha Mercante. Até hoje não foram apresentados resultados concretos desse estudo, devido, talvez, a problemas de constitucionalidade das medidas propostas.

O Governo e o Congresso, enfim, criaram a **Agência Reguladora do Transporte Aquaviário**, separada do Rodoviário e Ferroviário. De fato, não tinha sentido colocar num mesmo pacote setores bastante diferentes em termos de operacionalidade, custos, ambiente internacional/nacional. As esperanças depositadas na nova Agência são muito grandes. Nos Estados Unidos, além do Ministério dos Transportes, o setor conta com uma fortíssima Agência Marítima.

Além das questões acima citadas, a Marinha do Brasil tem sido tímida ao recorrer ao financiamento de seus navios pelo BNDES, através do Fundo de Marinha Mercante, uma vez considerada a sua atual necessidade de substituição de navios-transporte, de construção de navios de pesquisa e de outros meios flutuantes previstos no seu Programa de Renovação de Meios.

Medidas cristalinamente acertadas e constantes de Lei e Decreto continuam esperando, o que, ninguém sabe

*

Logo que a Lei é regulamentada os órgãos do governo responsáveis por sua implementação têm dúvidas ou não têm vontade de implementá-las

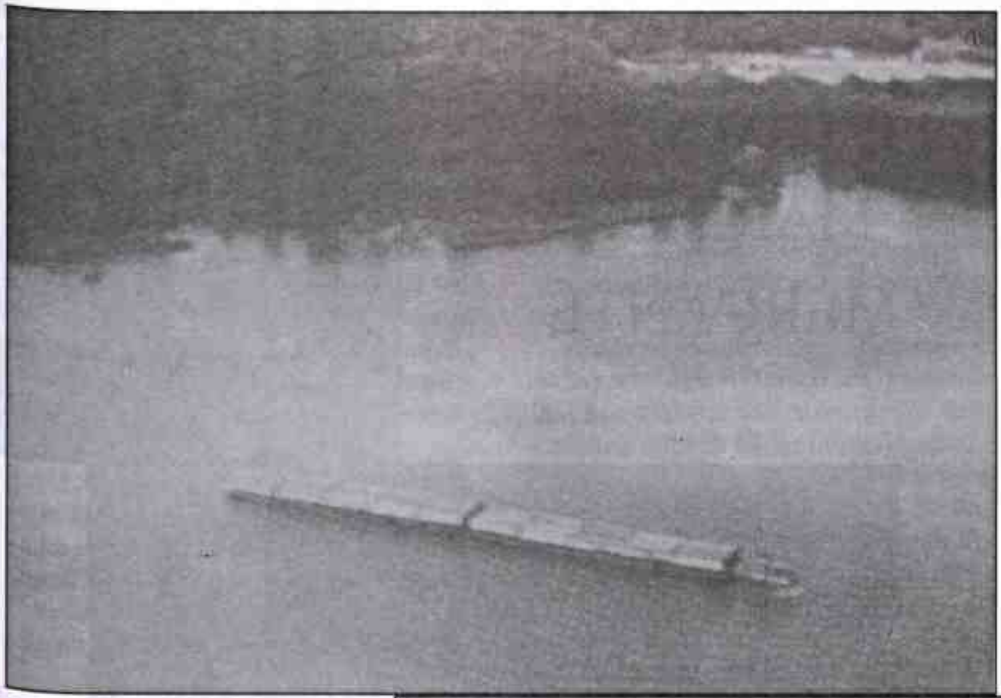
O crédito farto da década de 70, que colocou a Marinha Mercante e a Construção Naval do Brasil entre as primeiras do mundo, não existe mais. No entanto, Marinha Mercante hoje não dispõe nem de custos competitivos e nem de incentivos atraentes; não havendo nem uma coisa nem outra, fica muito difícil mudar o quadro dramático dos dias atuais.

Nos segmentos da Marinha Mercante, dois pontos são fundamentais no nosso entendimento:

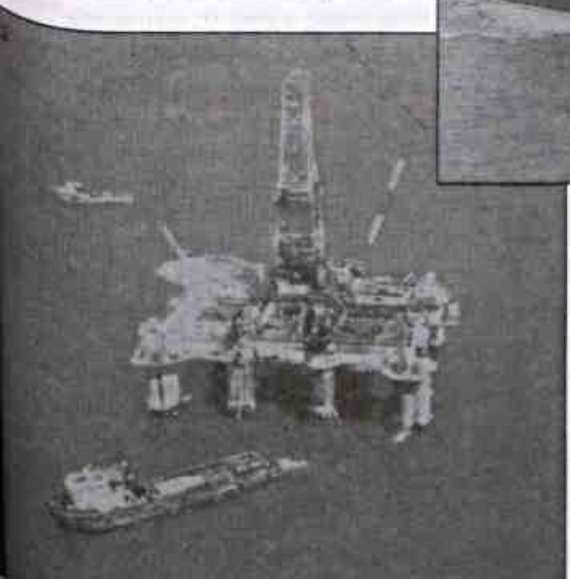
- **estrutura de financiamento; e**
- **encargos sociais da tripulação.**

Estrutura de Financiamento

No final do ano de 2000, pela Medida Provisória nº 1.960/67 (D.O.U. de 24/10/2000),

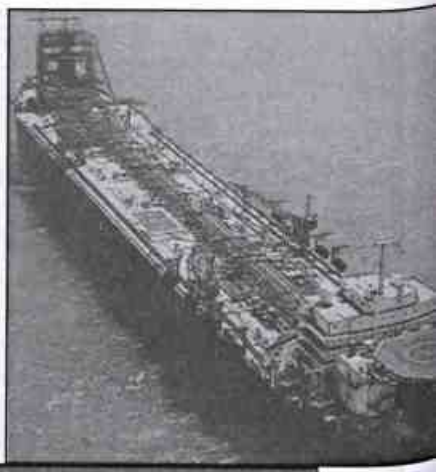


A MARINHA MERCANTE



① no transporte fluvial
② na pesquisa
③ na prospecção de petróleo

E MAIS MARINHA MERCANTE



① no armazenamento do petróleo
② no transporte de óleo, gasolina etc.

③ e ④ no transporte de carga geral

o financiamento para o armador ser aprovado, a construção do navio passou de 85% para 90% do seu valor (nos Estados Unidos 90%); o prazo de carência e financiamento passou de 15 para 20 anos (nos Estados Unidos, de até 25 anos). Apesar de mencionarem uma queda nas taxas de juros de 6% para 4%, na realidade foi estabelecida uma "banda dos juros", cabendo ao agente financeiro, o BNDES, deliberar qual a taxa a aplicar (4 a 6%). Tal procedimento criará custos de capital diferenciado.

O dispositivo da Lei nº 9.432, de 1997 (art. 11 § 1º), que permite que o financiamento para a construção conte com taxas de juros semelhantes às da embarcação para exportação (a ser equalizada pelo FMM), não vem sendo aplicado. Isso representa na prática um diferencial de 3,8% do PROEX como incentivo às exportações e que nada mais é do que um desconto para o armador estrangeiro.

No momento em que a Marinha Mercante e a Construção Naval chegam ao fundo do poço, continuamos assistindo a um processo de decisão tão lento que, quando o remédio chegar, o doente pode já estar morto

Com o aumento do prazo do financiamento para 20 anos, o percentual financiado de 90% do preço do navio, o incentivo do PROEX e solucionado os financiamentos anteriores ("bolha" gerada pelo Plano Real), julgamos ser possível uma mudança substantiva nesse quadro, de modo que os atuais armadores brasileiros possam desenvolver suas atividades, além de estimular e motivar o surgimento de novos armadores, como vem ocorrendo com sucesso na navegação interior. Muitos desses armadores ambicionam legitimamente ampliar sua operação para a cabotagem e, quem sabe, o longo curso em um prazo mais distante, uma vez que hoje não há como recuperar a navegação de longo curso nacional diante da competitividade dos megatransportadores. Com certeza, no futuro, com o fortalecimento da cabotagem e do MERCOSUL, que hoje é uma interrogação, possamos retornar ao longo curso em um *pool* de empresas nacionais.

Ainda na estrutura de financiamento, observa-se que o **Banco de Fomento** cobra uma taxa de administração das mais caras, no valor de 8% do financiamento, e exige do armador uma garantia de 135% do valor do financiamento; se for tomado financiamento de 90%, a garantia será de 121%, ou seja, 21% a mais do valor do navio, o que contribui para tornar mais difícil ao armador a tomada do financiamento.

Acreditamos que esse valor deveria ser reduzido para 100%, que é o valor do navio, como uma forma de atrair os investimentos para o setor, e o valor da taxa de administração também deveria ser reduzido para cerca de 1 a 2%.

O risco do Banco de Fomento representa na realidade uma postura política do Governo para um problema da maior relevância para o País: quantos bilhões de dólares o Governo transferiu para salvar Bancos? Quanto as novas indústrias automobilísticas receberam de incentivo para se instalarem no Brasil? E os investimentos malsucedidos da SUDAM, SUDENE e do próprio BNDES?

O que é isso, comparado com o valor da "bolha"?

Encargos sociais das tripulações

Os encargos sociais para o marítimo vem se constituindo em instrumento de desemprego da classe e, para o armador, esses encargos sociais, junto com a estrutura de financiamento para a Construção Naval, em desestímulo para a continuação de suas atividades de navegação, por falta de competitividade com empresas estrangeiras, as quais têm a totalidade de seus navios na bandeira de conveniência ou em um segundo registro.

Não seria nenhum absurdo, em face das condições dos competidores internacionais, que estes custos sociais ou parte deles fossem absorvidos pelo Fundo de Marinha Mercante.

A questão requer, sem dúvida, uma revisão constitucional, que, pela sua relevância e urgência, deveria receber um tratamento especial do governo.

Os encargos sociais da tripulação estão diretamente ligados às discussões sobre a subsidiária integral[4], tão defendida pelos armadores nacionais. Por esse motivo, trataremos um pouco mais deste assunto na parte seguinte.

Para a economia do País é muito mais importante que a empresa de navegação seja brasileira, independente do seu navio arvorar a bandeira brasileira

REB[11] E SUBSIDIÁRIA INTEGRAL NO EXTERIOR

É conhecida pela comunidade marítima a discussão sobre os assuntos que levaram à aprovação da Lei nº 9.432/1997 e do Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997[12].

Enquanto o antigo Ministério da Marinha e o Sindicato dos Trabalhadores Marítimos defendiam o Registro Especial Brasileiro (REB), com o argumento de manter os navios sob a bandeira brasileira e garantir os empregos para os marítimos brasileiros, os empresários ou parte expressiva deles defendiam a subsidiária integral[4] no exterior, para diminuir principalmente os encargos sociais e trabalhistas das tripulações, sem perder de vista o financiamento de navios pelo Fundo de Marinha Mercante.

Prevaleceu o REB, que apresenta como vantagens, resumidamente:

a) financiamento a empresa brasileira de navegação com a mesma taxa de juros dos navios construídos para exportação;

b) possibilidade de contratar seguros do mercado internacional;

c) isenção das contribuições para Programa de Integração Social (PIS) e Contribuição Financeira e Social (COFINS);

d) o frete aquaviário internacional não integrará a base de cálculos para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias (Lei nº 9.432/1997, art. 11, § 7º), conhecida como Emenda Roberto Campos;

e) isenção das taxas do FDEPM[13]; e

f) na tripulação, serão necessariamente brasileiros apenas o comandante e o chefe de Máquinas.

Do ponto de vista da realidade, decorridos mais de cinco anos da Lei nº 9.432/1997[14], podemos fazer as seguintes observações:

– o financiamento da construção de navios para empresas brasileiras de navegação com as mesmas condições do navio para exportação: ainda não foi regulamentado pelo Conselho Monetário Nacional;

– isenção das contribuições do PIS, COFINS e FDEPM: embora pareçam signi-

ficativas do ponto de vista de que toda a redução de encargos favorece a atividade, não têm um peso significativo;

– contratos de seguros no exterior: tem sido utilizado por algumas empresas;

– não incidência do frete sob a base de cálculo para tributos incidentes sobre exportação e importação: não tem sido aplicado por questões de reciprocidade, prevista em acordos de transporte com potências marítimas, quando esse dispositivo é considerado pela comunidade marítima a única vantagem substancial do REB para dar competitividade à Marinha Mercante Nacional; e

– exigência de serem brasileiros apenas o comandante e o chefe de Máquinas. A contratação de estrangeiros tornou-se economicamente inviável, pois são obrigados a manter um vínculo empregatício e se submeterem a um Acordo Coletivo de Trabalho.

A Marinha Mercante hoje não dispõe nem de custos competitivos e nem de incentivos atraentes; não havendo nem uma coisa nem outra, fica muito difícil mudar o quadro dramático dos dias atuais

Nesses cinco anos de vigência da Lei, os seguintes fatos aconteceram, demonstrando que os setores Marinha Mercante e Construção Naval continuam em queda livre:

– venda da maior empresa brasileira privada de navegação, a Aliança para o grupo alemão da Hamburg Sud;

– venda do Grupo Libra (Libra, Paulista e Nacional) para o grupo chileno da Companhia Sul-americana de Vapores (CSAV);

– encolhimento das Empresas de Navegação Global e Flumar, que praticamente saíram do longo curso;

– criação de subsidiárias de navegação no exterior pela Petrobras;

– criação no país da Mercosul Line, subsidiária da P&O-Nedlloyd, uma das maiores transportadoras marítimas de contêineres do mundo;

– venda em 2001 de seis navios da Docenave para a Empresa Naviera Elcano S.A., uma das maiores da Espanha.

– intenção de venda pela Vale do Rio Doce dos demais navios da sua Companhia de Navegação; e

– número inexpressivo de grandes embarcações no pré-registro do Tribunal Marítimo, o que mostra não haver sinal de alavancagem da Construção Naval.

Teriam razão os que defenderam a subsidiária integral no exterior, considerando os resultados do REB?

Ainda hoje repercute sobre a Marinha Mercante brasileira o escândalo da SUNAMAM[15], que precisa ser superado pelo Governo e pela própria Marinha do Brasil. Os nossos armadores, malvistos e criticados por nós, não são piores que os estrangeiros. São iguais. Também não são diferentes dos empresários nacionais. Haja vista, empreendimentos malsucedidos, inadimplência e dívidas não pagas. O ranço que hoje existe com a Armação Nacional está nos levando a ficar na dependência do armador internacional. Nossos produtos hoje já são reféns dos grandes transportadores.

Outra questão a mencionar é que, na verdadeira competição pelo frete, em todos os mares do mundo, não é a bandeira o que tem importado, mas o vínculo do navio com o Estado. Esse vínculo pode ser pela construção, pela propriedade, pela nacionalidade da tripulação e pela nacionalidade da empresa de navegação. Ou seja,

parece claro que para a economia do País é muito mais importante que a empresa de navegação seja brasileira, independente do seu navio arvorar a bandeira brasileira. Um caso clássico deste fato é observado nos Estados Unidos, onde as empresas norte-americanas de navegação de longo curso possuem navios em países como Libéria, Panamá e Vanuatu[16].

Ademais, tanto a hipoteca como o arresto, garantias indispensáveis ao financiamento da construção, são instrumentos internacionais que constam do Estatuto das Bandeiras.

SOLUÇÕES

Neste quadro frustrante, é inevitável que a Subsidiária Integral no exterior deva novamente ser considerada como uma solução para a crise na Marinha Mercante brasileira, pelo menos até que o REB possa ser reformulado, criando medidas, novos mecanismos de incentivo, implementando ou modificando integralmente os já aprovados.

Seria oportuno, portanto, que a empresa brasileira tivesse a sua disposição as duas opções: REB e/ou Subsidiária Integral no exterior; com uma estrutura de financiamento para a construção naval no país mais atraente. Poderia, dessa forma, avaliar o que melhor seria para a sua empresa, considerando, inclusive, mediante acordo ou não, o embarque preferencial de tripulantes brasileiros. Naturalmente que para navios totalmente quitados, o armador brasileiro já era e é livre para estabelecer subsidiária no exterior; para navios ainda não quitados é que seria necessário que o Banco de Fomento estabelecesse as garantias que o armador teria que apresentar para fazer a transferência do seu navio para a subsidiária no exterior. Como vimos, o Estatuto das Bandeiras[17] estabelece a hipoteca e o arresto como garantias ao financiador, como também garante que o navio possa ser requisitado pelo governo do país da empresa a que pertença.

Hoje não há como recuperar a navegação de longo curso nacional diante da competitividade dos megatransportadores

*

O ranço que hoje existe com a Armação Nacional está nos levando a ficar na dependência do armador internacional

*

Nossos produtos hoje já são reféns dos grandes transportadores

Mencionaremos ainda dois pontos: um com uma ponta de preocupação e outro como uma possível válvula de escape.

O primeiro diz respeito aos investimentos da Petrobras em navios. Sabemos que, com o crescimento da produção da Bacia de Campos, está havendo uma alteração no perfil dos navios empregados no transporte de óleo cru. Observa-se todavia um esvaziamento de navios próprios da Petrobras/Transpetro, o que é até natural na busca da empresa por maior eficiência. Com a saída dos navios próprios, a empresa recorrerá a afretamentos, como já vem fazendo, e a serviço de terceiros. Essa é a hora muito oportuna para incentivar a Construção Naval no Brasil para que armadores brasileiros ficassem com um importante espaço deixado pela Fronape.

Fomos surpreendidos com o lançamento, em 6 de novembro de 2000, do Programa "Navega Brasil", visando à recuperação do setor naval com a construção nos estaleiros nacionais (Fals Setal/Verolme, Mauá/Jurong e Eisa) de quatro novos navios para a Transpetro. Como programa, ele é insuficiente para sustentar de forma duradoura a indústria naval. Sem dúvida, os desmandos do passado não cabem mais no presente, como também não cabe demagogia para com um setor de vital importância para o País, e capaz de agregar uma força de trabalho respeitável.

Os desmandos do passado não cabem mais no presente, como também não cabe demagogia para com um setor de vital importância para o País

Um outro aspecto diz respeito à participação do FMM em financiamento para a Marinha do Brasil (navios-transportes pesquisas e apoio logístico, hidroceanográficos e outros meios do Programa de Renovação da Marinha). Acreditamos que esse leque deva ser aumentado para outras classes de navios, de modo que, em épocas de crise, como a que vivemos, havendo pouca demanda por navios pelos armadores, a Marinha possa ser instrumento do desenvolvimento nacional com recursos do FMM para construir seus navios, visando a sustentar uma estrutura mínima de Construção Naval, que é estratégica para o País, para não desmantelar por completo esse importante parque industrial, que só se manterá atualizado se tiver um mínimo de encomendas de navios em carteira.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO> / Marinha Mercante /; Construção Naval;

PROGRAMA DE PROPULSÃO NUCLEAR NAVAL

"As dificuldades não passam de oportunidades para demonstrar o que sabemos e o que podemos fazer".

Duke Ellington

WILSON JORGE MONTALVÃO
Contra-Almirante (RRm)

SUMÁRIO

Introdução
Primórdios
Fatores Exógenos
Importância do Submarino
Conclusões

INTRODUÇÃO

A Marinha precisa liderar as áreas de tecnologia que afetam, significativamente, as atividades marítimas, particularmente quando o avanço tecnológico requer recursos de grande monta que outros hesitam em investir.

Em realidade, a Marinha aqui deve ser entendida como a representante do Governo Federal, pois em geral esses programas são de grandes proporções e têm implicações em diversos setores governamentais e da sociedade.

A participação de um órgão com a credibilidade da Marinha é motivo para atração de parceiros que têm representatividade nas diversas confederações e federações de setores produtivos do País, importantes no apoio material, bem como em instituições educacionais e de pesquisa, de renome nacional e internacional, responsáveis pela formação e absorção da mão-de-obra especializada.

Os exemplos que ratificam essas afirmativas são consideráveis; para citar alguns, destaco: o desenvolvimento de computadores (COBRA); a evolução da engenharia

naval (convênio com a Universidade de São Paulo); a abertura para novos conhecimentos (trabalho dos Almirantes Álvaro Alberto e Octacílio Cunha na formulação de políticas e criação de instituição responsável pelo desenvolvimento da energia nuclear); a liderança em Programas de relevância para o País (Programas Antártico e de Levantamento da Plataforma Costeira, que estenderam os limites e interesses nacionais em muitos milhares de quilômetros). É nesse contexto que se pode incluir o Programa de Propulsão Nuclear Naval, marco importante na derrota desenvolvimentista que a Marinha sempre trilhou, corroborando a visão poética de que **"navegar é preciso"**, não só por não aceitar erros, mas também pela necessidade de manter vivo o interesse pelo desconhecido.

Há necessidade de manter vivo o interesse pelo desconhecido. A persistência e a continuidade com certeza permitirão novas vitórias, permitindo que o Programa de Propulsão Nuclear Naval se torne perene, sem solução de continuidade

Discutir o Programa de Propulsão Nuclear Naval é uma necessidade. O seu desenvolvimento, graças à determinação e à vontade de alguns poucos, foi de tal ordem e importância que não deve haver dúvida sobre a necessidade da participação de outros segmentos representativos da comunidade científico-tecnológica do País. Os sucessos obtidos permitem e requerem uma nova mentalidade de procedimento. A persistência e a continuidade com certeza levarão a novas vitórias, permitindo que o processo se torne perene, sem solução de continuidade.

PRIMÓRDIOS

Antes de tratar do assunto principal, qual seja o desenvolvimento da propulsão nuclear naval, aqui entendida como o domínio do conhecimento, da operação de uma planta desse porte e da produção do reator, com seus acessórios, seria conveniente sumarizar alguns eventos que foram importantes para que o Programa atingisse o avanço reconhecido por todos, inclusive no cenário internacional.

O Brasil, desde as primeiras demonstrações da nova energia, sempre teve participação de destaque na comunidade científica. Essa presença de repente se viu diminuída em razão de uma nova postura que passou a ser adotada pelos países mais desenvolvidos. Uma dessas causas pode ser atribuída ao poder de destruição revelado pela explosão das bombas atômicas nas cidades japonesas de Hiroshima e Nagasaki. A ação se mostrou tão poderosa e arrasadora, que provocou uma mudança de comportamento no meio científico, isto é, não foram mais divulgados os avanços conquistados e o desenvolvimento de novas técnicas passou a ser guardado sob segredo, até o surgimento de tecnologia mais sofisticada.

A derrota dos países do Eixo não mudou tal comportamento; ao contrário, ele se tornou mais severo, pois a vitória dos aliados deu margem ao surgimento de um novo embate, tão ou mais radical, haja vista que o enfoque estendia-se ao terreno das idéias. Os fatos que ocorreram, posteriormente, reforçaram a nova mentalidade de restrição de tecnologia, inclusive para países que participaram com tropas sob a mesma bandeira e apoiaram com a cessão de bases as incursões contra o nazi-fascis-

mo. É pelo menos curioso o relato do diálogo, no chamado Encontro do Atlântico, entre Roosevelt e Churchill, em 1942. Ao questionamento de Roosevelt, ***"estou firmemente convencido de que uma paz estável só será conseguida se o desenvolvimento dos países e povos subdesenvolvidos for levado em conta. Como conseguiremos isso?"***, o líder inglês teria retrucado: ***"Senhor Presidente, acredito que o Sr. queira acabar com o império britânico. As idéias que o Sr. externa em relação à ordem do pós-guerra evidenciam isso."***

A justificativa de que o segredo deveria ser mantido para evitar fortalecer o novo inimigo logo foi reforçada, com a constatação de que o conhecimento era mais valioso do que qualquer matéria-prima rara, e, se bem guardado, poderia substituir a necessidade de manter colônias além-mar. Nascia uma nova modalidade de poder, muito mais efetiva do que a obtida com a manutenção de exércitos numerosos, muito mais agressiva do que a conseguida com a destruição do inimigo.

Fruto dessa nova mentalidade foi a proposição da representação americana, chefiada pelo congressista Bernard Baruch, conhecida como Injustiça da Natureza, que propugnava a manutenção do *status quo* tecnológico e o direito dos países desenvolvidos explorarem as riquezas minerais abundantes nos países com pouco conhecimento tecnológico, a fim de compensar a carência desses minerais em seus territórios. O Almirante Álvaro Alberto, chefe da delegação brasileira, se insurgiu contra essa postura e advogou que o fornecimento de matérias-primas deveria ter a contrapartida de cessão de conhecimento. Era convicção do insigne marinheiro que:

> ***"em face de um dilema decisivo e inexorável ou nos preparamos para tomar posse de nossas riquezas naturais, no caso específico as atômicas, ou nos veremos constrangidos ao espetáculo degradante de assistirmos impotentes à evasão delas, por bem ou por mal".***

Qualquer semelhança com a proteção da Amazônia não é mera coincidência, haja vista as declarações recentes de políticos estrangeiros de relevo internacional (François Mitterand, Gore Vidal e outros).

Infelizmente, a proposição do Almirante Álvaro Alberto não encontrou eco no próprio País. Assim é que vamos assistir à comercialização simples e sem controle de nosso minério, sem nenhuma transmissão de conhecimento, que seria útil para nosso desenvolvimento tecnológico e econômico-social.

A propósito, corroborando o ideal de Álvaro Alberto, é sugestivo o que proferiu, recentemente, na abertura do congresso de Desenvolvimento de Tecnologia de Reatores de Alta Temperatura Resfriados a Gás, coordenado pela Agência Internacional de Energia Atômica, em novembro de 1996, na cidade de Joannesburg, o Sr. P. Maduna, Ministro de Minas e Energia da República da África do Sul:

"O planejamento governamental é fundamental para incrementar a economia e assegurar o término das desigualdades sociais e econômicas. Ele precisa estar apoiado, entre outras coisas, no desenvolvimento e na adoção de tecnologia de ponta, que é o último bem para qualquer país. O baixo custo da energia é uma das forças que sustêm um número representativo de projetos, que ajudam a expandir a economia".

É portanto relevante destacar a importância para o Brasil de um trabalho como o que está sendo desenvolvido no Programa de Propulsão Nuclear Naval, até a presente data, com a maior parcela dos ônus gravada dos recursos orçamentários da Marinha.

FATORES EXÓGENOS

A propósito do aspecto estratégico, é sugestiva a opinião do Almirante Armando A. F. Vidigal:

"O submarino nuclear, em razão de sua extraordinária capacidade de interferir no tráfego marítimo e de atacar as forças navais do inimigo, tem considerável efeito dissuasório. Esse efeito é muitas vezes maior, pelo que ele representa em termos de avanço científico e tecnológico daquele país que puder produzi-lo com tecnologia própria. O domínio do ciclo completo da produção de combustível nuclear é, independentemente de decisão de construir o submarino nuclear, um fato de maior significação político-estratégica, além do que representa para o País em termos de desenvolvimento".

Independente do aspecto estratégico que representa o conhecimento e o domínio de tal tipo de propulsão, hoje restritos a alguns poucos países, que não por uma pura coincidência ocupam os primeiros lugares na escala do desenvolvimento humano, é importante mencionar que, apesar do forte *lobby* contrário, a energia nuclear é uma forma de energia que não deveria ser desprezada pelo Brasil, que tem no seu território quantidade de minério de urânio suficiente para atender a suas necessidades energéticas por prazos superiores a cem anos, sem agredir ou degradar o meio ambiente.

Como reforço às idéias apresentadas, deve ser citada a denominada **"Regra dos 8 D"**. Por ocasião das reuniões preparatórias da NATO, no ano de 1994, em Bruxelas, oficiais do Pentágono visitaram as principais capitais européias para explicar o novo conceito americano de guerra contra a proliferação de armas. As ações de contraproliferação foram enunciadas a partir de atividades que tinham em comum a letra D como inicial. Assim, os quatros primeiros D eram relativos à não-proliferação e os outros quatro à contraproliferação. A intenção dos oficiais do Pentágono era justamente incluir na discussão esses novos quatro D.

O conhecimento era mais valioso do que qualquer matéria-prima rara. Nascia uma nova modalidade de poder, muito mais efetiva do que a obtida com a manutenção de exércitos numerosos, muito mais agressiva do que a conseguida com a destruição do inimigo

Para conhecimento, os quatro D relativos à não-proliferação eram:

- Dissuasão (DISSUASION) - sublinhada nos custos das ações políticas, econômicas e militares;
- Negação (DENIAL) - considerando o controle e a necessidade de interdição das exportações (Cuba);
- Desarmamento e Controle de Armas (DISARMAMENT) - propugnando a aceitação de acordos e tratados, de forma a se contrapor a programas autóctones (veículo lançador de satélite, propulsão nuclear naval, programa nuclear da República da África do Sul);

■ Pressão Diplomática (DIPLOMATIC PRESSURE) - imposição de sanções, bloqueios e atuação na mídia (Cuba, Iraque, Líbia).

Os quatro D referentes à contraproliferação seriam:

• Distensão (DEFUSING) – fornecer alguma tecnologia e atuar na conciliação de disputas (Paquistão, Índia);

• Deterrência (DETERRENCE) – combater pequenos focos de armamento nuclear, químico e biológico (Irã, Iraque, Coréia do Norte);

• Destruição (DESTRUCTION) – destruição de possíveis setores onde se localizam instalações nucleares (Iraque);

• Defesa (DEFENSE) – baseada no uso de sistemas antimísseis, armas biológicas, sistemas de alerta estratégico e tático, vacinas e medidas contra terrorismo (Vacina contra o Antrax - grave infecção que ocorre em animais, produzida pelo *bacillus anthracis*).

O Brasil tem no seu território quantidade de minério de urânio suficiente para atender a suas necessidades energéticas por prazos superiores a cem anos, sem agredir ou degradar o meio ambiente

Como se vê, a preocupação com as ações de supremacia do Pós-Segunda Guerra Mundial não arrefeceu; ao contrário, foi incrementada e atualizada. Conflitos étnicos, religiosos e políticos têm se intensificados. Pressões econômicas crescem. O tráfico de drogas persiste. Esses fatores desestabilizadores, combinados com a proliferação de determinadas armas, preocupam as nações desenvolvidas, pois eles afetam seus interesses econômicos. Diferentemente do que ocorre com a venda de fragatas, carros de combate e aeronaves, justificada como política para ajudar a manter a capacitação e a infra-estrutura do país vendedor, assim como a ocupação de mão-de-obra especializada. Esses vetores pouco representam como oposição a nações mais desenvolvidas, no presente ou no futuro, pois, na maioria dos casos, todos os aliados têm o mesmo tipo de arsenal. Entretanto, em relação ao submarino, o cenário se altera, pois há necessidade de uma força naval de grande porte para manter o controle marítimo. A capacidade de ocultação favorece o submarino, pois ele é a única arma que mesmo a mais poderosa e sofisticada força naval tem restrição de defesa. Ex: Guerra das Malvinas. Guerra do Golfo.

A bem da verdade, não só o meio submarino é o perigo, mas sim sua tripulação, as táticas empregadas e o seu aprestamento. A guerra anti-submarino é a que mais tempo consome das forças de superfície. O tempo é o principal fator nesse embate.

IMPORTÂNCIA DO SUBMARINO

Atento, no entanto, à necessidade de motivar a discussão sobre a importância do submarino, cabe ressaltar que a principal razão para a construção desse meio (em quantidade e principalmente em qualidade) e a escolha do sistema ideal para sua propulsão (diesel-elétrica, independência do ar, reator de água pressurizada e o recrudescimento da proposta de utilização de gás – normalmente hélio – como elemento impulsionador das turbinas) são de significativa importância na capacidade de negação de área marítima e na dissuasão contra ações antagônicas. Enquanto as declarações de não ne-

cessidade de força militar são propagadas em elevados níveis (de intensidade e em segmento da sociedade), não devem ser esquecidas as sábias palavras do nosso mais lídimo diplomata, Barão do Rio Branco, aqui parafraseadas como "*as nações não têm amigos, mas sim interesses comuns*".

Um país com as obrigações e interesses que o Brasil possui, por via de sacrifício de nossos antepassados e vitórias diplomáticas de nossos representantes nos foros internacionais, tem o dever de manter esse patrimônio para as gerações futuras. Fala-se muito sobre a preservação da Amazônia e nem sempre se lembra do espaço físico de mesmo porte e com riquezas em quantidade semelhantes que nos coube no Atlântico Sul.

Considerando as condições sócio-econômicas do País, é fácil compreender que as necessidades mais críticas estão presentes nos setores da educação e saúde; no entanto, à semelhança do que ocorre aí, não se pode restringir as ações, exclusivamente, no incremento do ensino básico e na adoção simples de construção de hospitais. É necessário ter atenção com o ensino nos diversos níveis e no incentivo para o desenvolvimento de novas técnicas e de novas substâncias que irão combater as doenças. Assim é com as Forças Armadas: descurá-las e não propugnar por sua atualização é contribuir para o descrédito e a não consideração, nas discussões internacionais, de temas importantes para o crescimento socioeconômico do Brasil.

As dúvidas sobre a questão "como cumprir as tarefas com uma pequena força" podem ser atendidas com a proposição de melhorar a capacidade dos poucos meios, guarnecendo-os com o estado da arte e aperfeiçoando o elemento humano que irá tripulá-los.

Para atender à Força com pequeno número de meios, a seleção desses elementos deve ser criteriosa e adequada ao cenário onde pretendemos e necessitamos atuar. A formação de núcleos de excelência deve ser perseguida, a fim de permitir a preservação dos conhecimentos dominados e de incentivar o surgimento de novos procedimentos. Táticas e técnicas tornam-se importantes. Obter maior disponibilidade dos meios também é uma meta a alcançar.

Não pensar o futuro em termos tecnológicos pode representar a derrota antes do início de qualquer embate

Se os meios têm um período de disponibilidade maior, é conveniente se propugnar uma nova política de formação da tripulação do meio. A duplicidade das tripulações estará adequada à redução do número de meios e à modernização dos equipamentos, menos exigentes em quantidade de operadores. Em relação ao submarino, tal filosofia é fundamental, pois, para ser mais efetivo, ele precisa ter um grande período de disponibilidade e de ser capaz de operar afastado das bases de apoio em quaisquer condições. Essas propriedades são o que tornam a propulsão nuclear naval superior, pois os submarinos com essa característica têm total independência de velocidade e discrição.

Outro aspecto que deve ser cuidado diz respeito à velhice da mão-de-obra e à obsolescência de infra-estrutura. A dificuldade de recrutamento e a retenção de jovens cientistas, pesquisadores e projetistas, a baixa remuneração, a frustração e as políticas discriminatórias são fatores negativos na evolução das novas

tecnologias. Se não houver uma mudança de mentalidade, o problema tende a se agravar. Para se reter os melhores e mais brilhantes, são necessários programas motivadores.

A marcha da tecnologia é inexorável. No teatro marítimo, os submarinos são as únicas armas convencionais que podem desafiar forças navais mais poderosas. Se estiverem dotados de capacidade de ocultação indeterminada, proporcionada por propulsão independente do meio exterior, sua *performance* e efetividade são multiplicadas incontáveis vezes. Atualmente, a propulsão mais avançada para a operação de submarinos, no espaço oceânico, onde transitam a grande parcela do mercado mundial, é a nuclear. É previsível, confirmando a velocidade com que evolui a tecnologia, que novos conceitos e novos sistemas sejam desenvolvidos, tornando o atual conhecimento obsoleto e despiciendo. Portanto, o fator tempo tem importância e não pode ser esquecido no desenrolar do programa de propulsão nuclear naval.

Descurar as Forças Armadas e não propugnar por sua atualização é contribuir para o descrédito e a não consideração, nas discussões internacionais, de temas importantes para o crescimento socioeconômico do Brasil

CONCLUSÃO

O Programa de Propulsão Nuclear Naval tem cumprido suas propostas. Não fossem os percalços financeiros no decorrer de sua gestão, os resultados hoje seriam mais visíveis. No entanto, não podem deixar de ser louvados os avanços e o arraste tecnológico que ele desencadeou. A capacidade em engenharia, a mudança de mentalidade de pesquisa e de qualidade, a formação de pessoal e a conservação de mão-de-obra de alta qualificação já são justificativas mais do que plausíveis para os recursos e os esforços despendidos.

O domínio de processos mecânicos e químicos é outro fator que enaltece aqueles pioneiros, pois, graças à sua vontade e ao seu desprendimento, o Brasil hoje ocupa lugar na primeira fila do segmento nuclear mundial com o domínio do ciclo do combustível nuclear.

É, portanto, fundamental que o Programa não seja mais entendido como um sonho de marinheiros ousados, seguidores dos antigos nautas portugueses, que não temeram enfrentar o desconhecido monstro do Oceano e gravaram seus nomes na história da humanidade. O programa de Propulsão Nuclear Naval ganhou uma magnitude que transcende o limite militar naval. Ele deu origem ao surgimento de um centro de excelência tecnológica reconhecido tanto no cenário nacional como internacional. A sua preservação sem dúvida trará ainda contribuições importantes para o nosso desenvolvimento.

Mais uma vez a Marinha estará cumprindo importante papel no pioneirismo tecnológico nacional. A concretização do programa demonstrará que o sonho não era mítico como dito por alguns. A importância do conhecimento e o domínio de todo o processo serão demonstrações cabais de nossa vontade de ombrear com os

centros mais desenvolvidos. A decisão de construir o meio que utilizará tal propulsão será de nosso arbítrio, coerente com a condição de independência que toda Nação que pretende ser considerada como tal deve lutar para alcançar.

O importante, que deve ser reafirmado, é que o Programa obteve resultados que orgulham todos os brasileiros e sua realização contribuirá para o crescimento científico-tecnológico do País, que, pela sua projeção físico-econômica, não pode se apequenar, sob o risco de perder o legado herdado e negar melhor condição de vida à geração futura.

A prioridade dos investimentos em ciência e tecnologia deve ser considerada tão fundamental quanto a preocupação com as demais carências sociais. As Forças Armadas devem ter consciência que não pensar o futuro em termos tecnológicos pode representar a derrota antes do início de qualquer embate. O elemento humano deve ter competência para enfrentar o inimigo, que, com o avanço da tecnologia, cada vez estará mais ausente do campo de batalha, mas nem por isso será menos letal e dominador, como ocorre com o desenvolvimento de uma célula malígna no ser vivo.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<C&T> / Energia Nuclear /; Programa de Propulsão Nuclear Naval; Submarino nuclear;

A fé não é somente a crença no mundo invisível, mas a esperança cega no triunfo do bem.

Jeanne Vientinghoff

PEARL HARBOUR[1] 60 ANOS: UM MITO?

ANTONIO LUIZ PORTO E ALBUQUERQUE
Capitão-de-Fragata (RRm)
Bacharel em História, Doutor em Filosofia,
ex-Professor de História Naval, na Escola Naval (1968-1997)

Pessoas ou acontecimentos podem eventuamente tornar-se mitos para comunidades de grande porte, sendo até animados ou ampliados por produções artísticas de valor. Podem estar relacionados com a experiência individual ou coletiva. Este parece ser o caso do ataque aeronaval japonês contra a base norte-americana de Pearl Harbour, no arquipélago do Havaí, no Oceano Pacífico, em 7 de dezembro de 1941. Alguns filmes comerciais de boa aceitação do público já têm sido feitos nesses últimos 60 anos. De um modo geral, todos sucitam dúvidas ou críticas quanto ao famoso fato que representam.

Por que Pearl Harbour mobiliza tanto a opinião pública?

Em 1941, os Estados Unidos da América já eram um país que representava papel proeminente no concerto das nações. Àquela época, porém, o Japão, em processo de grande desenvolvimento material, iniciado em meados do século XIX, com a revolução Meiji, tinha uma grave restrição na falta de matérias-primas. Por isso, voltou seu interesse para o continente vizinho e também para ilhas próximas, com bons recursos naturais. Foi assim que o Japão já fizera guerra contra a China em 1894-1895 e contra a Rússia em 1904-1905. A situação estratégica japonesa revela alguma analogia com a Grã-Bretanha, ilha criadora e mantenedora de imenso império colonial, mas também dependente de matérias-primas

1 N.A.: Os britânicos grafam assim, embora os norte-americanos grafem Pearl Harbor. Os portugueses optam pela tradução, chamando a base naval de Porto Pérola.

e outros produtos. A Grã-Bretanha já se vinculava ao continente europeu, às Américas, à Ásia e à África por navegação marítima mercante. Essas linhas de comunicação marítima tinham que ser sustentadas e defendidas, levando os britânicos a terem a maior esquadra militar do mundo, seguida pela esquadra alemã, às vésperas da Grande Guerra de 1914-1918. A Marinha de Guerra britânica era, o que se dizia à época, *a navy second to none*, ficando em primeiro lugar. E o Japão fora aliado da Grã-Bretanha nesse conflito mundial, o que lhe valeu possessões no Oceano Pacífico, uma vez finda a guerra.

Em 1941, o Japão já havia feito guerra ofensiva contra a China (nos anos 30), e continuava sua marcha militarista. Os Estados Unidos da América, que já eram potência imperialista no Oceano Pacífico, preocupavam-se vivamente com o crescimento militar japonês. Assim, cuidando de preservar seus interesses, os norte-americanos suspenderam o fornecimento de petróleo ao Japão, feito conforme o tratado comercial de 1911. Para restabelecerem o fornecimento, exigiam que o Japão devolvesse os territórios conquistados e cessasse seu crescimento militar. Eram exigências inaceitáveis. Só restava o caminho da guerra do Japão contra os Estados Unidos, pois o petróleo era imprescindível para se alcançarem os objetivos nacionais japoneses. E o avanço japonês punha em perigo as Ilhas Filipinas (sob domínio dos Estados Unidos) e ameaçava caros interesses nacionais norte-americanos. A guerra nipo-norte-americana tornou-se inevitável. Mas como enfraquecer tal gigante? A solução seria feri-lo mortalmente numa ação militar inicial irrespondível. A idéia foi o ataque a Pearl Harbour, sede da esquadra norte-americana do Pacífico, conforme pensou o Almirante Isoroku Yamamoto, comandante da Esquadra Combinada japonesa, antigo adido naval junto à Embaixada do Japão em Washington.

Os Estados Unidos, porém, eram suficientemente fortes para repor as perdas iniciais, e seu orgulho nacional não se intimidaria com um ataque japonês. Este era possível, já sabiam os norte-americanos, pois os japoneses tinham diversos navios-aeródromos, e os britânicos, a 11 de novembro de 1940, mostraram a viabilidade de um ataque aeronaval contra base de terra, quando atacaram assim a base naval italiana de Taranto, ao sul da "bota" italiana. Além disso, na Escola de Guerra Naval japonesa já se faziam exercícios teóricos de tal tipo de ataque, e não seria a primeira vez que os japoneses atacariam sem declaração de guerra (já acontecera na guerra sino-japonesa de 1894-1895 e na guerra russo-japonesa de 1904-1905). Além disso, o governo norte-americano decifrara os códigos japoneses, e conheceu a tempo as instruções para o rompimento de relações com os Estados Unidos.

O evento contemporâneo seria o ataque aeronaval à base de Pearl Harbour, que causaria ferimentos e morte de 3.681 pessoas, desde que caíram as primeiras bombas aéreas, às 7h55, tempo local, a 7 de dezembro de 1941.

Foram apenas duas vagas de aviões japoneses, pondo a pique ou inabilitando seis encouraçados de grande porte.

Era humilhação demais e, teoricamente, os Estados Unidos não deviam fazer guerra, a menos que houvesse forte razão. Esta finalmente houve, sem que o comandante da base de Pearl Harbour soubesse antecipadamente, embora o governo soubesse*.

---

* N.R.: Ver "Lembrem-se de Pearl Harbour – Tese revisionista", *RMB*, 3º e 4º trim./1991, p. 181 a 207.

As perdas não impediram que os Estados Unidos construíssem navios-aeródromos mais poderosos, e novos homens foram treinados para tripulá-los. Estaria resolvida a questão dentro de poucos anos, não sem mostrar antes ao Japão a possibilidade de atacar Tóquio, o que foi o grande feito do ataque dos aviões comandados pelo Coronel James Doolitle, havido em 18 de abril de 1942, a partir dos navios-aeródromos comandados pelo Almirante Halsey.

Eis aí indicações da importância do ataque a Pearl Harbour para os norte-americanos, que podem sustentar um mito. É preciso não deixar sumir da lembrança coletiva tamanha experiência tão duramente vivida, e que poderia ter tido custos maiores para os Estados Unidos, ameaçando-lhes interesses elevados em longínquas partes do mundo.

Por isso, filmes e peças de teatro como há pouco se têm visto ainda podem ter seu lugar na formação patriótica, sem que signifiquem ódio a outros países, mas convidem à reflexão para prevenir a guerra e apresentarem modos de defesa eficaz.

🗁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS> / Ataque a Pearl Harbour /;

Prefira afrontar o mundo servindo à sua consciência a afrontar sua consciência para ser agradável ao mundo.

Humberto de Campos
Escritor brasileiro

AERONAVE DE ALARME AÉREO ANTECIPADO (AEW): UMA NECESSIDADE PARA O NAe *SÃO PAULO*

"A arte da guerra nos ensina a não confiar na probabilidade de o inimigo não vir, mas na nossa presteza em recebê-lo, não na chance de ele não atacar, mas em vez disso, no fato de que tornamos nossa posição invulnerável".

SUN TZU

ANTÔNIO FERNANDES PEREIRA
Contra-Almirante (RRm)
PEDRO AUGUSTO BITTENCOURT LYNCH
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

SUMÁRIO

A lição do conflito das Malvinas
Antecedentes
Atualidade
Estado da arte
A aquisição do *São Paulo* e suas conseqüências
Alternativas disponíveis para a Marinha do Brasil

A LIÇÃO DO CONFLITO DAS MALVINAS

Por ocasião da constituição da força-tarefa britânica que iria ser deslocada para a campanha da retomada das Malvinas, ficou evidente a extrema preocupação da Real Marinha inglesa pela ausência de uma plataforma dotada com convés de vôo capaz de poder operar aeronaves de asa fixa configuradas para atender a missões de alarme aéreo antecipado (AEW-*Airborne Early Warning*) em proveito daquela força, quando em operação em mar aberto.

Com efeito, no decorrer do levantamento das necessidades operacionais e logísticas para a campanha naval, a disponibilidade orgânica de AEW com asa fixa foi considerada fundamental para a defesa aérea das unidades inglesas, uma vez que proporcionaria detecção e interceptação das aeronaves argentinas em distâncias superiores a 200 milhas náuticas dos meios navais ingleses.

No caso especifico da Guerra das Malvinas, essa preocupação, em parte, pode ser minimizada em razão de sua relevância e grau de urgência por meio da adaptação e instalação provisória em helicóptero *Sea King* de um sistema de missão AEW, configurado por um radar *Searchwater* de fabricação da Racal. Desta forma, surgia como alternativa diante da impossibilidade de empregar aeronaves de asa fixa para executar missões AEW a instalação emergencial em helicópteros orgânicos dos *light aircraft carriers* (CVSA) da classe *Invencible*, o que veio permitir a condução de missões de alarme aéreo antecipado, muito embora com as dificuldades e limitações inerentes ao AEW configurado a partir de helicópteros.

Ficou claro, todavia, conforme anais e registros da Marinha inglesa, que a inexistência de aviões AEW operando organicamente da força-tarefa ensejou expressivos êxitos aos ataques aéreos argentinos, com pesadas perdas britânicas. Não obstante a alternativa do emprego de helicópteros, restou a lição de que tais perdas, que tanta consternação causaram à sociedade e ao orgulho do Reino Unido, poderiam ter sido atenuadas substancialmente desde que a detecção antecipada dos incursores argentinos pudesse ocorrer por meio de aviões AEW embarcados.

ANTECEDENTES

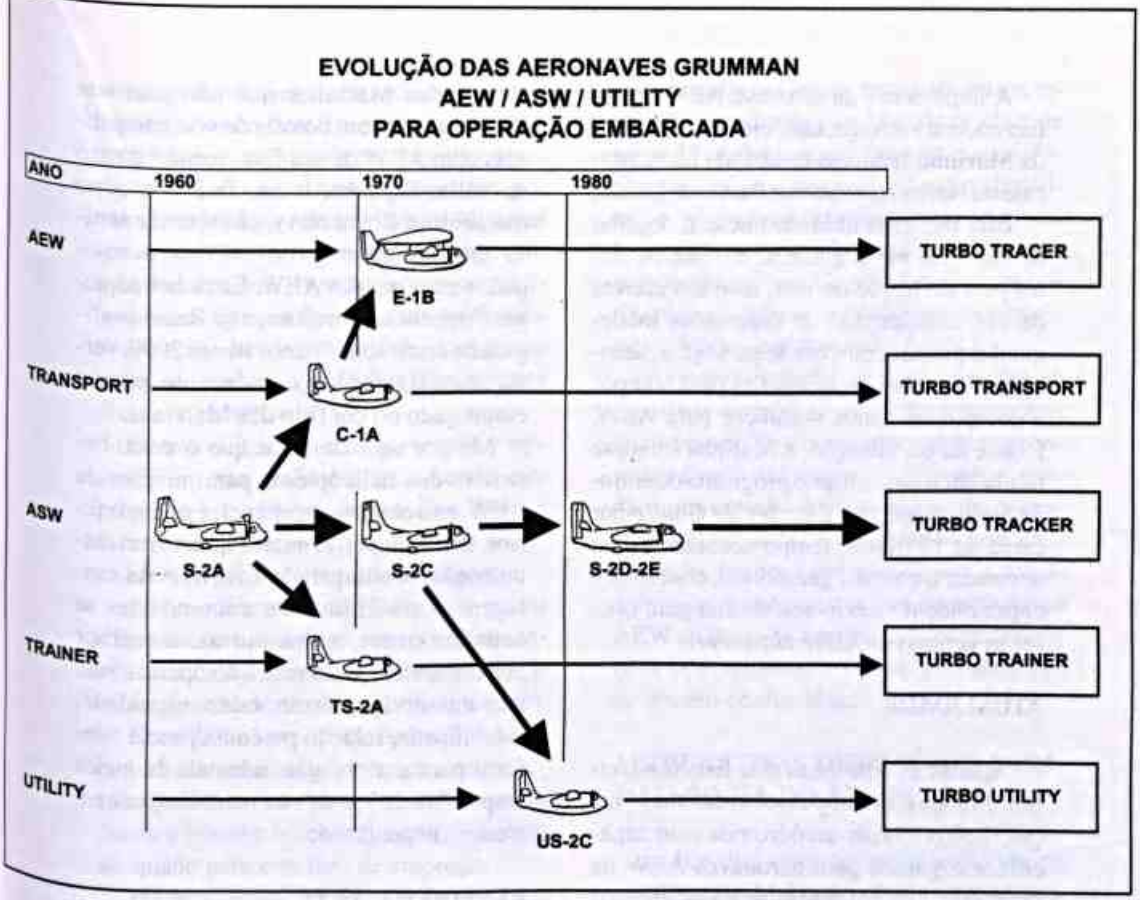
Uma incursão através do tempo permite afirmar que a necessidade da aeronave de alarme antecipado baseada em navios-aeródromos fora efetivamente identificada no Teatro de Operações do Pacífico Sul, no decorrer da segunda metade da Segunda Guerra Mundial. Justo naquela ocasião, a Marinha japonesa passou a intensificar os ataques aéreos às Forças Navais norte-americanas fazendo uso pela primeira vez dos aviões *kamikaze*.

Aquele tipo inusitado de ação aérea gerou a necessidade de alargar o cinturão de defesa da força no mar, por meio de interceptação dos incursores japoneses em faixa de distância superior ao campo visual das unidades norte-americanas. Por via de conseqüência, nasceu a contrapartida de lançar mão do uso de aeronaves equipadas com certo recurso para detecção que, operando de bordo, pudessem prover **alerta em profundidade** ante a ameaça aérea nipônica.

Frente ao desafio, a Marinha norte-americana adaptou um avião torpedeiro *TBM – Grumman – W* baseado em navio-aeródromo, nele instalando um radar. De qualquer forma, mesmo uma aeronave inadequada e um radar ainda em estágio rudimentar mostraram-se, guardadas as devidas proporções, eficazes para a época, de vez que permitiram com razoável sucesso detectar a ameaça aérea, que, invariavelmente, se aproximava em esquadrilhas voando com baixa velocidade e empregando todo o armamento disponível (metralhadoras, canhões, bombas e foguetes).

De lá para cá, o extraordinário desenvolvimento e o incrível avanço tecnológico vieram transformar por completo a capacidade operacional das aeronaves com o advento da propulsão a reação, de sofisticados mísseis dos tipos *fire and forget* e *beyond visual range*, de radares de elevada *performance* em alcance e dos sistemas de navegação de alta resolução que permitiram traçar com contornos bem nítidos o desenho da plataforma especialmente projetada e capacitada para as missões de alarme aéreo antecipado (AEW).

Esta plataforma foi definida como sendo uma aeronave de asa fixa operando organicamente de navio-aeródromo, equipada com sistema de missão AEW, através de radar de alto desempenho capaz de garantir defesa aérea da Força Naval em pro-



fundidade, bem como de coordenar as ações dos meios aéreos disponíveis na interceptação e ataque aos incursores hostis.

As operações aeronavais conduzidas no Laos, Vietnã, Líbia, Iraque e, mais recentemente, no Afeganistão permitem exemplos claros, inequívocos e incontestes do emprego do AEW para a definição das linhas finais nos conflitos modernos.

No Vietnã foram empregadas cerca de 80 aeronaves *Grumman E-1 Tracer* em missões de patrulhamento costeiro e de coordenação e controle de interceptação/ataque dos *A-4* embarcados.

Posteriormente, estes aviões foram substituídos pelos *Grumman E-1B*, equipados com radar com alcance de até 200 milhas empregados com êxito nas missões AEW ante a ameaça configurada pelos *MIG-21* do Vietnã do Norte.

Após a guerra, estas aeronaves foram substituídas pelos *E-2A Grumman Hawkeye*, moderno avião turbo-hélice configurado para a missão AEW e que, na atualidade, continua operando em sua versão C a bordo dos navios-aeródromos da Marinha americana, fazendo parte do grupo aéreo embarcado.

Em razão de sua confiabilidade e robustez, comprovadas desde 1961, através da operação de cerca de 2.000 destas aeronaves, vários *S-2 Trackers* foram modernizados com a instalação de motores turbo-hélice, existindo cerca de 40 turbo *Trackers* em operação, sendo alguns em diferentes Marinhas, entre elas da Argentina, da Turquia e de Taiwan.

A importância da aeronave AEW de asa fixa encontra reforço, também, na disposição da **Marinha francesa** observada no recente caso do Navio-Aeródromo *Charles de Gaulle*.

Esta moderna unidade nuclear, orgulho da indústria naval gaulesa, durante os testes para aceitação no mar, teve seu convés de vôo considerado de dimensões inadequadas para operar com segurança as aeronaves *Hawkeye*, selecionadas para compor a dotação de meios orgânicos para AEW. Diante da constatação, a Marinha francesa não hesitou em atrasar o programa de entrada em operação do *Charles de Gaulle* por cerca de 18 meses, tempo necessário para aumentar o convés, garantindo, com isso, a capacidade do navio-aeródromo para operar as aeronaves AEW *Hawkeye*.

ATUALIDADE

Apenas as Marinhas dos Estados Unidos, França e Brasil possuem em suas Forças Navais navios-aeródromos com capacidade orgânica para aeronaves AEW de asa fixa. Cabe notar que, entre estes navios-aeródromos, tão-somente o nosso *São Paulo* não conta com este tipo de meio aéreo em seu grupo embarcado.

De outro lado, a Real Marinha inglesa, considerando as limitações operacionais identificadas no emprego dos helicópteros de AEW desde a Guerra das Malvinas, decidiu construir dois navios-aeródromos de 40.000 tons. com ampla capacidade para operar aeronaves de asa fixa para missões de interceptação, ataque e AEW. Estas unidades foram classificadas no *Strategic Defense Review* (SDR) como *Future Aircraft Carrier* – CV(F) e devem substituir até o ano 2012 os *Invencible Class - Support Carriers*.

O CV (F) terão em seus grupos aéreos embarcados 42 aeronaves, sendo 30 aviões de interceptação/ataque, quatro aviões AEW e oito helicópteros.

Aquelas Marinhas que não possuem meios navais com convés de vôo compatíveis com AEW de asa fixa, como é o caso da Itália, Espanha, Índia, Tailândia e, no momento, a Royal Navy, não têm alternativa que não o emprego de helicópteros equipados para missão AEW. Estes helicópteros dispõem de um sistema da Racal configurado com radar *Search Water 2000*, versão modernizada do sistema de missão empregado no conflito das Malvinas.

Merece aqui destacar que o custo-benefício dos helicópteros para missões de AEW, não obstante aceitável, é muito inferior, tanto em *performance* quanto em manutenção, se comparado à asa fixa. As vantagens desta última são contundentes se considerarmos, entre outras, a melhor *performance*, menor restrição operacional, teto de serviço, autonomia, velocidade, estabilidade, relação potência/peso e conforto para a tripulação, ademais da maior disponibilidade e de sua manutenção bem menos dispendiosa.

ESTADO DA ARTE

Pelo fato de apenas as Marinhas dos Estados Unidos e da França possuírem navios-aeródromos com capacidade orgânica para aviões AEW, as alternativas para este tipo de aeronave passam a ser também limitadas.

Aquelas duas Marinhas operam o *Hawkeye*, *E-2C* como conhecido na Marinha americana, de fabricação da Northtrop Grumman americana.

Considerando que as dimensões do NAe *São Paulo* não permitem a operação orgânica desta aeronave, restam como únicas alternativas existentes no mercado as aeronaves *Northtrop Grumman S-2* e *E-1B*, passíveis de serem modernizadas com a instalação de propulsão turbo-hélice e integradas com uma moderna suíte AEW.

Estas aeronaves e seu extenso suporte logístico foram desativadas pela Marinha norte-americana, após a entrada em operação do *Hawkeye*, e foram adquiridas por empresas para posterior revenda. Algumas aeronaves *S-2* foram reconfiguradas com tanques especiais, remotorizadas com turbo-hélice e, graças a sua elevada confiabilidade, estão sendo utilizadas, com pleno êxito, no combate a incêndios florestais por diversos países.

Outros *S-2*, após remotorização e *upgrade* em sua aviônica, estão sendo empregados em missões de patrulha, busca e salvamento e esclarecimento pelas Marinhas da Argentina, Turquia e Taiwan.

As aeronaves *S-2*, *E-1B* e *C-1A* e seus sobressalentes podem ser adquiridas em excelente estado de preservação com facilidade e total garantia dentro do mercado americano.

É evidente que, para operação AEW embarcada, teriam que ser remotorizadas, ter substituídos os componentes críticos para pouso a bordo e receber sistema de missão adequado para este tipo de emprego.

Merece, ainda, ser ressaltado, pela sua importância e, também, em razão dos aspectos relacionados com custo-benefício e segurança, que a aeronave *S-2 E* modernizada, com motor turbo-hélice, já é certificada com todos os seus custos inerentes para operação embarcada, tendo inclusive os *Turbo Tracker* da Marinha argentina realizado, com sucesso, operações aéreas a bordo do NAeL *Minas Gerais* durante a última operação ARAEX, realizada em 1997.

A AQUISIÇÃO DO *SÃO PAULO* E SUAS CONSEQÜÊNCIAS

A aquisição de oportunidade do NAe *São Paulo*, resultado da persistência e visão estratégica do Alto Comando da Marinha em conjunto com a implementação operacional das aeronaves *AF-1* a bordo do NAel *Minas Gerais*, transformou em realidade o sonho de gerações de oficiais de nossa Marinha empenhados na consolidação de asa fixa embarcada. As características, *performance* e dimensões do *São Paulo*, quando comparadas com o nosso sempre querido *Minas Gerais*, fez abrir os horizontes e ampliou os contornos de emprego do navio-aeródromo na Marinha.

A incorporação de um navio-aeródromo com duas catapultas, capacitado para conduzir operações aéreas independentemente das condições reinantes de vento e, ainda, com convés de vôo capaz de operar aviões configurados para alarme aéreo antecipado, fez com que se passasse a considerar a aquisição de asa fixa para emprego AEW ao invés da asa rotativa, cujas limitações operacionais e custos elevados são de sobejo conhecidas.

ALTERNATIVAS DISPONÍVEIS PARA A MARINHA DO BRASIL

À luz dos ensinamentos colhidos no conflito das Malvinas, dos antecedentes, atualidade e do estado da arte da aviação AEW, parece não restar dúvida sobre a real necessidade de dotar o NAe *São Paulo* com aeronave de asa fixa orgânica, capacitada para prover alarme aéreo antecipado em proveito da Força Naval.

A tempestividade requerida para suprir esta necessidade, como esperado, foi reconhecida pela Alta Administração Naval ao considerá-la na última revisão do Programa de Reaparelhamento.

No momento, o assunto aeronave AEW de Asa Fixa vem sendo objeto de estudos técnicos e de viabilização em âmbito do Setor do Material da Marinha.

Isto posto, e tomando-se em conta de um lado as aeronaves disponíveis no mercado e, de outro, a compatibilidade para operação a bordo do NAe *São Paulo*, líci-

E-1C "Tracer"

"Turbo Tracker Utility"

"Hawkeye"

"Sea King"
(with searchwater radar)

S-2E "Turbo Tracker"
(Argentine Navy)

to é concluir que as aeronaves *Turbo Tracker S-2* e *Turbo Tracer E-1B* são os únicos meios aéreos de asa fixa que podem receber capacitação para operar AEW.

Assim sendo, considerando-se:

- o atual quadro de projetos até o fim da década e suas incertezas tecnológicas;
- os crescentes constrangimentos financeiros e seus impactos para o Programa de Reaparelhamento da Marinha;
- o tempo de vida útil do NAe *São Paulo* e dos *AF-1*;
- a conveniência da interação dos estudos para configuração da aeronave AEW com a atualidade e o futuro programa de modernização dos *AF-1*, buscando a racionalização e integração operacional destes dois tipos de aeronave;
- existe no mercado razoável quantidade de aeronaves *S-2E* e *E-1B*, com sobressalentes e equipamento de apoio, em excelente estado de preservação, necessitando para operação AEW embarcada serem reativadas, remotorizadas com turbo-hélice e equipadas com moderno sistema de missão;
- a aeronave *S-2E Turbo Tracker*, remotorizada, já foi testada e certificada para pouso e decolagem a bordo, não implicando necessidade de certificação para emprego no *São Paulo* e custos decorrentes;
- a aeronave *S-2E Turbo Tracker* pode ser dotada de um radar moderno, instalado em seu radome original com excelente capacidade de *look down* (detectar alvos a baixa altitude) e capacidade *look up* (detectar alvos a grande altitude);
- o prazo requerido entre a reativação, integração e prontificação operacional destas aeronaves para pouso a bordo é estimado entre 24 a 36 meses contados a partir da assinatura do contrato.

Tudo isso leva a indicar que a decisão de adquirir estes tipos de aeronaves reativadas e revitalizadas com motores turbo-hélice e dotados com sistema de missão AEW moderno e confiável encontra respaldo alicerçado no custo/benefício, pesados o valor do investimento e as naturais limitações de recursos financeiros para sua implementação.

Ainda no contexto do tema aqui discutido, merece destacar, por sua importância, que a Embraer manifestou recentemente à Alta Administração Naval o grande interesse em fornecer à Marinha aeronaves *S-2 Turbo Tracker* certificadas para operação embarcada, configuradas para missão AEW ou também, se desejado pela Marinha, aeronaves *E-1B Turbo Tracer* a serem certificadas para pouso a bordo.

As aeronaves *Turbo Tracker* propostas pela Embraer seriam fornecidas à Marinha revitalizadas, remotorizadas, com garantia de célula, aviônica e demais componentes, treinamento de vôo e de manutenção, assistência técnica, equipamento de apoio e peças de reposição. A aquisição das aeronaves por empresa nacional, ademais dos seus aspectos estratégicos, contempla o sempre desejado suporte logístico no País.

No que tange aos aspectos financeiros, além do preço competitivo, a Embraer oferece opções de possível interesse para a Marinha, entre as quais financiamento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social, bancos e empresas internacionais e ainda, se desejado, uso da linha de crédito disponibilizada pelo Paribas para aquisição dos sistemas de missão. Com relação a sua capacidade técnica, a Embraer, além de ocupar a quarta posição no *ranking* mundial da indústria aeronáutica, é uma das três empresas que produzem aeronaves AEW no Ocidente.

Os recentes contratos assinados com o Comando da Força Aérea para modernização de 55 *F-5E*, fornecimento de 76 aeronaves EMB *ALX* para missões de ataque e

interceptação e, ainda, o fornecimento para o SIVAM, Marinha do México e Governo da Grécia de dez aeronaves *EBM 145* integradas com modernos sistemas AEW e de patrulha marítima não deixam dúvidas quanto à experiência e capacitação da Embraer, nas áreas de fabricação, modernização de aeronaves militares e integração de sistemas AEW.

Por fim, os aspectos levantados e os fatos mostrados permitem concluir que a aquisição de aeronaves de Asa Fixa AEW para o Grupo Aéreo do NAe *São Paulo* configura-se como necessidade indiscutível no contexto da Aviação Naval embarcada.

Os *AF-1* A devidamente configurados para o cumprimento de suas missões e com apoio em AEW confiável irão emprestar nova dimensão estratégica para emprego de nosso Poder Naval.

Buscar adequar essa necessidade ao atual quadro de dificuldades constitui-se desafio a ser transposto, em face dos aspectos peculiares inerentes a este tipo de aeronave, sua disponibilidade e prazo para implementação operacional.

🗁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Aeronaves AEW /; *São Paulo* NAe;

A ausência diminui as paixões vulgares e aumenta as grandes, como o vento apaga as velas e acende o fogo das fogueiras.

La Rochefoucand

ESTUDO DO RISCO DE ACIDENTE ECOLÓGICO NO MAR E O IMPACTO DECORRENTE DA POSSIBILIDADE DE ALTERAÇÃO DA REGULAMENTAÇÃO 13G

CARLOS FRANCISCO SIMÕES GOMES
Capitão-de-Corveta
D.Sc e M.Sc em Engenharia de Produção
FERNANDO AYRES DE CASTRO FILHO
Professor, M.Sc

RESUMO

Este trabalho é parte de um estudo desenvolvido pelo CASNAV (Centro de Análises de Sistemas Navais da Marinha) e apresentado pela delegação brasileira na IMO (International Maritime Organization), para demonstrar que o prolongamento da vida útil de um grupo de navios-tanques, apresentados no texto, além das datas propostas pelo novo regulamento 13G, não aumentariam os riscos de poluição pelo derramamento de óleo. Estão aqui apresentados apenas os aspectos lógicos, probabilísticos e econômicos que apoiaram o estudo.

INTRODUÇÃO

Este trabalho será desenvolvido obedecendo-se à seguinte seqüência:

a) Estudos Estatísticos e Probabilísticos: serão apresentados três estudos, onde o primeiro demonstrará que os navios-tanques não são a maior causa de acidente ecológico no mar [1][7], e que a quantidade média de vazamentos de óleo nos oceanos está diminuindo a cada década; o segundo estudo demonstrará que a quase totalidade de acidentes que provocam a destruição no fundo dos navios penetra verticalmente menos que 1,5 metro; e o terceiro estudo demonstrará que a probabilidade de um navio sofrer um acidente não está diretamente relacionada com a sua idade, e que a rota que os navios brasileiros, normalmente, operam não é a mais suscetível a acidentes.

b) Modelo Econômico/Financeiro para Justificar a Necessidade de emprego, durante 25 Anos de Serviço, para Navios-Petroleiros: será demonstrado que um navio só terá viabilidade econômica[4] se operar por pelo menos 25 anos.

c) Conclusão Final: concluir-se-á que os navios que possuam casco duplo, com espaçamento (intervalo) entre cascos no fundo maior ou igual a 1,5 m, e não obedecem ao previsto na Marpol, podem operar até o limite da sua vida útil de 25 anos, sem oferecerem um aumento de riscos que determine a sua retirada antecipada de operação[2].

ESTUDOS ESTATÍSTICOS E PROBABILÍSTICOS

Tipos de acidentes causadores de danos ecológicos no mar

Tomando como base a Tabela I, é fácil demonstrar que os navios não são os maiores causadores de danos ecológicos no mar. A Tabela I tem como fonte de dados o site http://www.itopf.com/stats.html e indica a porcentagem de danos ecológicos no mar, no mundo, por causas, desde 1974 a 1999.

	Derramamento de óleo e suas causas no período de 1974-1999 (Mundial)	Percentagem do total
Operações em terminais	9.690	53,22%
Colisão de navios-tanques	950	5,22%
Acidentes de navios com terra (encalhe)	1.036	5,69%
Outros tipos de acidentes	6.532	35,87%
Total	18.208	100,00%

Tabela I

A Tabela I mostra que os terminais marítimos e não os navios foram os maiores causadores de danos ecológicos no mar. Os vazamentos da Tabela II estão em toneladas de óleo. A Tabela II tem como fonte de dados o site http://www.nrc.uscg.mil/mode.html

Tipos de acidente nos EUA	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Navios pré-Marpol	0	0	0	2	2	4	2	2	7
Porcentagem do total	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,02%
Navios Marpol	0	0	16	33	12	53	17	6	8
Porcentagem do total	0,00%	0,00%	0,05%	0,10%	0,04%	0,18%	0,06%	0,02%	0,03%
Outras causas	25.754	27.185	29.832	32.903	33.069	29.381	27.408	29.195	30.160
Porcentagem do total	100,00%	100,00%	99,95%	99,89%	99,96%	**99,81%**	99,93%	99,97%	99,95%
Total	25.754	27.185	29.848	32.938	33.083	29.438	27.427	29.203	30.175

Tabela II

Com os dados da Tabela II, verifica-se que a porcentagem de danos ecológicos causados por navios, nos EUA, é muito pequena, e teve, na década de 90, o seu pior ano em 1996, quando o dano foi inferior a 0,2% do total (100 – 99,81 = 0,19).

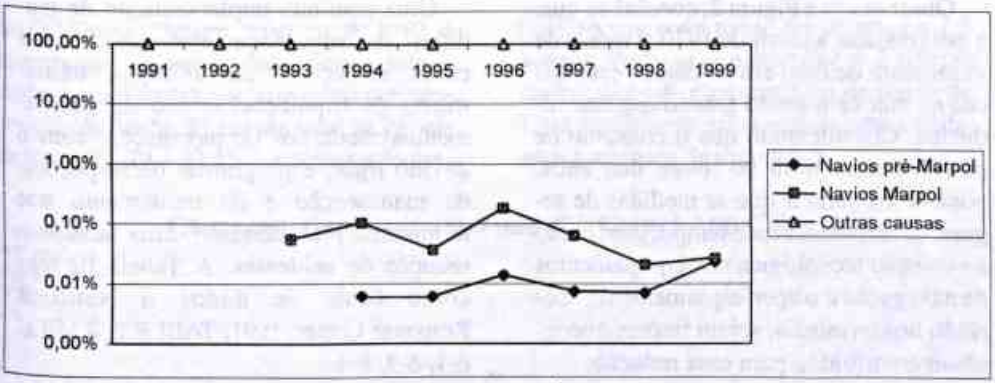


Figura 1 - Visualização Gráfica da Tabela II

Constata-se, também, que os navios que cumpriram as recomendações da convenção da Marpol, nos EUA, causaram mais acidentes do que os navios que não cumpriram a convenção (Figura 1). A Figura 2 tem como fonte de dados o site http://www.itopf.com/stats.html.

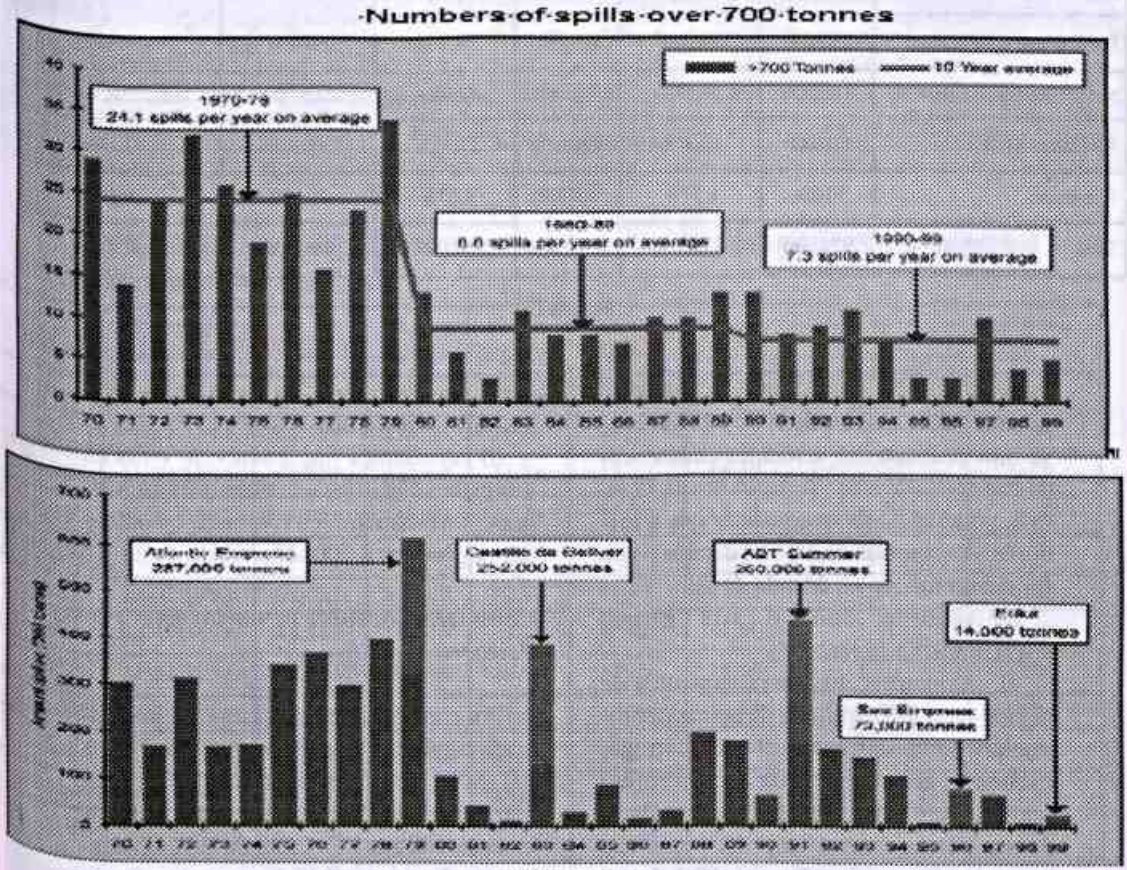


Figura 2

Observando a Figura 2, conclui-se que, a cada década, a partir de 1970, a média de vazamento de óleo em acidentes ecológicos no mar vem sendo gradativamente reduzida. Considerando que o consumo de petróleo aumentou ao longo dos anos, pode-se conjeturar que as medidas de segurança impostas nesse tempo, bem como a evolução tecnológica nos equipamentos de navegação e o aperfeiçoamento da operação nos terminais, sejam fatores que tenham contribuído para essa redução.

Uma contínua implementação de medidas de segurança nos navios, tais como inspeções, casco duplo, treinamento de tripulações e uso de equipamentos modernos de navegação, com o devido rigor, e programas de inspeções, de manutenção e de treinamento nos terminais, possibilitarão uma contínua redução de acidentes. A Tabela III tem como fonte de dados o National Response Center, 1991, TABLE 2, TABLE 6-1, 6-3, 6-4.

	Vazamentos de óleo				Redução no período de 1981 a 1990	
	Tons	Porcentagem	Tons	Porcentagem	Tons	Porcentagem
Ano	1990	1990	1981	1981		
Porão e óleo combustível	250.000	43,86%	310.000	20,67%	60.000	19,35%
Navio - perdas operacionais	160.000	28,07%	710.000	47,33%	550.000	77,46%
Acidentes com Navios	110.000	19,30%	410.000	27,33%	300.000	73,17%
Terminais	50.000	8,77%	70.000	4,67%	20.000	28,57%
Total	570.000	100,00%	1.500.000	100,00%	930.000	62,00%

Tabela III

A Tabela III mostra que, olhando-se pontualmente os anos de 1990 e 1981, houve uma redução dos acidentes causadores de danos ecológicos. Com auxílio da Figura 2, pode-se também constatar que a média de vazamentos de óleo na década de 80 foi menor do que na década de 70.

De acordo com o site http://www.itopf.com/stats.html:

a) A maioria dos derramamentos de navios-tanque é resultado de operações rotineiras como carregamento, descarregamento etc., que normalmente acontecem em portos ou em terminais de óleo. A maioria desses derramamentos operacionais são "pequenos", aproximadamente 92% destes derramamentos envolve quantidades inferiores a 7 toneladas.

b) Acidentes que envolvem colisões e encalhes dão lugar a derramamentos maiores, normalmente envolvendo quantidades superiores a 700 toneladas.

Considerações sobre os navios da Petrobras

Foi considerado relevante e de interesse de estudo, para as apreciações sobre os navios da Petrobras, o gráfico da Figura 3, que tem como fonte de dados a estatística apresentada por J.C. Card, da USCG, existente no Report on IMO Comparative Study

on Oil Tanker Design, fevereiro de 1992, e mostra que, até aquela data, a quase totalidade dos acidentes que provocaram a destruição do fundo, 27 em um total de 29 acidentes (27 ÷ 29 = 93,1%), a penetração vertical no casco do navio foi inferior a 1,5 metros. Pode-se concluir que a distância entre cascos do chapeamento de fundo de 1,5m é suficiente para garantir uma significativa margem de segurança.

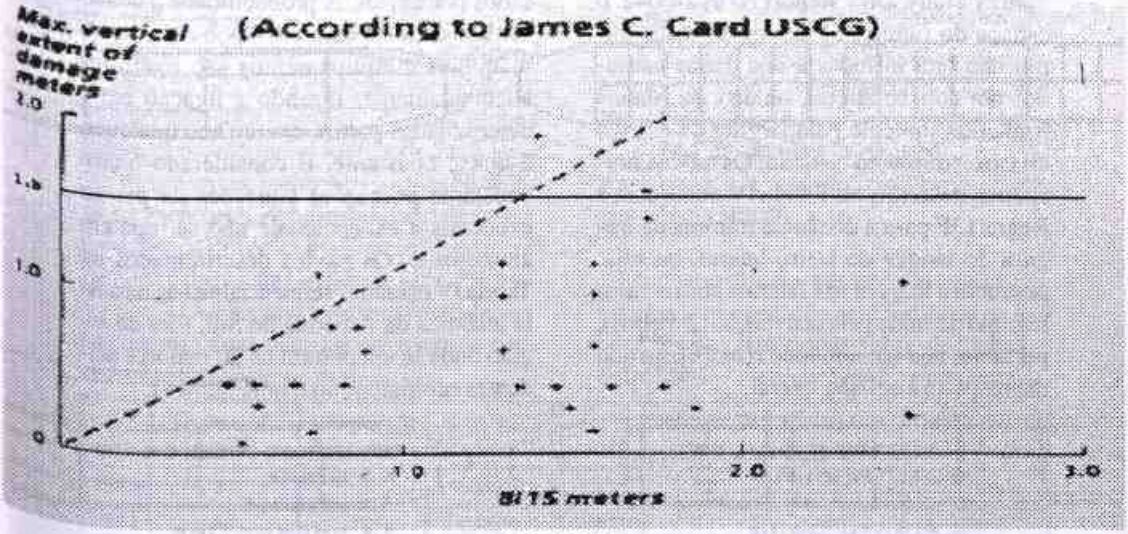


Figura 3

A Tabela IV, que se segue, tem como fonte de dados a Petrobras, detentora da posse dos navios submetidos a avaliação.

Nome	*Data de entrega*	*Dwt*	*Lpp (m)*	*Boca (m)*	*Pontal (m)*	*Calado (m)*	*Altura tq lastro duplo fundo (m)*	*Mínimo regra (m)*
Piquete	01/01/1989	66.721	213,00	32,26	18,30	13,52	1,70	2,00
Pirai	02/04/1990	66.721	213,00	32,26	18,30	13,52	1,70	2,00
Pirajui	01/08/1990	66.721	213,00	32,26	18,30	13,52	1,70	2,00
Potengi	02/10/1991	68.025	218,00	32,20	18,00	12,15	1,60	2,00
Pedreiras	15/01/1993	68.025	218,00	32,20	18,00	12,15	1,60	2,00
Poti	13/05/1993	68.025	218,00	32,20	18,00	12,15	1,60	2,00
Itabuna	06/07/1993	44.555	172,00	32,00	17,20	11,90	1,70	2,00
Itajubá	17/11/1993	44.555	172,00	32,00	17,20	11,90	1,70	2,00
Itaperuna	30/06/1994	44.555	172,00	32,00	17,20	11,90	1,70	2,00
Lobato	19/08/1993	44.783	174,60	29,00	17,00	12,90	1,50	1,93
Londrina	08/12/1994	44.783	174,60	29,00	17,00	12,90	1,50	1,93
Lorena Br	28/08/1996	44.783	174,60	29,00	17,00	12,90	1,50	1,93

Tabela IV

Conforme se observa na Tabela IV, todos os navios da Petrobras citados possuem entre 1,5m e 1,7m de distância entre cascos (altura do duplo fundo). Segundo informações obtida na Det Norske Veritas Classification A/S, em IMO Comparative Tanker Study, DnV Report Nº 992-0042, o espaço do fundo dos navios de casco duplo não tem influência nos danos causados por colisão lateral, sendo esses danos limitados somente pela largura do espaço do casco duplo no costado. Os navios brasileiros descritos na Tabela IV obedecem à Regra 13F para a distância mínima de largura do tanque de lastro lateral, ou seja, possuem a largura nas laterais com o valor mínimo definido pela convenção (2 metros), portanto, não adicionando risco[6], no que diz respeito à colisão lateral.

Rotas e probabilidades de acidentes

A Figura 4 tem como fonte de dados o site http://www.itopf.com/stats.html. Ela mostra a localização dos maiores derramamentos de óleo (acidentes ecológicos) causados por navios. A probabilidade p de haver um acidente com um navio cujo casco, máquinas e equipamentos são mantidos adequadamente, fazendo a ligação entre determinados portos, em um ano qualquer, é quase constante. É considerado quase constante porque as situações de perigo eventuais e excepcionais não se repetem anualmente. Os navios descriminados na Tabela IV operam, preferencialmente, na costa atlântica da América do Sul, fora da região onde se encontram os 20 maiores acidentes ecológicos no mar (Figura 4).

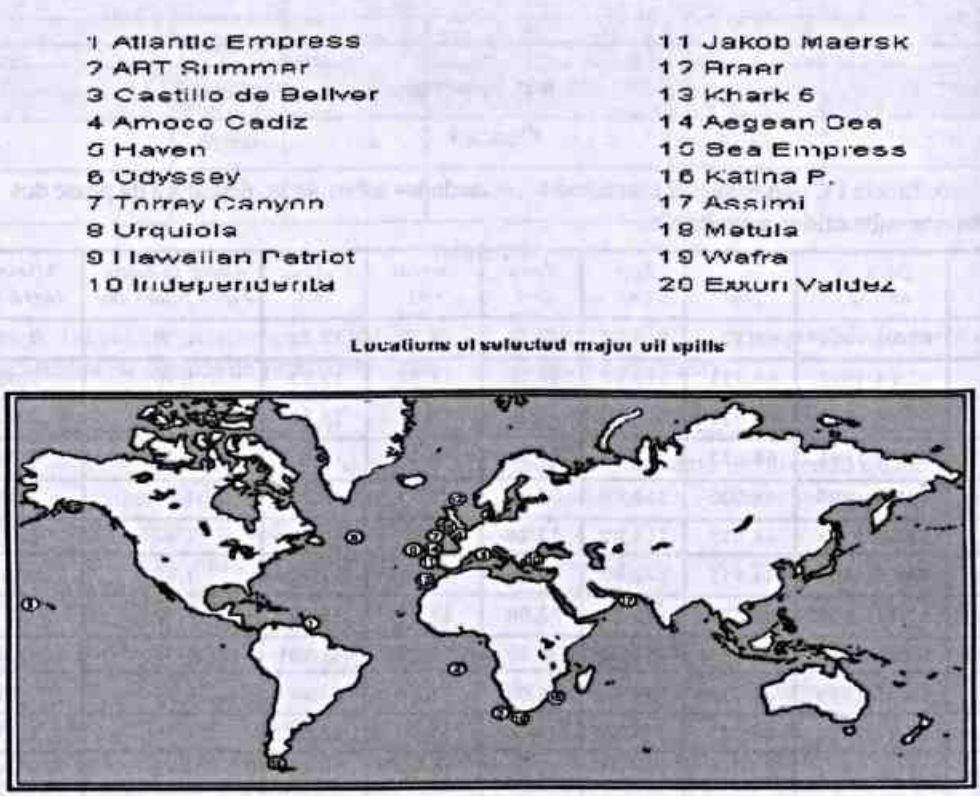


Figura 4

A hipótese de se associar um aumento de probabilidade de acidente à idade do navio só seria válida se não houvesse inspeção e manutenção adequadas, que determinam, numa dada idade, a inviabilidade técnica e econômica de reparos, passando o navio para sucata.

Assim, se há maior incidência de acidentes com navios mais antigos, isso pode ser interpretado como uma lei natural de probabilidade: quanto maior for o período de vida útil de um navio, maior será a probabilidade de um acidente. A probabilidade de haver pelo menos um acidente com um navio em "x"anos é dada pela fórmula abaixo: $P = 1 - (1 - p)$ [3]. A Fronape teve quatro acidentes nas últimas duas décadas provocando derramamento de óleo no mar:

1. Em 27 de setembro de 1984, o navio *Jacuí* teve um acidente com terra em Qingdao, na China;
2. Em 30 de outubro de 1986, o navio *Brotas* teve um acidente de colisão com outro navio no Rio de Janeiro, no Brasil;
3. Em 5 de março de 1990, o navio *Jacuí* teve um acidente de colisão em Angra dos Reis, no Brasil;
4. Em 28 de agosto de 1992, o navio *Araxá* teve um acidente com terra no Rio Grande, no Brasil.

A expansão do número de navios da Fronape em operação está indicada na Tabela V, que tem como fonte de dados a Petrobras.

Ano	Número de navios	Quantidade de acidentes	Estatística de acidentes	Ano	Número de navios	Quantidade de acidentes	Estatística de acidentes
1980	57	0	0,00%	1990	72	1	1,39%
1981	62	0	0,00%	1991	71	0	0,00%
1982	64	0	0,00%	1992	72	1	1,39%
1983	66	0	0,00%	1993	76	0	0,00%
1984	66	1	**1,52%**	1994	78	0	0,00%
1985	68	0	0,00%	1995	73	0	0,00%
1986	69	1	1,45%	1996	70	0	0,00%
1987	69	0	0,00%	1997	67	0	0,00%
1988	67	0	0,00%	1998	61	0	0,00%
1989	69	0	0,00%	1999	61	0	0,00%

Tabela V

A Petrobras operou, na década de 80 e 90, com a média de 67,9 navios por ano. Com as informações de acidentes e com o número de navios em operação, há diversas formas de se obter um valor estimado para a probabilidade de um navio sofrer um acidente com extravasamento de óleo para o mar.

Esta estimativa poderá sempre ser colocada sob suspeita, devido à ordem de grandeza da amostra utilizada em um processo extremamente complexo envolvendo homens, equipamentos, o próprio navio e a natureza. Entretanto, pela falta de maior numero de informações, pode ser feita uma manipulação do que é disponível e obter um valor que tende a ser um valor majorante do verdadeiro, permitindo assim tirar conclusões conservadoras.

Em 1984, essa probabilidade pode ser estimada como $1/66 \cong 0{,}0152$. Em 1986, 1990 e 1992 como, respectivamente, $1/69 \cong 0{,}0145$, $1/72 \cong 0{,}0139$ e $1/72 \cong 0{,}0139$.

A média aritmética de todas essas probabilidades é 0,0029 ou 0,29%; este valor poderia ser considerado uma estimativa pouco conservadora, pelo seu valor diminuto. Assim sendo, para assumir um valor seguramente conservador considerar-se-á o maior valor anual estimado, que é 0,0152 (pior situação nas décadas de 80 e 90). Portanto, com o valor de "p" igual a 0,0152, a probabilidade de um navio ter pelo menos um acidente ao longo de um período de 30 anos evolui conforme apresentado na Figura 5.

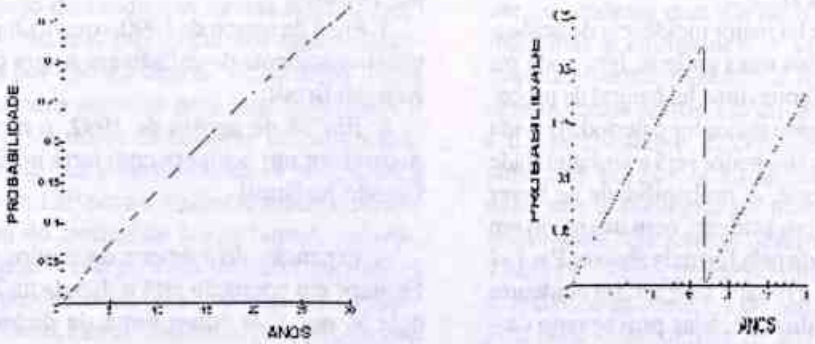


Figura 5

Pode-se também afirmar que, se um navio não teve acidente até um determinado ano, a "contagem" recomeçará a partir daquele ano, conforme apresenta a Figura 5, para um navio que não teve acidentes, por exemplo, até o 17º ano.

Conclusões dos Estudos Estatísticos e Probabilísticos

a) Segundo os dados da Tabela I, os danos ecológicos causados por colisões (5,22%) e acidentes com terra (5,69%), no mundo, para o período de 1974-99, representam 10,91% dos acidentes, de modo que os navios não são por si só a maior causa de acidentes ecológicos no mar.

b) A média de vazamento de óleo no mar, por década, considerando as décadas de 70, 80 e 90, vem diminuindo.

c) Pela análise da quase totalidade de acidentes que já ocorreram, provocando a destruição do fundo do navio (Figura 3), pode-se concluir que a distância entre cascos do chapeamento de fundo de 1,5 m (a mínima existente nos navios da Fronape) é suficiente para garantir uma margem de segurança estimada em 93%.

d) O estudo indica de forma simples que um navio pode ter uma vida útil prolongada se os serviços de manutenção, reparo e inspeção forem executados de forma eficiente e responsável, sem permitir a degradação de casco, máquinas e equipamentos. Este procedimento permite o sucateamento na ocasião adequada (término da vida útil do navio).

e) A idade do navio não influencia na probabilidade de acidentes, desde que este navio faça uma manutenção adequada.

MODELO ECONÔMICO/FINANCEIRO PARA JUSTIFICAR A NECESSIDADE DE EMPREGO, DURANTE 25 ANOS DE SERVIÇO PARA NAVIOS-PETROLEIROS

Dado: Custo Inicial da Compra – CI; Custo (e despesas) de Manutenção

Anual – CM; Custo de Revisão e Reparos a cada 2,5 anos - CR (pode ser variável com o tempo); Impostos Anuais (Internacionais / Federais / Estaduais / Municipais) - IMP; Receita Anual - R (esperada ou realizada); Valor Como Sucata – S; Valor ou lucro ao fim de "n" anos - V(n).

Observação:

Valor da receita diária: 10.000 a 15.000 US$ / dia;		Duração da docagem: 10 a 15 dias (em fração de ano: 1 /d);
Freqüência de docagens para revisões: 2,5 anos;		INT: valor inteiro.

Custo de impostos 3,5% receita – CI 3,5%		

Equação do Valor:

$$V(n) = R \times n + S - CI - CM \times n - INT(n/2{,}5) \times CR - INT(n/2{,}5) \times R \times (1/d) - IMP \times n$$

A Tabela VI, que tem como fonte de dados a Petrobras, mostra a estimativa de custo de seus navios com idade entre 5 e 10 anos.

Estimativa de Custos de Navios

Porte idade	Quanto Custa no mercado	Custo diário estimado	Custo docagem estimado	CI 3,5 %	Receita diária mercado	Peso leve (ton)	Valor sucata	Valor atual mercado
65.000 Dwt 10 anos-DH	45.000.000	4.500	800.000		14.000	13.300	2.261.000	21.000.000
65.000 Dwt 7 anos-DH	45.000.000	4.200	700.000		14.000	14.400	2.448.000	22.000.000
45.000 Dwt 6 anos-DH	40.000.000	4.000	700.000		11.500	9.600	1.632.000	22.000.000
45.000 Dwt 6 anos-DH	35.000.000	4.000	500.000		11.000	10.800	1.836.000	22.000.000
45.000 Dwt 5 anos-DS	40.000.000	3.000	500.000		11.500	10.150	1.725.500	25.000.000

Tabela VI

Todos os valores da Tabela VI estão em USD, são médios e sujeitos a variações devido ao mercado, rota do navio, custos, tripulação exterior, dias de docagem (of hire) etc.

Adotado o valor de *scrap* (sucata) 170 USD/ton Valor/Mercado.

DS - duplo costado.

DH - casco duplo.

Propósito da análise:

Verificar a evolução do desembolso/retorno na operação de um navio-petroleiro e, dentro do que for considerado razoável, ajustar os valores para justificar que somente em torno de 25 anos de vida útil pode ser obtido um retorno economicamente viável.

A Figura 6 é obtida a partir da aplicação dos dados que se seguem na equação do valor V(n) anteriormente definida. Navio: SHIP - 65000 DWT - 10 anos de utilização média.

Custo Inicial CI	\$45.000.000,00	**Impostos**	\$178.850,00
Custo Manutenção Anual CM	\$1.600.000,00	**Receita Anual R**	\$5.110.000,00
Custo De Revisão 2,5 CR	\$800.000,00	**Valor Sucata S**	\$2.261.000,00

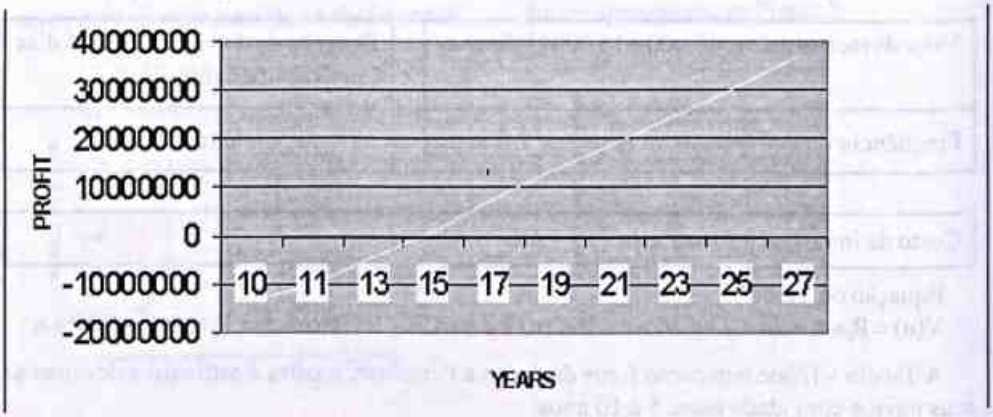


Figura 6

A Figura 7 é obtida a partir da aplicação dos dados que se seguem na equação do valor V(n) anteriormente definida. Navio: SHIP - 65000 DWT - 7 anos de utilização média.

Custo Inicial CI	\$45.000.000,00	**Impostos**	\$178.850,00
Custo Manutenção Anual CM	\$1.500.000,00	**Receita Anual R**	\$5.110.000,00
Custo De Revisão 2,5 CR	\$700.000,00	**Valor Sucata S**	\$2.448.000,00

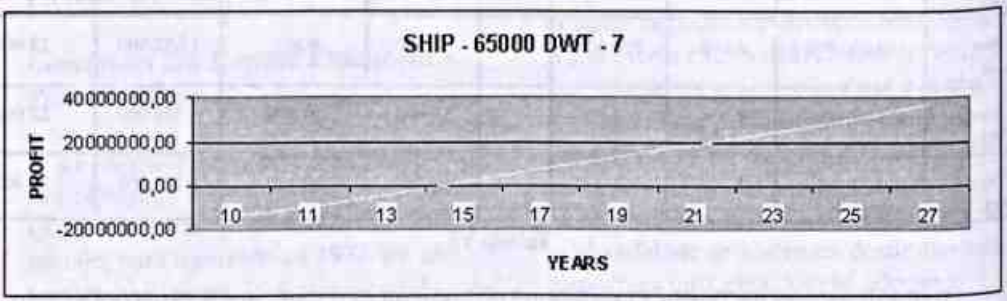


Figura 7

A Figura 8 é obtida a partir da aplicação dos dados que se seguem na equação do valor V(n) anteriormente definida. Navio: SHIP - 45000 DWT - 6 anos de utilização média.

Custo Inicial CI	\$40.000.000,00	**Impostos**	\$147.000,00
Custo Manutenção Anual CM	\$1.400.000,00	**Receita Anual R**	\$4.200.000,00
Custo De Revisão 2,5 CR	\$700.000,00	**Valor Sucata S**	\$1.632.000,00

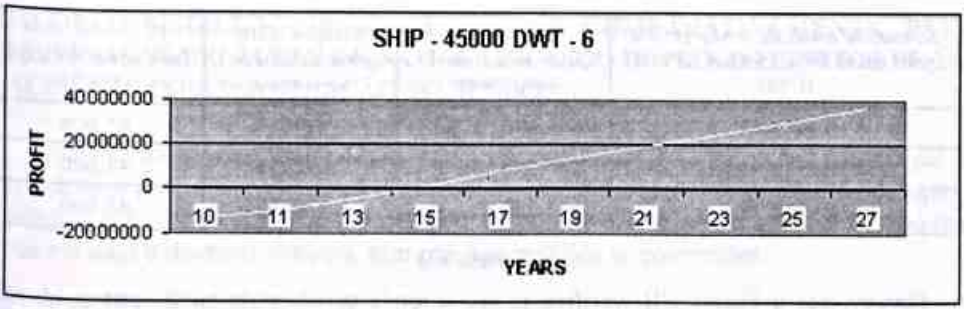


Figura 8

A Figura 9 é obtida a partir da aplicação dos dados que se seguem na equação do valor V(n) anteriormente definida. Navio: SHIP - 45.000 DWT - 6 anos de utilização média.

Custo Inicial CI	$35.000.000,00	**Impostos**	$140.525,00
Custo Manutenção Anual CM	$1.400.000,00	**Receita Anual R**	$4.015.000,00
Custo De Revisão 2,5 CR	$500.000,00	**Valor Sucata S**	$1.836.000,00

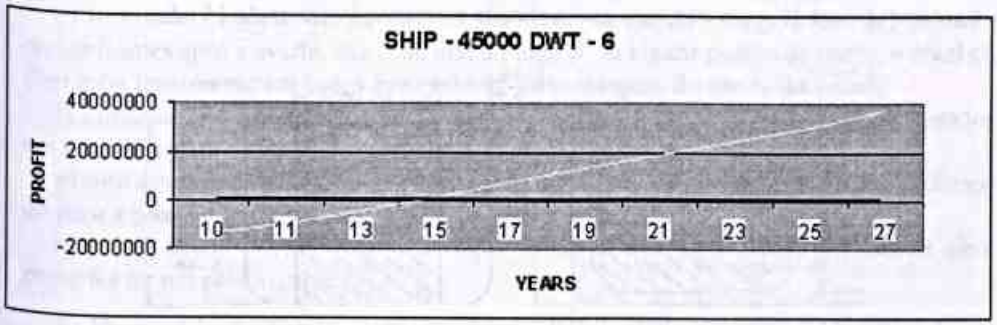


Figura 9

A Figura 10 é obtida a partir da aplicação dos dados que se seguem na equação do valor V(n) anteriormente definida. Navio: SHIP - 45000 DWT - 5 anos de utilização média.

Custo Inicial CI	$40.000.000,00	**Impostos**	$147.000,00
Custo Manutenção Anual CM	$1.095.000,00	**Receita Anual R**	$4.200.000,00
Custo De Revisão 2,5 CR	$500.000,00	**Valor Sucata S**	$1.725.500,00

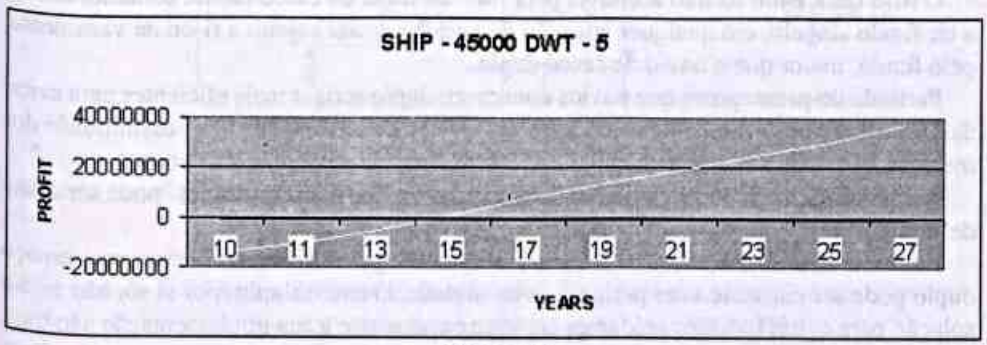


Figura 10

Somatório anual da renda gerada pelo navio após 25 anos de uso (US$)	Custo de um navio novo (US$)	Relação lucro gerado/custo de aquisição	Tonelagem do navio (DWT)
$32.254.083,33	$45.000.000,00	0,716757	65.000
$24.513.000,00	$40.000.000,00	0,612825	45.000
$26.973.908,33	$35.000.000,00	0,770683	45.000

Tabela VII

Observando a Tabela VII, verifica-se que a renda gerada pelo navio, por si só, não permite a aquisição de um outro navio, tornando-se necessário um investimento desta renda, para que, ao final da vida útil, o armador/empresa possa adquirir um navio novo.

CONSIDERAÇÕES SOBRE O CASCO DUPLO

De acordo com estudo da Nippon Kaiji Kyokai, incluído no Report On, IMO Comparative study on Oil Tanker Design, de fevereiro de 1992[1], não existe diferença considerável, em termos de vazamentos de óleo, em um acidente com terra de um navio de casco duplo e um navio Mid-deck (Figura 11), se o navio chocar-se com velocidade de 15 nós.

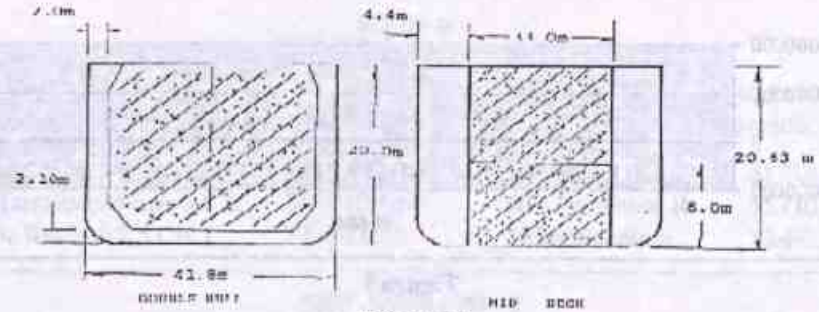


Figura 11

De acordo com o Report to the IMO Committee On Oil Tanker Designs, Structural Residual Strength Of Oil Tanker Designs, A Comparative Study By American Bureau Of Shipping, de fevereiro de 1992, navios tipo Mid-deck (Figura 11) possuem uma ligeira superioridade, para evitar derramamento, sobre os navios tipo casco duplo, em colisões no costado.

O Mid-deck é um padrão aceitável pela IMO no lugar do casco duplo, contudo, devido a ter fundo singelo, em qualquer situação de encalhe estará sujeito a risco de vazamento, pelo fundo, maior que o navio de casco duplo.

Partindo do pressuposto que navios com casco duplo seriam mais eficientes para evitar danos ecológicos em acidentes com terra, ou colisão de navios, existe a possibilidade dos mesmos agravarem as conseqüências em outros tipos de acidentes, tais como:

A concentração de hidrocarbonetos, no espaço entre os cascos duplos, pode ser causa de combustões.

Em caso de colisões, alem de possíveis explosões pelos hidrocarbonetos, este espaço duplo pode ser causa de uma perigosa instabilidade. O casco duplo, por si só, não será a solução para evitar todos os acidentes ecológicos no mar, e a sua implementação não trará de todo vantagens para a segurança mundial.

MODELO SIMPLIFICADO PARA AVALIAR COMPARATIVAMENTE, PARA DIVERSAS TONELAGENS DE NAVIOS DE CASCO DUPLO, OS EFEITOS DE UM ACIDENTE COM PENETRAÇÃO NO FUNDO

Inicialmente são apresentadas as variáveis envolvidas e as equações físicas que as relacionam para um navio de casco duplo. Na modelagem é levada em consideração a situação antes e depois de um acidente com terra. Simplificações e aproximações são usadas em todo o desenvolvimento, sem que isso invalide as conclusões.

Assunções do modelo:

a) será considerado que toda a área de armazenamento de óleo e o casco do navio possuem secção reta retangular;

b) o restante do navio será aproximado para um triângulo (porões e paióis de proa) e um trapézio (praça de máquinas, porões e paióis de popa);

c) não é considerada a possibilidade de alguma forma de armazenamento de óleo, ou permanência de água, após o acidente nos espaços da proa e popa;

d) são desprezadas influências das anteparas e irregularidades estruturais;

e) todos os tanques de lastro não são necessariamente comunicantes, ficando comunicantes após a avaria, isto é, ao invadir algum, ou alguns porões de lastro, o nível do óleo sobe igualmente em todos que estão na parte rompida do fundo do casco;

f) a pressão na superfície do óleo em todos os porões é a atmosférica, e não são levados em consideração os efeitos de correntes e marés;

g) com a variação da carga, será considerado que o navio só varia o calado, não inclinando para a proa ou popa, ou adernando para um dos bordos; e

h) após o equilíbrio, não será retida água no navio, que, portanto, pela perda de óleo, passará a ter um calado menor.

As Figuras 12 (secção vertical de um navio) e 13 (secção horizontal e vista lateral de um navio) apresentam as posições relativas das variáveis.

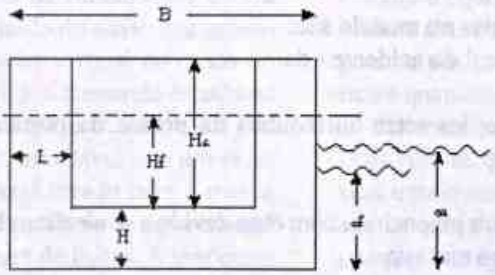


Figura 12

Calado antes do acidente – ca.
Calado estável após o acidente – cf.
Altura do tanque de lastro no fundo – H.
Largura do tanque de lastro na lateral – L.
Altura do óleo no tanque antes do acidente – Ha.
Altura estável do óleo no tanque após o acidente – Hf.
Boca do navio – B.

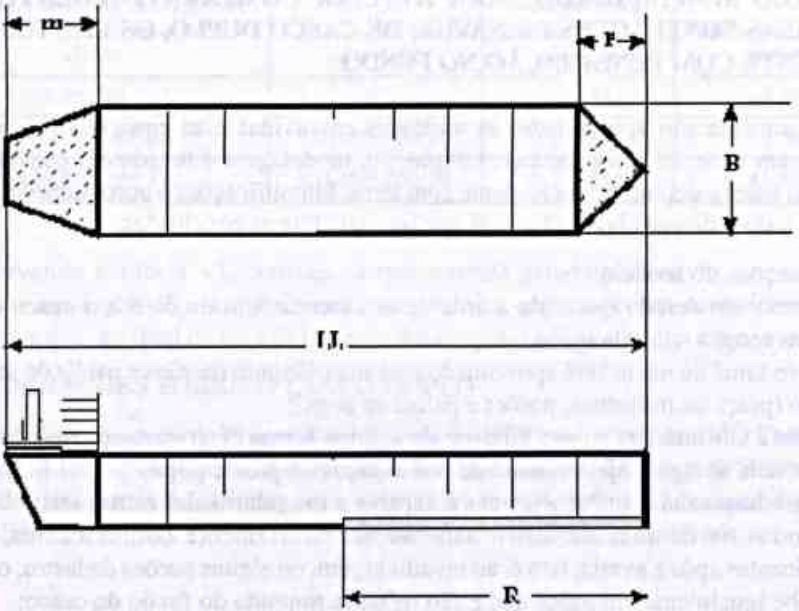


Figura 13

Comprimento total do navio - LL.
Comprimento do porão de colisão e paióis da proa - p.
Comprimento da casa de máquinas, porões e paióis da popa - m.
Boca do navio - B.
Extensão longitudinal de tanques rompida pelo impacto - R.

Outras variáveis envolvidas no modelo são:
Densidade da água no local do acidente - da.
Tonelagem - DWT.
Soma das áreas das secções retas horizontais da proa e da popa que influem na flutuabilidade do navio - Spp.
Volume do tanque - VT.
Volume do tanque de lastro preenchido com óleo devido a acidente - vL.
Volume de óleo perdido no mar - vp.
Densidade do óleo - do.

Para cálculo dos volumes submersos da proa e da popa, é usada uma variável Spp, que é a soma das áreas das secções retas horizontais da proa e da popa.

O valor de R é sempre considerado como múltiplo do comprimento de cada tanque longitudinal, identificando assim quantos tanques foram atingidos e qual o volume de óleo que estará disponível para ser extravasado.

As equações que relacionam as variáveis são:

$(Hf + H) \times do = cf \times da$ (equilíbrio hidrostático)

$VT = (B - 2 \times L) \times Ha \times (LL - m - p)$

$vL = (Hf + H) \times B \times (R - p) - Hf \times (B - 2 \times L) \times (R - p)$ (todo tanque de lastro é comunicante)

$vp = R \times (B - 2 \times L) \times (Ha - Hf) - vL.$

$vp \times do = (ca - cf) \times da \times [B \times (LL - m - p) + Spp]$. (Princípio de Arquimedes)

Os valores de Spp normalmente são aproximadamente iguais a 20% da área total da projeção horizontal do navio, enquanto os valores da soma "m + p" são em geral cerca de 24% de LL.

Os valores que podem ser adotados para as densidades são:

$da = 1,025$

$do = 0,87$

As equações permitem uma analise estática do modelo após ser estabelecido o equilíbrio. É concordante com o modelo do trabalho do Tsukuba Institute, apresentado no Report on IMO Comparative Study on Oil Tanker Design[1]. Este trabalho descreve ainda a dinâmica ao ocorrer destruição do casco na sua parte do fundo. Caso ocorra um acidente no fundo do navio que provoque uma penetração vertical no casco do navio superior a 1,5m, apesar da existência de casco duplo, haverá inicialmente um jato de óleo, tornando inevitável que um certo volume de óleo seja levado para o mar, e simultaneamente um fluxo de água do mar inundará os tanques de lastro. A tendência seguinte é prevalecer o equilíbrio hidrostático, sempre obedecendo ao Princípio de Arquimedes, e então o óleo começa a ocupar os porões de lastro e o fluxo de óleo para fora do navio vai tendendo a se anular. Este processo sempre ocorrerá, independentemente da altura do tanque de lastro do fundo. Pode ser admitido que o volume do óleo retido no tanque de lastro é relacionado com o volume do tanque de lastro, e que a diferença de volumes de dois tanques de lastro diferentes de dois navios idênticos nas demais variáveis é relacionada com a diferença de volumes de óleo extravasado por cada um deles. Isso se justifica porque, embora o equilíbrio hidrostático resulte na mesma altura nos dois navios, aquele que possuir um tanque de lastro maior reterá maior quantidade de óleo, durante a dinâmica das transferências de fluidos, havendo mais volume com pressão atmosférica, haverá uma quantidade maior de óleo dentro dos tanques de lastro até a expulsão quase completa da água que houver entrado.

Assim será admitido que, na pior das hipóteses, a diferença entre os volumes extravasados será igual à diferença de volumes dos tanques de lastro, devido às diferenças das alturas. Esta condição será utilizada adiante para demonstrar que os efeitos de menor altura do tanque de lastro do fundo resultam, no máximo, num excesso

de óleo extravasado desprezível em relação ao total.

Há uma relação entre as variáveis R, vp, VT e a tonelagem do navio.

É mostrado que há proporcionalidade entre R e a tonelagem, no Apêndice 1 do parecer do Tsukuba Institute, em Report on IMO Comparative Study on Oil Tanker Design, de fevereiro de 1992: quanto maior a massa, maior o dano no casco. Por sua vez, a tonelagem é, obviamente, proporcional ao volume do tanque de carga, e pode ser extrapolada uma relação entre R e VT.

O volume do óleo extravasado vp é também considerado proporcional a VT e R. Sendo o propósito avaliar o volume de óleo extravasado em um encalhe, é desenvolvida uma relação direta entre a tonelagem e o volume de óleo que vasa para o mar.

Segundo as tabelas conclusivas nos trabalhos "An Analysis of Expected Oil Outflow From Tankers In Collision And Grounding Using A Simplified Method", do Lloyd's Register e "A Simplified Method for Evaluation of the Expected Oil Outflow From Tankers in Collision and Grounding", do Registro Italiano Navale, ambos apresentados no Report on IMO Comparative Study on Oil Tanker Design[1], cada tonelagem e modelo de navio de casco duplo, no que diz respeito às repartições dos porões, porém obedecendo aos padrões de largura e altura dos tanques de lastro preconizados pela Marpol, apresenta uma determinada expectativa de vazamento de óleo.

Usando um "modelo médio" dos apresentados nos trabalhos citados no parágrafo anterior e agrupando os resultados calculados pelas duas entidades, chega-se a uma relação média entre o valor do DWT, em milhares de toneladas, e o óleo extravasado em toneladas. Este resultado é modelado pela função linear apresentada abaixo:

$$vp = 0{,}56 \times DWT + 4{,}33$$

O gráfico desta função está apresentado na Figura 14, onde são indicados os pontos correspondentes aos resultados dos cálculos dos vazamentos médios de óleo (toneladas) *versus* a tonelagem (em milhares de toneladas) dos navios, considerando as informações advindas das duas entidades anteriormente citadas.

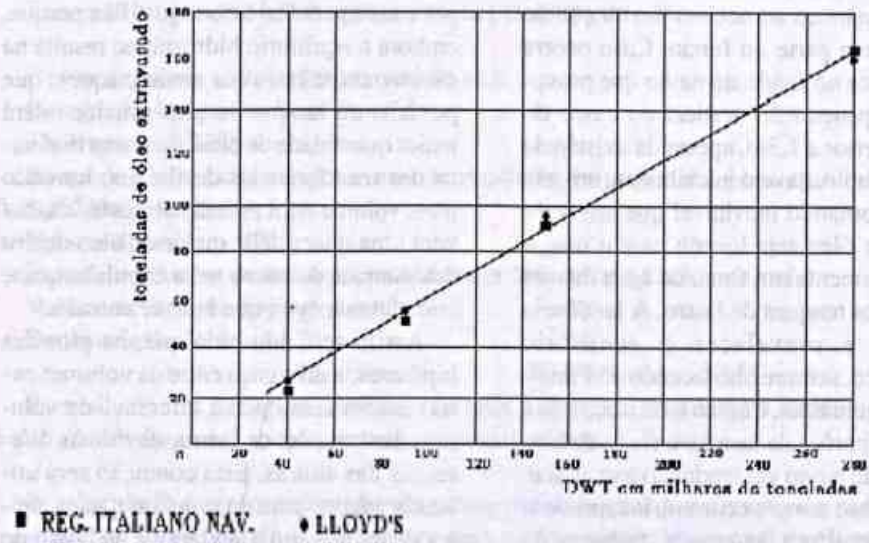


Figura 14

Uma vez que os navios da Fronape, nas diferentes tonelagens existentes, apresentam uma altura do tanque de lastro inferior ao padrão da Marpol, há possibilidade de que o extravasamento de óleo seja superior à média representada pela função plotada na Figura 14.

Esses extravasamentos adicionais de óleo, considerando as demais dimensões dos navios invariáveis, poderá ser no máximo igual à diferença entre o volume dos porões de lastro existentes e o volume que teriam caso atendessem à altura padronizada, conforme já foi admitido acima e como mostram a Tabela VIII e a Figura 15.

Possibilidade de extravasamento adicional dos navios da Fronape acima de navios de padrão Marpol.

DWT (ton)	H existente (m)	H padrão Marpol (m)	Óleo adicional extravasado (ton)
66.721	1,70	2	6
68.025	1,60	2	8
44.555	1,70	2	4
44.783	1,5	1,93	6

Tabela VIII

A Tabela VIII mostra numericamente que a diferença de óleo extravasado dos navios da Fronape, se comparados com os navios que obedecem à convenção da Marpol, é de no máximo 8 toneladas a mais de óleo.

A Figura 15 apresenta a plotagem dos vazamentos médios de óleo (toneladas) contra DWT (tonelagem em milhares de toneladas), mostrando a posição relativa que teriam os navios da Fronape, grupados nos valores próximos de 44.5/44,7 e de 66/68 mil toneladas.

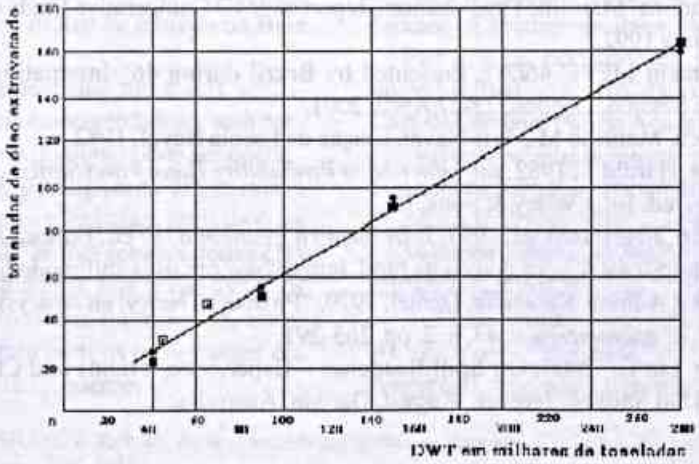


Figura 15

Pode-se afirmar que a hipótese de acidente com terra está cada dia menos provável, tendo em vista a disponibilidade cada vez maior e mais barata de instrumentos de navegação por satélite (GPS), aumento de precisão e detalhamento das cartas náuticas, previsões meteorológicas mais rápidas e precisas, e maior histórico de acidentes, criando uma cultura específica dessa problemática.

6 - Conclusão Final

Em face do acima exposto, verifica-se que a utilização dos navios brasileiros de casco duplo, por um período de seis anos após 2015 (permitindo aos mesmos uma vida útil de pelo menos 25 anos), não acarretará um aumento da probabilidade de acidentes ecológicos, pois:

a. uma porcentagem muito pequena dos acidentes é causada por navios - 10,91% (Tabela I);

b. a rota que os navios brasileiros em estudo (Tabela IV) operam não é a que possui os maiores acidentes (Figura 4);

c. a Petrobras tem um baixo índice de acidentes. Foram quatro acidentes do tipo encalhe ou colisão com vazamento de óleo, em duas décadas, operando no mínimo 57, máximo 78 e média de 67,9 navios por ano (Tabela V), e os navios em estudo obedecem à regra mínima para tanque de lastro lateral;

d. os acidentes causados por choques de navios tiveram uma penetração no casco inferior a 1,5m (Figura 3). Assim sendo, os navios brasileiros atendem perfeitamente às normas de segurança;

e. são necessários 15 anos (em média) para que um navio "zere" o seu investimento e possibilite iniciar o acúmulo de capital. Serão necessários pelos menos outros dez anos para que se obtenha capital suficiente, para ser investido, e assim possibilitar a aquisição de um novo navio;

f. as medidas de segurança ora em vigor já vêm acarretando a diminuição de vazamento de óleo em acidentes ecológicos no mar ao longo dos anos (Figura 2).

BIBLIOGRAFIA

[1] International Maritime Organization, Report on IMO Comparative Study on Oil Tanker Dedig, February 1992.

[2] Document MEPC 46/2/1, presented by Brazil during 46° International Maritime Organization Session, London, 23-27 April, 2001.

[3].Fonseca, Maurilio M., Arte Naval, Edição da Escola Naval, 1982.

[4] Larson, Harold J., 1982, *Introduction to Probability Theory and Statistical Inference*. Third Edition, ed. John Wiley & Sons, Inc.

[5] Rossetti, José Paschoal, 1997, *Introdução a Economia*. 17 ed. Editora Atlas, Brasil.

[6] Sites: http://www.itopf.com/stats.html, http://www.nrc.uscg.mil/mode.html.

[7] Tversky, Admos, Kaneman, Daniel, 1979, "Prospect Theory: an Analysis of Decision Under Risk", *Econometrica*, v. 47, n. 2, pp. 263-291.

[8] White, Ian C., 2000, Oil Spill Response – Experience, Trends and Challenges, 8th International Oil Spill conference, August, Darwin, Australia.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO> / Navios-Tanques /; Vida útil ; Poluição;

CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendo esclarecedores e observações sobre os artigos publicados. As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-la parcial ou integralmente. Contamos com sua colaboração para realizarmos nosso objetivo, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo para idéias, pensamentos e novas soluções, sempre em benefício da Marinha, mais forte e atuante. Sua participação é importante.

A DIREÇÃO

A ORIGEM DO NOME "PÃO DE AÇÚCAR"

À época do descobrimento do Brasil, os portugueses fabricavam um pão doce com o nome de "pão de açúcar".

Será que os pães doces fabricados naquela época tinham uma forma tão esquisita e tão feia para um pão e que, pela semelhança, eles tenham batizado com esse nome o famoso morro na entrada da Baía de Guanabara?

O interessante é que todos nós aceitamos esta história como verdadeira, sem pensar que a origem do nome pode ser outra.

Quando os portugueses chegaram à Baía de Guanabara, existiam mais de duas dezenas de aldeias indígenas, e todas elas do ramo tupi-guarani, tais como as tribos tupineés, temiminós, tupinambás, entre outras. O contato com os portugueses era muito próximo e freqüente.

Louvável e orgulhosamente, a grande maioria dos topônimos brasileiros são de origem tupi. Por que então não há registro de nome, em tupi, para aquele morro tão conspícuo, quando outros menos notáveis, ao seu redor, ainda conservam seus nomes em tupi? Para citar alguns: Guanabara, Serijipe (Villegaignon), Mocanguê, Piratininga, Itaipu etc.

Por que os portugueses mudaram o nome original do morro, dado por eles, de Cara de Cão para Pão de Açúcar? Este morro, visto por quem entra na Baía de Guanabara, parece bem mais com uma cara de cachorro do que com um pão.

Vejamos então uma outra história, examinando palavras em tupi ([1], [2]):

A- PUÃ – tendo como significados, entre outros: "pontudo", "aguçado", "espigão", "montão", "monte" etc.;

Fontes: 1. DA SILVA, J. Romão, *Denominações indígenas na toponímia carioca*, Livraria Brasiliana Editora, Rio, 1966.
2. LEONTSINIS, Alexandre P., *O tupi, nossa linguagem ecológica*, Biblioteca Stassa Leontsinis, 1992.

AÇU – traduzido como "grande", "considerável" ou "volumoso";

GUA – que quer dizer "os", "aqueles", "os que", "longe".

Se formarmos a frase "A-PUÃ AÇU GUA", significando algo como "AQUELE GRANDE MORRO PONTUDO" ou "MORRO GRANDE AO LONGE", esta, pronunciada rapidamente, poderia ser entendida como "APUÃNAÇUGUA", que, por sua vez, pode ter evoluído para "PUÃNAÇUGUA", depois para "PANAÇUGUA", que, por semelhança ao vocábulo português, finalmente, foi adotado pelos patrícios como *PÃO DE AÇÚCAR*.

Fica aqui a controvérsia para ser pensada.

OSCAR MOREIRA DA SILVA
Contra-Almirante (RRm)

1 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ATIVIDADES MARINHEIRAS> / Cartografia /; Toponímia; Cartas dos Leitores;

HOMENAGEM A MARINHEIROS BRASILEIROS ENTERRADOS EM NOVA IORQUE

Recebemos do Almirante-de-Esquadra José Alberto Accioly Fragelli a carta a seguir transcrita:

Em 11 de novembro, é comemorado, nos Estados Unidos, o Dia dos Veteranos de Guerra, conhecido também como *Remembrance Day*.

No dia 11 de novembro de 2001, Nova Iorque amanheceu com o céu límpido, mas com muito frio e vento.

Duas semanas antes, o Consulado Brasileiro em Nova Iorque foi consultado pelo Sr. Robert Tilley, funcionário do Cemitério Nacional Cypress Hills, sobre a existência de 27 brasileiros lá enterrados entre 1918 e 1920, tripulantes dos Encouraçados *São Paulo* e *Minas Gerais*.

O Cônsul-Geral repassou a consulta para mim, conselheiro militar da Missão do Brasil junto à ONU, por ser eu um almirante. Imediatamente recorri à Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, por intermédio do seu diretor, Contra-Almirante Max Justo Guedes.

Após verificar os dados existentes em arquivo, este enviou-me a relação dos oficiais e marinheiros brasileiros mortos naquela época. Esta relação foi passada à administração do referido cemitério, que, comparando com a sua, verificou a exatidão da lista. Assim, ficou programado que, no dia 11, durante a cerimônia em homenagem aos mortos americanos, haveria uma homenagem especial aos brasileiros lá enterrados.

O cemitério privado Cypress Hills, estabelecido em 1849 e localizado no Brooklyn, é o mais antigo de Nova Iorque e talvez um dos maiores dos Estados Unidos. Em 1862, um ato do Presidente Lincoln instituiu o Cemitério Nacional Cypress Hills, localizado dentro do cemitério privado, com a finalidade de enterrar os soldados que morressem a serviço da nação.

Atualmente, estão enterrados nesta área reservada cerca de 20 mil veteranos mortos em diversas guerras, entre elas a Civil, a Hispano-Americana, a Segunda Guerra Mundial, a da Coréia e a do Vietnã.

O local reservado aos mortos das guerras é uma linda colina, toda gramada, em que os túmulos são demarcados apenas com uma lápide de pedra, onde estão inscritos o nome, a unidade militar e a data de falecimento.

Nos túmulos dos brasileiros a unidade inscrita é *Brazilian Navy*.

A cerimônia foi programada para começar às 11 horas do dia 11.

Estavam presentes veteranos de várias guerras com seus familiares. Acompanhava-me, por parte do Brasil, o meu assistente, Capitão-de-Corveta Edgar Barbosa, e o Segundo-Secretário Carlos Garcete, diplomata do Consulado do Brasil em Nova Iorque.

Primeiramente visitamos os túmulos dos brasileiros, localizados na parte alta da colina, estando todos eles com uma pequena Bandeira brasileira, fincada na grama, junto à lápide. Iniciou-se então a cerimônia propriamente dita, tendo a banda dos veteranos tocado o Hino da Marinha americana.

Seguiram-se inúmeros discursos, após os quais houve a homenagem aos nossos mortos. Neste momento foram citados os nomes de cada um deles, terminando com a execução do Hino Nacional Brasileiro.

Nesta ocasião, todos, respeitosamente, levantaram-se; os veteranos, mesmo à paisana, prestaram continência e os diversos porta-estandartes desfraldaram as suas bandeiras americanas de unidades ou corporações militares.

É muito importante ressaltar o respeito e o culto que os norte-americanos têm pelos seus veteranos e em especial por aqueles que morreram nas guerras.

Emocionou-me as homenagens prestadas aos nossos marinheiros, aqui enterrados há mais de 80 anos e tão longe do solo pátrio.

Acima de tudo, cabe-nos o reconhecimento aos cidadãos americanos que lembraram desses mortos de um país que não o seu, mas que sempre foi aliado dos Estados Unidos.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ADMINISTRAÇÃO> / Homenagens /; Dia dos Veteranos de Guerra; Cartas dos Leitores;

N.R.: Veja, na página seguinte, a relação dos brasileiros enterrados no Cemitério Nacional Cypress Hills com as respectivas datas de falecimento.

BRASILEIROS SEPULTADOS NOS ESTADOS UNIDOS

a) Do Encouraçado *São Paulo*:

– Capitão-de-Mar-e-Guerra Cesar Augusto de Mello (Comandante) ✞ 28/12/1919;
– Primeiro-Tenente Antonio Britto Pereira ✞ 20/1/1919;
– Cabo Luiz Pedro de Oliveira ✞ 4/2/1919;
– Marinheiro de 1ª Classe Xisto da Silva ✞ 5/2/1919;
– Marinheiro de 2ª Classe Faustiniano da Cunha ✞ 6/7/1919;
– Marinheiro de 2ª Classe Antonio Maurilho Coelho ✞ 7/7/1919;
– Marinheiro de 2ª Classe Manuel Laudelino da Costa ✞ 19/11/1919;
– Marinheiro de 3ª Classe João Bispo dos Santos ✞ 23 /1/ 1919;
– Grumete Francisco Luiz de Souza ✞ 9/7/1918;
– Mecânico Naval de 2ª Classe Claudionor da Cunha Valente ✞ 29/1/1919;
– Foguista de 2ª Classe Lauriano Chaves ✞ 27/7/1918;
– Foguista de 2ª Classe Moysés Gomes de Assumpção ✞ 30/7/1918;
– Foguista Extranumerário Antonio Francisco Areias ✞ 21/7/1918;
– Foguista Extranumerário de 2ª Classe João Antonio Anacleto ✞ 7/11/1919;
– Despenseiro José Luiz Pinheiro ✞ 27/1/1919;
– Taifeiro Manoel Quirino de Mello ✞ 26/10/1918;
– Taifeiro José Teixeira Cardoso ✞ 17/3/1919.

b) Do Encouraçado *Minas Gerais*

– Capitão-de-Fragata William Henry Cunditt (Imediato) ✞ 27/9/1920;
– Cabo Pedro Alves da Rocha ✞ 6/9/1920;
– Marinheiro de 1ª Classe Minervindo Alves da Silva ✞ 27/4/1921;
– Marinheiro de 2ª Classe Manoel Elias de Faria ✞ 13/9/1920;
– Marinheiro de 2ª Classe Sebastião de Oliveira ✞ 4/10/1920;
– Caldereiro de 2ª Classe Augusto da Silva Lessa ✞ 5/10/1920;
– Foguista Extranumerário Cabo Francisco José Mario ✞ 24/2/1921;
– Foguista Extranumerário de 1ª Classe Antônio Rios Filho ✞ 27/1/1921;
– Foguista Extranumerário de 3ª Classe Antônio Ferreira França ✞ 9/9/1920;
– Soldado Fuzileiro-Naval Luiz Leite Camara ✞ 26/5/1921.

ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores uma lembrança, uma notícia do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo, há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela nossa sesquicentenária *Revista Marítima Brasileira*.

Parece-nos interessante mencionar que encontramos naqueles antigos exemplares a seção Revista das Revistas, que até hoje a mantemos.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada pela *Revista Marítima Brasileira*.

Encontramos na *RMB* de janeiro de 1902 extensa **"Rezenha Histórica do Club Naval"**, com 58 páginas, onde consta, ao pé da página: "extractado em sua maior parte do *Jornal do Commercio* de 11 de janeiro e 12 e 13 de julho de 1900". Reproduziremos algumas partes da resenha:

Em 1871 o vice-almirante barão de Iguatemy, Francisco de Souza Mello e Alvim, inspirado por diversos officiaes da armada brazileira, convidou os seus companheiros de classe para uma reunião no intuito de crear-se uma instituição que tivesse unicamente como socios os membros dessa gloriosa corporação que tanto enalteceu e elevou o Brazil aos olhos do mundo, pelos alevantados feitos da sua esquadra durante a guerra contra o dictador do Paraguay.

Presidida a reunião por elle proprio, foi eleita a directoria, que teve por presidente o Sr. capitão de mar e guerra Arthur Silveira da Motta e por vice-presidente o capitão-tenente Luiz Felippe Saldanha da Gama.

Installada a instituição no predio n. 31 da rua do Ouvidor, recebeu ella o titulo de ***Club da Marinha***.

Ahi havia, além de uma sala para leitura de jornaes, outras para diversões dos socios e um pequeno bilhar.

Retirando-se para a Europa em commissão do Governo o presidente Silveira da Motta, assumiu esse cargo o vice-presidente, Saldanha da Gama.

Era ajudante general da Armada o barão de Angra que, não vendo com bons olhos a creação de uma instituição puramente militar, resolveu organisar uma esquadra que fosse estacionar em Santha Catharina com o intuito de arredar do club uma grande parte de seus associados, que assim deixariam de solver seus compromissos collocando o

club em precarias condições, as quaes trariam a sua completa dissolução.

Levado a effeito o plano do barão de Angra, o Club deixou de existir em fins de 1872.

Dez anos depois, em março de 1882, o vice-almirante barão de Jaceguay, Arthur Silveira da Motta, que já fôra presidente effectivo da primitiva associação de officiaes da armada brazileira, reuniu no salão principal da Bibliotheca de Marinha alguns officiaes e empregados civis do Ministerio da Marinha e fundaram o ***Circulo da Marinha***, cujos estatutos foram discutidos e approvados.

Entre os 40 artigos dos seus estatutos consignava o *Circulo da Marinha* os seguintes:

"Art. 1º O *Circulo da Marinha* tem por fim proporcionar a seus membros, não só um logar de reunião e passa-tempo, como quartos mobiliados e mesa por preços modicos.

§ 1º Tambem promoverá regatas publicas, para o que poderá ter embarcações de sua propriedade.

§ 2º Só poderão ser socios effectivos do *Circulo* os officiaes do corpo da armada e das classes annexas, effectivos, honorarios, reformados e graduados, e os empregados civis das repartições de Marinha.

Serão convidados para fazer parte do *Circulo*, como socios honorarios, os principes da familia imperial.

Os cidadãos que tiverem sido membros do *Circulo*, na qualidade de ministros da Marinha, poderão continuar a sel-o, se assim lhes approuver, ou entrar de novo em qualquer época, de accôrdo com o art. 1º.

(...)

Art. 33 – Hávera no *Circulo*, além do salão commum de jantar, uma sala em que cada membro do *Circulo* póde levar até dous convidados para jantar.

Art. 40 – A commissão fica encarregada pela Assembléia Geral de tratar, desde já, da acquisição do terreno necessario a edificação do Circulo.

Paragrapho único. Esse terreno poderá ser comprado ou arrendado por prazo nunca superior a 30 annos."

A golpes de desusada força de vontade conseguiu o *Circulo*, que tinha a sua séde na Biblioteca da Marinha, formar um patrimonio de cerca de 15:000$, tendo então como seu presidente o vice-almirante barão de Ivinheima.

A imprevista morte do thesoureiro do *Circulo* collocou a associação em condições difficultosas e de tal fórma que teve de acompanhar o seu antecessor, o *Club da Marinha*.

Apezar do desanimo que lavrava no seio da corporação, a idéa de uma nova tentativa para seguro exito de uma instituição méramente constituida de officiaes de marinha, que não só pugnasse pelos interesses da classe e seu desenvolvimento, como fosse emissaria permanente da confraternisação de todas as marinhas estrangeiras que aportassem ao Brazil, um grupo de officiaes, cheios da maior boa vontade, ungidos do mais acrysolado amor pela corporação a que pertenciam e honravam, resolveu fundar o ***Club Naval***, em 12 de março de 1884, pelo que se reuniram no salão da Bibliotheca da Marinha.

Encorajados pela presença de grande numero de companheiros e pelo enthusiasmo que renasceu em grande parte dos membros da corporação, foi a 12 de abril desse mesmo anno installado o *Club Naval* no predio n. 35 da rua da Misericordia, tomando a vanguarda desse arrojado commettimento o capitão de fragata Luiz Felippe Saldanha da Gama e os officiaes de marinha Francisco Wanderley, Henrique Braune, Francisco Matta, Carlos Barroca, encarregados os dois ultimos da confecção da lei organica que deveria reger os destinos da mais altruistica instituição das classes armadas do Brazil.

A 19 do mesmo mez, fez o club a eleição da sua primeira directoria, que assim ficou constituida:

Presidente, Luiz F. Saldanha da Gama, vice-presidente, H. Pinheiro Guedes; 1º secretario, Benjamin de Mello; 2º dito, H. C. Braune; 1º thesoureiro, F.A. de Lima Franco; 2º dito, Carlos Barroca.

Directores: Francisco Matta, Adelino Martins e Edmundo Miller.

(...)

Estabelecido o Club no predio n. 35 da rua da Misericordia, foi a sua primeira mobilia adquirida pelos 1os Tenentes Santos Mattá, Wanderley e Braune, que se cotisárão para iniciar o primeiro donativo ao Club, sendo o aluguel desse predio de 140$, mensaes.

Em 30 de agosto de 1885 foi mudada a séde do Club para predio n. 29 da rua do Theatro, alugado pela quantia de 160$, mensaes.

(...)

Pequeno como era o prédio da rua do Theatro, o Tenente Santos Matta tratou de obter o predio da praça da Constituição.

Uma noite, achando-se na séde do Club unicamente aquelle Tenente e o seu collega Pereira Leite, foram-lhes entregues as chaves do predio da praça da Constituição, passando o Club a funccionar no dia seguinte no novo edificio, pelo aluguel mensal de 500$000.

Quando o Club solennisava, a 11 de junho, o anniversario da Batalha do Riachuelo no seu magnifico edificio da praça da Constituição, o ex-monarcha Sr. D. Pedro II, que alli comparecera, esteve lendo um quadro pendente da parede, trabalho do Tenente Santos Matta, contendo a relação dos socios do Club.

Depois da leitura Sua Magestade, dirigindo-se para o Ministro da Marinha e às pessoas presentes, ponderou: *Noto na relação destes socios a ausencia de grande numero de officiaes da Armada, principalmente de generaes. É preciso que todos os officiaes pertençam a esta instituição.*

Nesta solennidade o ex-Imperador foi saudado à entrada e à sahida do edificio por uma salva de 21 tiros de morteiros dados no telhado e por girandolas de foguetes illuminativos, sorpreza esta que muito penhorou o velho monarcha.

Em 1889, quando o Governo de então pretendeu enfraquecer o prestigio do Club Naval, o Ministro da Marinha julgou que o meio mais facil seria arredar do Club os membros da Directoria, pelo que os nomeou para diversas commissões fóra desta Capital e, apezar do titulo de *Club dos Tucanos* e da *Tesoura*, que alguem entendeu dar-lhe como menosprezo, elle manteve-se no seu pé de correcção e disciplina, arrostando impavido caprichos e má vontade.

(...)

Mais tarde mudou-se para a rua Sete de Setembro n. 35, onde tambem realizou as mais brilhantes festas.

(...)

Em 1890 diversos officiaes da Armada solicitaram do Marechal Deodoro da Fonseca a doação do terreno da **rua D. Manoel esquina da de S. José**, onde existiam velhas casas que serviam de dependencias da Ucharia do Paço da cidade e pertencentes então ao Estado.

Effectivamente o Governo Provisorio, que tinha como um dos seus membros o Vice-Almirante Eduardo Wandenkolk, Ministro da Marinha, acquiesceu à pretenção dos solicitantes com o seguinte termo de doação:

"Por despacho de 1 de agosto de 1891 mandou-se lavrar escriptura de doação perpetua e gratuita ao Club Naval para no terreno por elles occupados (arrendatarios) construir um edificio onde possa funccionar exarando-se na escriptura além das clausulas de direito e de praxe o de não

poder o mesmo Club dar-lhes applicação diversa."

"Por despacho de 30 de abril de 1892 foi concedida ao Club Naval autorisação para vender este predio nacional, estabelecendo o despacho de 15 de setembro de 1892 as condições da alienação."

Para garantia de posse o Club pagou de decimas atrazadas ao Thesouro Nacional cerca de oito contos de réis, dos velhos predios que existião nesse terreno.

Possue o Club Naval actualmente 500 socios, entre officiaes effectivos de classes annexas.

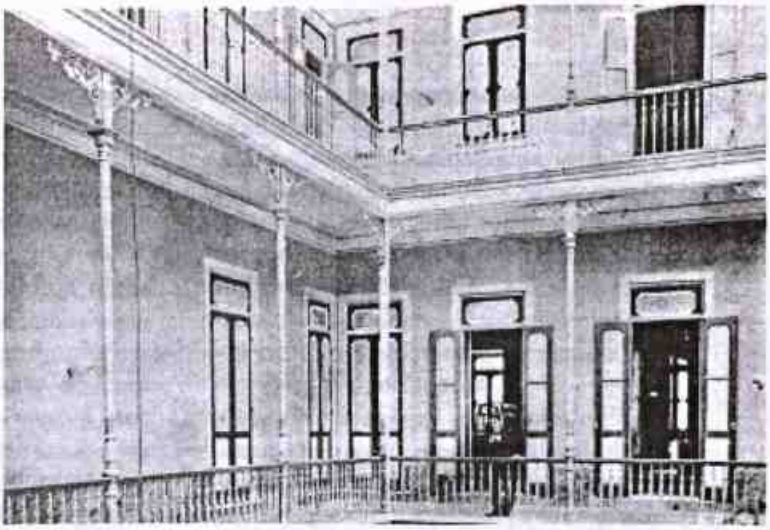
Contractada por 420:000$ a construcção do actual edificio que hoje se inaugura com os Srs. Bento da Cruz, Silva & C., foi elle delineado e planejado pelo Sr. Capitão de Mar e Guerra Corrêa da Camara, Engenheiro Naval.

(...)

O espaço ainda ha pouco tempo occupado por feios e alquebrados pardieiros encravados entre a Caixa Economica e a Secretaria de Agricultura, é hoje preenchido por um vasto edificio de tres pavimentos, tendo 17 metros de altura e 134 metros de perimetro exterior, abrangendo a superficie de 1.143 metros quadrados.

A fachada principal, voltada para a rua D. Manoel, mede 29m,60 e assim também a posterior, que olha para a rua Clapp; as fachadas lateraes, um pouco maiores, teem 39 metros de comprimento.

O prédio construído é o atual Museu Naval e Oceanográfico, na rua D. Manoel, nº 15, cujas fotografias da época reproduzimos.



(...)

Ao passar à nova administração que se empossou em 11 de junho de 1900, o 1º Secretario leu o seguinte resumo:

"(...)

A **Associação Protectora dos Homens do Mar**, guiada com acerto por sua digna Directoria, tem cada vez mais merecido as sympathias de todas as classes, devendo-se tal progresso à boa orientação daquelles que, a dirigindo, caminham em pról de seu ideal. Já são conhecidos de nosso povo os beneficios por ella distribuidos, quando os rigores do imprevisto ou dos vendavaes teem produzido catastrophes no mar.

O **Instituto Technico Naval**, a creação mais recente de nossa associação já começou, sem onus para o Estado, a demonstrar a necessidade de seus fins.

Os resultados apresentados pela **Escola Livre de Pilotagem**, que nesta casa funcciona, são a prova pratica do que venho de affirmar.

Durante o anno que hoje finda, as suas aulas funccionaram regularmente e tiveram como premio do trabalho o preparo dado a 12 de seus alumnos, que obtiveram a carta de piloto.

*
* *

Na mesma edição da revista, encontramos matéria traduzida pelo Primeiro-Tenente Filinto Perry, de autoria do Professor Dr. Roloff e publicada da *Marine Rundschau* de dezembro de 1900, intitulada **"As causas do insucesso marítimo de Napoleão I"**. Deste artigo extraímos:

Mostrámos em outro estudo como fracassaram as tentativas de restabelecimento da grandeza colonial da França por parte de Napoleão I, ante a insufficiencia do seu poder naval.

Varrida dos mares a esquadra franceza e constrangida a buscar refugio nos proprios portos contra a supremacia maritima dos Inglezes, não só puderam estes interceptar as communicações entre a metropole e as suas colonias, como successivamente se foram assenhorando destas sem que, a despeito dos maiores esforços, conseguisse Napoleão prestar-lhes auxilio efficaz.

Estudando ali apenas a sua politica colonial, e não uma phase historica da marinha franceza, deixámos de indagar da origem dessa inferioridade maritima. Será porém, certamente, do mais alto interese historico conhecer das causas que fizeram naufragar o salvador da França e restaurador dos seus exercitos, impedindo-o de celebrar sobre o oceano victorias como as que lograram estes no continente.

(...)

A realeza legara à revolução uma força naval respeitavel. A França dispunha em 1789 de 80 náos de linha, de 74 bocas de fogo, e cerca de igual numero de fragatas, de 30 a 50 canhões; emquanto que a Ingla-

terra, a primeira potencia maritima do mundo, contava talvez uns 115 navios de linha e o numero correspondente de embarcações menores, superioridade destruida em parte pelo maior armamento dos navios francezes. A revolução, compellindo ao exilio ou atirando ao cadafalso grande numero de officiaes da velha nobreza, solapou a disciplina e anarchisou a defesa naval, como devia pouco depois succeder ao exercito. Em menos de dois annos o quadro de officiaes ficou reduzido a um quarto de seu effectivo. Desorganisaram a administração dos portos para que a partilhassem diversos officiaes de igual posto, surgindo d'ahi continuos conflitos de competencia, e mesquinhos ciumes; as reservas foram descuradas; dissolveram a artilharia de marinha, que havia sido formada com desvelo, por julgarem a especialidade privilegio contrario aos principios democraticos. D'ahi em diante passaram a guarnecer as baterias dos navios com artilheiros das tropas de terra, sem attender à instrucção toda especial que exige o tiro à bordo.

(...)

Com mais clareza disse o historiador francez Chevalier: "O preparo da armada e a organisação das suas guarnições são a obra do tempo. Quando sobrevem o momento da luta, é tarde demasiado para se tratar de instituições. Deve-se, pois, na paz trabalhar sem interrupção por aperfeiçoa-las."

Não obstante as circumstancias desfavoraveis com que lutou este grande genio, se até certo ponto não conseguiu vencer as difficuldades, logrou em todo o caso lançar os alicerces de uma marinha militar; e é bem de crer que, sem a campanha russa e com mais algum tempo de governo, a despeito mesmo das guerras navaes, elle teria feito de novo passeiar através dos mares o pavilhão tricolor. A sua historia mostra-nos exuberantemente que a creação de uma marinha depende de tempo, tranquilidade externa, de uma habil industria, um florescente commercio maritimo e, finalmente, de uma população affeita à vida militar.

Na revista de fevereiro, destacamos, na seção do Noticiário Marítimo, matéria intitulada **"Fortaleza de Willegaignon"**:

Foi nomeada, por ordem do Quartel General da Armada, a seguinte Commissão para estudar os melhoramentos por que deve passar esta importante defesa interna do posto do Rio de Janeiro: capitão de mar e guerra Rodrigo José da Rocha, engenheiro naval capitão de mar e guerra José da Cunha Ribeiro Espinola, chefe das oficinas de artilheria, e engenheiro naval 1° tenente João Manoel de San Juan.

Esta Comissão é de parecer que Willegaignon precisa de importantes obras para se transformar num forte poderoso. Neste sentido o Sr. almirante chefe do Estado-Maior avisadamente pretende collocar os quatro grossos canhões do couraçado *Aquidaban*, que foram melhorados na Europa e que vieram montados em reparo de fortaleza. Esses canhões acham-se transformados e se os pode considerar, agora, como potentes e modernas armas de defesa para o tiro de ruptura.

Willegaignon, conforme nos consta, receberá tambem uma bateria de seis canhões Armstrong, tiro-rapido, que pertenceram ao cruzador-escola *Tamandaré*. Nestas condições, com uns dous tubos de torpedos, Willegaignon prestará na guerra relevantes serviços. Urge cuidar tambem da ilha das Cobras, posição estrategica digna de attenção.

Na revista de março de 1902, encontramos o artigo **"Instrumentos Náuticos de Lord Kelvin (Sir William Thomson)"** do Primeiro-Tenente Radler de Aquino, onde ele descreve detalhadamente o funcionamento da máquina de sondar.

E destacamos a matéria **"O cleptoscopio"**, traduzida da *Revista de Marina*, da Espanha, que transcrevemos a seguir:

É um apparelho optico de invenção do engenheiro naval italiano Russo Laurent, applicavel aos navios submarinos e que permitte observar o horizonte.

Os apparelhos de visão indirecta até então usados, vulgarmente denominados *periscopios*, teem o efeito de abranger um campo mui limitado, de forma que às mais leves oscillações do navio passam despercibidas.

Assim era o periscopio de Laurenti applicado ao submarino *Delfino*; e do major Daudernard que possue o submarino francez *Gymnote*.

Os francezes acreditaram ter dado um grande passo com o periscopio panoramico Mangin-Laussedat, installado no *Gustavo-Zéde*, aparelho esse incompleto, pois sob o ponto de vista militar tem o defeito de apresentar enormes dimensões, cerca de 40 c/m de diametro, que com facilidade é divisado pelo inimigo; quanto ao ponto de vista optico, as imagens são mui deformadas, sendo preciso examinar o campo com microscopio por pequenas zonas.

O *cleptoscopio* não é mais que o aperfeiçoamento do *periscopio* panoramico, com vasto campo, imagens naturaes e sem deformações; o *cleptoscopio* dá panoramas de 60º de campo, e submetiddo a varias experiencias em presença do ministerio e autoridades superiores da' armada italiana, seus resultados foram tão surprehendentes, que ignorando-se o principio em que se fundam, suppõe-se um paradoxo optico.

Com a descoberta de tão util apparelho se poderá examinar o horizonte, estando-se dentro do submarino submergido, embora a 6 metros de profundidade.

Há somente duas forças no mundo: o espírito e a espada. E o espírito sempre conquista a espada!

Napoleão

Serviço de Documentação da Marinha

O SDM é o órgão responsável pela memória da Marinha. O Serviço de Documentação tem como atribuição estudar, pesquisar e divulgar a história marítima brasileira e conservar o patrimônio histórico e artístico da Marinha do Brasil.

Criado em 1943, o SDM reúne atualmente sete departamentos, distribuídos em cinco prédios históricos:

- na Sede Ilha das Cobras funcionam os Departamentos de Arquivo, de História Marítima, de Publicações e Divulgação e de Administração;
- na Rua Dom Manuel (Praça XV) fica o Museu Naval;
- no Espaço Cultural da Marinha estão atracados o Navio-Museu *Bauru*, o Submarino-Museu *Riachuelo* e o Rebocador-Museu *Laurindo Pitta;*
- na Rua Mayrink Veiga está a Biblioteca da Marinha;
- o SDM abrange ainda a Ilha Fiscal – local onde foi realizado o Último Baile do Império.

Empenhado nesta árdua tarefa, o SDM tem desenvolvido, a cada ano, novos projetos, buscando maior interação entre a Marinha e a Sociedade. Como resultado deste trabalho, cerca de 300 mil pessoas visitaram o Complexo Cultural da Marinha (SDM) em 2001.

ERRATA

DOAÇÃO AO SDM

(3º trim./2000 – pág. 285)

O nome correto é:
CMG José Corrêa de Sá e Benevides.
A *RMB* apresenta desculpas.

Com ele você vai saber tudo sobre as aventuras do Brasil nos mares

Ele vai voltar. E quando isto acontecer, a História dos Mares do Brasil nunca mais será esquecida. Ele saiu de cena estrategicamente, mas logo as cortinas voltarão a ser descerradas e o Centro vai ganhar mais uma opção cultural. O Museu Naval está em fase de restauração. As obras estão a todo vapor. Enquanto isso, você pode visitá-lo na Internet, no endereço: http://www.sdm.mar.mil.br/mno.htm.

Saiba mais sobre a participação da Marinha na História do Brasil, desde o período das grandes navegações até 1910 - ano que marca a reestruturação da nossa Marinha com a incorporação dos primeiros encouraçados. O roteiro do Museu abrange *As Grandes Empresas do Descobrimento, As Invasões dos Séculos XVI e XVII, Conflitos das Fronteiras no Sul, Lutas da Independência, Campanha Cisplatina, Guerra Contra Rosas e Oribe, A Marinha do Reinado de D. Pedro II, Guerra do Paraguai, Revolta da Armada e a Marinha de 1910.*

Outra atração é a exposição sobre o Almirante Marquês de Tamandaré, na qual você conhece a trajetória marcante do Patrono da Marinha, vivenciada por todo Século XIX com elos até os dias de hoje.

Navegue pela Internet e conheça parte do acervo do Museu, rico em conteúdo histórico e artístico. Saiba mais sobre as figuras de proa da Fragata *Niterói* e do Vapor *D. Afonso*, e sobre a espada do Almirante Barroso. Conheça também o quadro "Salvamento da Nau *Vasco da Gama*", de Eduardo de Martino, o colar da Ordem da Rosa, o cronômetro de ouro e fotos do Imperador D. Pedro II, já no exílio - um presente da Princesa Isabel ao Marquês de Tamandaré.

Venha navegar no nosso *site*, e em breve poderá nos visitar!

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As estórias contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres da praça-d'armas e convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas, e por isso caracterizam várias fases da vida da Marinha.

São válidas, também, estórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso, por escrito ou por telefone (Almirante Brígido ou Comandante Correa - 2524-9460), que a *RMB* e seus colaboradores o transformarão em uma agradável leitura.

A LUZ DO COMANDANTE

O atendimento médico-odontológico às populações ribeirinhas da Amazônia, promovido pelos navios de assistência hospitalar da Marinha (NAsH), inclui também dentre aquelas populações, as comunidades indígenas da região.

Os relatórios da comissão, elaborados pelos comandantes dos navios após cada período de comando, cuja duração é de um ano, juntamente com a experiência da tripulação do navio, são as únicas fontes de consulta de que se valem os comandantes em exercício para realizarem suas missões.

Algumas comunidades indígenas, por terem pouco ou nenhum contato com o homem civilizado, e, por conseguinte, sem domínio algum da língua portuguesa, são extremamente arredias à presença do homem em sua região. Atendê-los requer verdadeiro jogo de paciência, até que se crie o vínculo necessário à aceitação do navio em suas terras. A habilidade em falar com o chefe indígena é fundamental para se fazer presente e cumprir a missão. Por vezes, cabe ao comandante firmeza e determinação ao negociar com o chefe e/ou morubixaba daquela tribo.

Contudo, não se conhece, até hoje, nenhuma ação hostil por parte daquelas comunidades. Todas as missões têm sido realizadas com sucesso total.

Com todo esse cenário de características atípicas, é natural que algumas vezes as coisas extrapolem a rotina.

O Navio de Assistência Hospitalar *Oswaldo Cruz*, de acordo com o planeja-

mento realizado pelo Comando da Flotilha do Amazonas, deveria prestar atendimento aos índios coxiros, comunidade localizada no alto Rio Negro. De acordo com os relatórios, aquela era a segunda vez que o navio para lá se dirigia, sendo que, desde a primeira vez, já haviam decorridos cerca de dois anos.

Pelo relatório anterior, o comandante verificou as dificuldades encontradas pela tripulação anterior quando do atendimento àquela comunidade.

E foi uma daquelas dificuldades registradas que o comandante viu se repetir quando da chegada de seu navio àquela aldeia.

Eis que, ao "abarrancar" (nome dado ao tipo de "atracação" ao barranco dos navios na região amazônica, em locais sem estrutura de porto), notou-se que os índios não se encontravam na aldeia. Numa observação mais de perto e detalhada, o Comandante e sua tripulação concluíram que a súbita debandada se deveu à chegada do navio, mesma atitude tomada na ocasião passada, conforme o relatório, comportamento que teve como conseqüência o atraso na chegada à outra comunidade, fato que agora aquele comandante não queria ver se repetir.

Por experiência extraída em pesquisa a relatórios passados, o Comandante sabia que os índios se recolhem para dormir ao pôr-do-sol, levantando-se ao nascer do sol. Não saem de suas ocas à noite, em hipótese nenhuma. Estava explicado o boicote. Para evitar o atendimento ou minimizar seu tempo, eles retornariam ao anoitecer somente para dormir, obrigando a passagem dos serviços para o dia seguinte. O tempo previsto de estadia do navio era de apenas um dia.

Pacientemente, o comandante determinou ao imediato que ficasse atento à chegada do chefe indígena. Determinou também que se instalassem todas as gambiarras de bordo por toda a aldeia, bem como que toda a tripulação estivesse pronta para os atendimentos, independente da hora de início.

Dito e feito: ao anoitecer, os índios começaram a chegar de todos os lugares. O chefe indígena, trazido pelo imediato à presença do comandante, disse ao mesmo que os atendimentos só poderiam se realizar no dia seguinte, porque seu povo, por falta da luz do dia, como de costume, teria que dormir ao pôr-do-sol.

Como resposta ao chefe índio, o comandante mandou que acendessem todos os "chuveiros" (nome como é conhecido, a bordo dos navios, o conjunto de luminárias) instalados na aldeia, fato que causou verdadeiro alvoroço na taba, por não entenderem de onde vinha tanta luz.

Tendo "caído por terra" o argumento do chefe índio, o chefe branco conseguiu que sua tripulação realizasse todo o atendimento previsto durante a noite, evitando, assim, o atraso em seu planejamento.

Com luz própria, o comandante havia iluminado uma apropriada idéia.

Colaboração: Capitão-de-Fragata
Inaldo Duprat Duarte

NOIVADO, UM SIMPLES HÁBITO DA TERRA

O Navio-Escola *Almirante Saldanha* iniciava uma nova viagem de instrução e de grandes alegrias, grandes esperanças, grandes expectativas, com grupo de jovens bem formados, em pleno vigor físico, esbanjando saúde e com um pensamento dominante: as conquistas que iriam fazer em plagas européias para as suas despedidas de solteiro ou para abrilhantar os seus currículos de solteiros inveterados, além,

naturalmente, dos *goods* que os próximos casamentos exigiam.

E lá ia navegando o *Saldanha*, atravessando o Atlântico em busca de seu primeiro porto "civilizado". Coube à Espanha esse privilégio, mas, pela cabeça dos guardas-marinha, diria que coube às espanholas essa "honra".

Recepção pelas autoridades, visitas protocolares e, depois de muita ansiedade, o licenciamento rumo às herdeiras, ou sucessoras, de Carmen de Bizet.

Se não foi uma unanimidade, uma boa parte dos brasileiros encontrou a sua "eleita" hispânica e por ela perdeu-se de amor.

E dentre eles, houve uma dupla, que eu vou contar, que, pelas circunstâncias peculiares, foi mais uma prova cabal da capacidade de improvisação e do safismo dos homens do mar.

Os dois colegas resolveram sair juntos na sua "caça" e lá foram eles pelos pontos classificados como os "quentes" para os propósitos em vista – não me perguntem como se identificam os "pontos quentes" em uma cidade desconhecida, mas o fato é que eles sempre são encontrados.

Ao passarem por uma praça, os nossos dois heróis cruzaram com duas lindas garotas que, provavelmente, ali estavam com o mesmo objetivo em relação aos brasileiros. Olhares, sorrisos, algumas poucas palavras iniciais e então um papo franco, desenvolto e fluente que os levou, os quatro, a uma casa de chá para um lanche mais "acolhedor".

Entre uma bola de sorvete, uma Coca-Cola e um biscoito, a conversa encaminhou-se para veredas mais diretas e chegou-se a um impasse: o que os brasileiros queriam só seria possível se eles ficassem noivos das duas – agora já identificadas como irmãs.

Um breve momento de hesitação, um cruzar de olhares entre os cavalheiros e uma resolução imediata: que não seja por isso. Acertaram, então, o pedido a seus pais para o dia seguinte, logo pela manhã.

Com os poucos beijinhos que renderam dessa primeira etapa do memorável encontro, houve a despedida cheia de esperança e emoção – elas foram para suas casas acertar os arranjos para o dia seguinte e eles... foram para uma joalheria, onde compraram lindos anéis.

Chegado o dia seguinte, lá foram os nossos magníficos heróis "caras-de-pau" para o endereço conhecido na véspera, trajando o jaquetão azul, aquele com colarinho duro impecável. Era preciso impressionar os "velhos" e, tanto mais formais, melhor seria. Assim pensavam eles...

Em ambiente totalmente familiar, os pedidos foram feitos e, pasmem, aceitos! Festa, abraços, várias taças de bom vinho espanhol e, entre desejos de felicidade eterna, acenos chorosos de mãe e pai, lá se foram os casais de noivos para... a sua maravilhosa lua-de-mel.

Contou-me um dos heróis que os dois ou três dias que restavam da estadia foram fantásticos! Pudera!

O que consegue o poder da juventude!...

Quem não tiver suas estórias para contar, não viveu; quem tiver, pode até ter machucado o coração, mas certamente valeram a pena.

Colaboração de:
Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
(Vice-Almirante – Reformado)

DESPEDIDA DEFICIENTE

O chefe da Seção de Organização de um Distrito Naval era o Comandante "Joca", como era conhecido em sua turma.

Muito bem quisto entre seus pares e subordinados, era ele uma figura humana ímpar, de inteligência pouco comum, porém, socialmente, era tremendamente desligado e desatento, o que dava a impressão de viver sempre no mundo da lua.

Dentre seus auxiliares, havia um servidor civil que, por ser advogado, assessorava-o diretamente nos assuntos jurídicos.

Eis que o referido auxiliar era portador de uma deficiência física.

Um belo dia, veio o desembarque do Comandante "Joca".

E foi durante o coquetel, em razão de sua despedida, na presença de todo o Estado-Maior, inclusive na do próprio comandante daquele Distrito, que o oficial, ao término de suas palavras, ao fazer os agradecimentos de praxe, o fez fechando suas palavras agradecendo, especialmente, ao mencionado servidor, ressaltando seus serviços e culminando ao dizer que aquele auxiliar havia sido seu verdadeiro "braço direito".

Teria sido tudo bastante natural se a deficiência física citada daquele servidor não fosse exatamente a inexistência de todo o braço direito.

Colaboração:
Capitão-de-Fragata (IM) ***Inaldo Duprat Duarte***

O SABICHÃO

Numa visita de normalistas à Escola Naval, o nosso aspirante voluntário para mostrar a escola aprestou-se a dar a mão a uma esbelta e bonita estudante no momento em que ela soltava da lancha para o cais, tal qual um pássaro *leve* como uma pluma.

E querendo ser gentil, disse, naquele momento: "A senhorita é bem leviana".

Não é de se estranhar que o tal aspirante tenha passado a ser chamado de... acadêmico.

Colaboração:
Bernard David Blower
Almirante-de-Esquadra (Refª)

O MARINHEIRO ESCAMADO (?) DO CRUZADOR *TAMANDARÉ*

Nunca fui de reclamar. Afinal, jamais fui cafiado; muito pelo contrário, era perseguido por ter fama de escamado.

Assim, o contramestre sempre arranjava trabalho extra.

O contramestre era o Suboficial Teodósio, gente fina, claro, fina porque era magro. A figura era magra, mas ele era grosso comigo. Sempre dizia que eu era escamado:

"Não tem conversa. Escamado trabalha dobrado. E é bom não chiar, hein."

E eu não chiava.

Trabalhava como um mouro, só pela fama (calúnia) ingrata, que me causou muito cansaço e cenas cômicas, como a que, ao limpar o costado, na prancha, alguém caiu ao mar.

Ainda pude notar o quepe. Era o contramestre.

Caí ao mar e fui nadando, subi o portaló e dei de cara com o oficial de serviço.

"Ei, o que é isso?", perguntou.

"Caí na água, tenente", expliquei.

"Sai daqui. Te safa. Sai", retrucou.

Lá fui eu todo molhado.

E a turma caindo na risada e dizendo: "Seu escamado. Caiu na água, morrinha". Todos rindo. O contramestre ria, ria.

Era no velho *Tamandaré*, *C-12*, ano 1960.

Um navio vistoso. Já virou sucata, claro. E vim a saber que o *Tamandaré* fora o *St. Louis*, da U.S. Navy, danificado na Batalha de Guadalcanal pelos nipos. E estava ancorado em Porto Pérola (Peaarl Harbour), Base Naval no Havaí, quando, em dezembro de 1941, os nipos chegaram furiosos. Um navio com passado guerreiro. Pois é. Esse *Tamandaré*...

"Você subiu o portaló desse jeito, seu maluco? Por que não subiu pelo cabo da prancha até o convés? Voce não tem jeito, hein", me dizia o contramestre.

"Chefe, não sou trapezista e o cabo da prancha não tinha nós para apoiar o dedo do pé", justifiquei-me.

Ele bronqueou: "Olha que morrinha. Quer facilidade".

"Chefe, os americanos usam cabos com nós. Eu vi os marinheiros no costado. Era fácil subir com cabos com nós e até escadas. Aqui só quem é de circo", disse eu.

Eu estava certo. Para limpar o costado de um destróier, os americanos usam escada e cabos com nós. E o costado de contra-torpedeiro é bem baixo. Baixinho. Imagina o *Tamandaré*, alto, alto. Cabo molhado, escorregadio. Só quem é trapezista, o que não era o meu caso.

E todos riam. "Escamado tem desculpa para tudo."

*
* *

E eu com a má fama. Logo eu, trabalhador. Amo a labuta e a faina. Faxina era comigo mesmo. Nunca fugi da raia. Por isso dei banho no comandante.

Foi Melo Batista, capitão-de-mar-e-guerra.

Ali, de mangueira em punho, molhava o convés. De repente, a mangueira explode, e um esguicho sobe como fonte. Eis que surge o comandante todo molhado.

"Ei, quem fez isso", perguntou.

Gelei.

"Comandante, olhe aqui. A mangueira estourou. A pressão rompeu tudo."

Ele examina tudo, levanta-se, me olha sério e diz: "Tudo bem. Foi um acidente".

E sai todo molhado.

Ao longe, o contramestre observava.: "Seu morrinha, como você fez isso? Deu um banho no comandante".

"Chefe, olhe isto. Estourou. Veja."

Chega o capitão-tenente: "Ei, o que aconteceu?"

Repeti tudo.

Ele se dirige ao convés do comandante.

De repente, surge o Comandante Melo Batista de roupa nova, dizendo:

"Olha, precisamos de mangueiras novas. Ele não teve culpa".

Hoje penso diferente. Mangueira velha não suporta uma pressão mais forte. Vai daí... Hein? Quem controlava a pressão?

A marujada adorava o comandante.

Sei lá... Se eu sou responsável pela pressão e sei das mangeiras velhas, posso rompê-la com um nível mais forte. Hein? Mandar molhar o convés justamente na hora em que o comandante, após o café, se acha em sua poltrona no seu convés privativo é algo que me chamusca os neurônios. Sei lá. Foi um estouro forte.

Eu comicho neurônios até hoje. Claro, só a *posteriori*, claro.

*
* *

O Comandante Melo Batista era do tipo de comandante que conversava com marinheiros.

Na sua despedida, todo o convés acenava para ele. Era coisa espontânea.

O carro passa e alguém grita: "Ei, olhem, o Melo Batista vai embora".

Nós acenando.

O Velho se vira e, pelo vidro traseiro do carro, acena e ri; ri e chora ao mesmo tempo.

Emocionou-se o velho comandante.

A marujada lhe saudava. Espontaneamente, hein. "Seu baitola, você deu banho nele, hein." "Eu já disse, foi acidente. Acidente."

Depois, o Comandante Melo Batista foi a almirante e foi líder revolucionário de 64. Mas acabaria indo para casa. Caiu no ostracismo. Tempos após morreria.

E eu dei banho nele, hein. Sem querer, claro. Mas com tanta gente merecendo levar banho gelado às 9 horas da manhã, como o contramestre que me matava na faina, e eu fui logo molhar um sujeito nota dez como aquele oficial.

Pois é. Nostalgia é o que resta aos gorgotas. Essa Marinha... Esse *Tamandaré*...

Colaboração de:
Eraldo Mineiro da Silva
3º SG (Refº)

GREVE

A CONJUNTURA

Anos 60, o governador do antigo Estado da Guabanara (Rio de Janeiro) comprara na Itália vários ônibus elétricos que viriam pelos navios do extinto Lloyd Brasileiro. Hoje não existem nem os ônibus nem o Lloyd.

Os navios do Lloyd, que eram apelidados de "bomba", tinham nomes de países da América Latina.

Os ônibus elétricos iriam substituir os bondes. Para isso, os paralelepípedos e os antigos trilhos das ruas foram cobertos com asfalto. Foram colocados postes nas calçadas e estendidos fios que conduziriam a energia elétrica para os motores dos ônibus. Na verdade, só estavam faltando os ônibus.

O governador programara uma festa para a inauguração.

O *Lloyd Uruguai* chegava a Recife, vindo da Itália, com os ônibus elétricos para o Rio de Janeiro, quando a greve dos oficiais da Marinha Mercante eclodiu. A Marinha de Guerra foi chamada para assumir os diversos comandos dos mercantes.

Oficiais superiores e intermediários embarcaram em aviões da Força Aérea com destino aos diferentes portos.

Para Recife convergiram muitos navios. O cais não foi suficiente para que todos atracassem e o *Lloyd Uruguai* teve que ficar fora do porto, aguardando sua vaga.

A idéia era que oficiais da Armada, ao chegar, ocupassem de imediato os navios, resolvendo o problema de alojamento.

Então, o grupo do *Lloyd Uruguai*, tendo chegado tarde, passou grande parte da noite literalmente a ver navios, procurando o seu navio. Não o tendo encontrado, ficou sem ter onde dormir. O comandante designado telefonou para a Base Naval, solicitando que fosse providenciado alojamento para ele e seus oficiais. Obteve como resposta que já não havia mais acomodações disponíveis. Os hotéis também estavam lotados com o pessoal da Marinha Mercante que havia deixado os navios. A solução encontrada foi distribuir o grupo pelos vários mercantes que estavam no porto, faina essa que durou quase o resto da noite. Como alguns navios iriam sair bem cedo, teve gente que não chegou a fechar os olhos.

No dia seguinte, o *Lloyd Uruguai* atracou. Seus oficiais desembarcaram, sendo substituídos pelos da Armada. Havia car-

ga para Recife e Salvador e embarque de materiais para o Rio de Janeiro. A estimativa seria partir no dia seguinte.

Nesse ínterim, a greve terminou: os oficiais da Mercante, em sua maioria, reocuparam seus postos, exceto os do *Lloyd Uruguai*, que chegaram de uma viagem ao exterior e já haviam partido para suas casas. Começaram a sobrar oficiais da Marinha de Guerra no porto de Recife. A ordem foi que o *Lloyd Uruguai* os levasse de volta. Vieram para bordo cerca de 20 oficiais entre capitães e primeiros-tenentes.

TRAVESSIA RECIFE-SALVADOR, À NOITE

Normalmente, o serviço de bordo no passadiço, onde fica o timoneiro é feito pelo oficial responsável pela condução do navio, pelo timoneiro, que manobra o leme, e por um ou dois vigias, que observam o horizonte e alertam o oficial de serviço sobre qualquer anormalidade. Revezam-se de quatro em quatro horas.

Como eram muitos os oficiais do Corpo da Armada, o intervalo de serviço no passadiço foi reduzido para duas horas.

Na verdade, o comandante ficava lá até quase meia-noite.

Este já se havia recolhido, quando foi chamado pelo primeiro-tenente de serviço, do quarto de meia-noite às 2 horas, informando que o navio estava em rumo de colisão com outra embarcação. Adicionava que estava absolutamente certo, pois já havia feito várias observações e a marcação era constante e, conseqüentemente, estavam convergindo para um mesmo ponto, vindo como resultado a se chocar.

O comandante sobe rápido ao passadiço e, depois de acostumar a vista, pergunta onde está a embarcação em colisão.

O tenente aponta para a proa.

O comandante vê ao longe, lá no horizonte, uma luz, sem luz de esteira (luz de alcançado) do outro navio, que segui-a com mesmo rumo e velocidade.

O comandante, nessa noite, perdeu o sono.

CHEGADA A SALVADOR

O *Lloyd Uruguai* era um navio a turbina e, carregado como estava, deslocava cerca de 15 mil toneladas.

O comandante, submarinista, acostumado com os seus navios, comparativamente pequenos em tonelagem (quase a décima parte do *Lloyd Uruguai*) e propulsão a motor diesel, teria que fundear na Baía de Salvador.

Com as máquinas paradas, o navio com pouco segmento a vante, o comandante pergunta ao imediato, também submarinista, o que ele achava, se era hora de largar o ferro. O imediato faz que sim com a cabeça.

Só havia uma âncora a bordo, o outro ferro havia sido perdido na Itália.

O comandante dá a ordem: "Larga o ferro!".

A amarra começa a correr, o navio não pára.

Finalmente, o mestre do navio grita: "A amarra correu toda até o último elo! As sapatas do freio queimaram! Navio fundeado!".

O comandante lembrou-se do Capitão Vasco Moscoso de Aragão, personagem de Jorge Amado no livro *Os velhos marinheiros*.

A diferença era em frear uma carreta e um fusquinha.

Colaboração:
Munir M. Hanna Al-Zuguir
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refª)

Biblioteca da Marinha, na rota das grandes navegações

Um mundo ainda desconhecido, mas marcado pela audácia de homens de espírito aventureiro. Antigas rotas marítimas, definidas pelas constelações, guiavam esses homens a mares distantes. Assim era no tempo da descoberta das Américas. Conheça mais sobre os mares dos grandes navegadores da História e viaje a uma época em que piratas e corsários cruzavam os oceanos.

A Biblioteca da Marinha, na Seção de Mapoteca, possui uma coleção de cartas náuticas dos séculos XVII e XVIII e, na Seção de Obras Raras, livros sobre diversos assuntos, especialmente científicos, além de uma coleção de álbuns e outras de roteiros de navegação, incluindo obras do século XVI.

Com um acervo de aproximadamente 110 mil volumes, a Biblioteca é especializada nas áreas de História Naval, História Geral e do Brasil, além de Cartografia.

Venha navegar pelos séculos. A Biblioteca da Marinha situa-se à Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro e funciona de segunda a sexta-feira, das 8h às 16h45min.

Rua Mayrink Veiga,28
Tel: (0XX-21) 2516-8784
2516-9654

DOAÇÕES AO SDM

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

Relação dos doadores do 3º trimestre de 2001

Escola de Aprendizes-Marinheiros do Espírito Santo	3 volumes
Contra-Almirante (IM) Paulo Mário Beserra de Araujo	2 volumes
Contra-Almirante Max Justo Guedes	2 volumes
Vice-Almirante (Refº) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt	1 volume
Arquivo Nacional	1 volume

PERIÓDICOS RECEBIDOS

ALEMANHA

Naval Forces – nº 03/01; nº 4/01; nº esp./01
Planet Aerospace – out./dez. 01; jan./mar. 02

ARGENTINA

Boletin del Centro Naval – abr./jun. 01; jul./dez. 01
Revista de Publicaciones Navales – 2º quad./01

BRASIL

Adesguiano – maio/01
Associação Nacional dos Veteranos da FEB – Out./01
Blumenau em cadernos – set./out.01
Informativo Marítimo – jul./set.01
Passadiço – Ano 14/01
Pesquisa FAPESP – out./01
Pesquisa Naval – Out./01
Revista da Cultura – jan./jun.01
Revista do Clube da Medalha do Brasil – 1º sem./01
Segurança e Desenvolvimento – jan./dez.01 – ed. esp.
Tecnologia e Defesa – nº 18/01

EQUADOR

Revista del Instituto de História Marítima – jun./01

ESPANHA

Fundación Hsipania de Barcos de Época – verano 2001
Revista de História Naval – nº 73/01
Revista General de Marina – jun./01; jul./01

ESTADOS UNIDOS

Imago Mundi – nº 53
Jane's Intelligence Digest – mar./01
Jane's International Defense Review – set./01
Mariner's Mirror – maio/01; ago./01; nov./01
Politics & Policy – jun./01
Proceedings – set./01; out./01; nov./01
Sea History – Autumn/01

FRANÇA

Chasse-Marré – jul./01; ago./01; out./01; nov./01
Rouen Port – Autumn/01

ITÁLIA

Rivista Marittima – out./01; Índice Anual 1997-2000

PAÍSES BAIXOS

Holland Horizon – set./01

PORTUGAL

Anais do Clube Militar Naval – abr./jun.01
Revista de Marinha – out./nov.01

NOSSOS NAVIOS

NOSSOS SUBMARINOS

NOSSOS ARTISTAS

O Contra-Almirante (RRm) Ivan Simas de Oliveira é um dos "nossos artistas" e seu trabalho já foi apresentado pela Revista Marítima Brasileira *do 1º trimestre de 1996, à p. 241.*

Volta o nosso artista a mostrar um trabalho de grande interesse histórico, retratando todos os navios da Marinha que existiram no século que passou.

É uma série extensa que publicaremos aos poucos, em páginas especiais que permitam ao leitor, ou aos seus filhos, colecioná-las em um arquivo escolar comum e assim conhecer a sua Marinha.

A primeira série é a dos submarinos.

SUBMARINOS – A ARMA ESTRATÉGICA DO SÉCULO XX

Texto e desenhos de: IVAN SIMAS DE OLIVEIRA
Contra-Almirante (RRm)

Em 1900, foram incorporados às Esquadras de seus países os dois primeiros submarinos: o *Narval*, na França, com propulsão a vapor, e o *Holland*, nos Estados Unidos, a motor a gasolina. Quando submersos, um motor elétrico alimentado por bateria fazia girar o hélice. Armamento: torpedos. (Veja *RMB* 4ºtrim/2000 - pág. 178 e *RMB* 3ºtrim/2001 - pág. 29.)

Mais compacto e prático que as máquinas a vapor, durante dez anos, o motor a gasolina foi o principal sistema de propulsão dos submarinos quando navegando na superfície. Logo seria suplantado pelo motor diesel, que, devido às características desse combustível, diminuía os riscos de incêndio e explosão.

O primeiro grande teste do submarino como arma naval ofensiva surgiu na Primeira Guerra Mundial. No dia 5 de setembro de 1914, o Submarino alemão *U 21* afundou o Cruzador inglês *Patheinder* e, no dia 22, o *U 9* afundou, em poucas horas, outros três cruzadores, *Hogue*, *Abouquir* e *Cressy*, quando patrulhavam o Canal da Mancha.

Quando a Alemanha decidiu que seus submarinos atacassem tanto os navios de guerra quanto os mercantes, a campanha submarina tornou-se uma corrida entre os afundamentos dos mercantes e sua reposição, cuja carga era valiosa ao esforço de guerra aliado. Até abril de 1917, 430 navios mercantes aliados ou neutros haviam sido afundados, o que fazia parecer que a Alemanha venceria a corrida.

Entretanto, a introdução dos comboios, o reforço dos contratorpedeiros na guerra anti-submarino e também a enorme produção de navios mercantes nos estaleiros inverteram a situação. No final da guerra, os alemães tinham fabricado 344 submarinos, enquanto 226 estavam em construção.

A dotação do armamento dos primeiros submarinos brasileiros, incorporados em 1914, resumia-se a quatro torpedos, seu único armamento.

Pouco antes da Primeira Guerra, alguns submarinos foram dotados de canhão e metralhadora. Em 1912, a Rússia equipou o primeiro submarino, o *Krab*, para operações de minagem.

Logo o calibre dos canhões e o porte dos submarinos atingiram proporções descabidas. Em 1934, a França incorporava o *Surcouf*, classificado como submarino-cruzador, com deslocamentos de 2.880/4.300 toneladas (numerador, superfície e denominador, submerso), armado com dois canhões de 8 polegadas (203 mm) e um hangar capaz de abrigar pequeno avião. Foi o único exemplar. (Veja *RMB* 1ºtrim/1996 - pág. 263 e *RMB* 4ºtrim/1996 - p. 252.)

Depois da Primeira Guerra Mundial, o submarino já estava efetivamente incorporado ao arsenal naval das grandes potências. Mas ao término da Segunda Guerra Mundial, foi que o "barco", assim apelidado pelos seus tripulantes, tornou-se arma naval exepcional com a invenção do esnorquel[1], a melhor sensibilidade dos aparelhos eletrônicos e outros aperfeiçoamentos.

Os Estados Unidos, com o Programa GUPPY[2], modernizaram um grande número de seus submarinos veteranos da Segunda Guerra Mundial.

Entretanto, foi somente em 1955, com o *Nautilus*, primeiro submarino com propulsão nuclear, que o "barco" transformou-se em autêntico SUBMARINO.

A propulsão nuclear liberou o submarino da dependência do ar atmosférico, passando o tempo de permanência submerso a ficar subordinado à vontade dos seus tripulantes e à duração dos suprimentos. Mesmo com o navio mergulhado, o ar interior é purificado graças ao sistema de filtros para remoção do gás carbônico. Além disso, o vapor da instalação propulsora, que movimenta os geradores de eletricidade, também produz água potável pela destilação da água salgada.

Atualmente, o sistema de propulsão pode ser convencional (diesel-elétrico) ou nuclear.

A construção de submarinos nucleares dotados de mísseis balísticos transformou-os em importante arma estratégica. Desse modo, os nucleares são hoje divididos em dois tipos principais: os de ataque a outros navios e os armados com mísseis balísticos.

O Brasil, no século XX, importou os primeiros submarinos (sete) da Itália, desde 1914 a 1937. A partir de 1957, recebemos dos Estados Unidos 11 unidades, as últimas em 1973. Neste mesmo ano, tem início a era britânica, que participa com três *Oberon*, e da Alemanha, em 1989, onde adquirimos um e a tecnologia para construção de outros em nosso país. No dia 18 de novembro de 1993, era lançado ao mar no Rio de Janeiro o primeiro submarino construído no País, o *Tamoio*, incorporado em 1994. Em 1996, segue-se o *Timbira*. No dia 22 de dezembro de 1999, foi incorporado o *Tapajó*.

Quando o nosso primeiro submarino com propulsão nuclear for incorporado, o verdadeiro SUBMARINO, o Brasil terá alcançado no mundo significativa estatura militar e, conseqüentemente, política.

Adotando o Brasil postura estratégica defensiva contra pretensões alienígenas de domínio do nosso mar, o submarino nuclear será, sem dúvida, um fator dissuasório de grande peso específico a essas pretensões.

---

[1] N.R.: Esnorquel – sistema utilizado pelos alemães durante a Segunda Guerra Mundial que permite ao submarino aspirar o ar da superfície mesmo submerso, na cota periscópica. Com isso podem ser acionados os motores diesel.

[2] N.R.: GUPPY – programa da Marinha Americana para aumentar a velocidade de seus submarinos quando submersos, através de alterações na superestrutura e dotação de baterias mais eficientes.

SÉCULO XX
1901 – 2000

ORDEM ALFABÉTICA

NOME	INDIC VISUAL	PAÍS CONSTRUTOR	CLASSE	ANTIGO NOME	COMPRIMENTO (METROS)	INCORPORAÇÃO	BAIXA
AMAZONAS	S 16	ESTADOS UNIDOS	GUPPY III - BALAO	GREENFISH	99,5	1973	1992
BAHIA	S 12	ESTADOS UNIDOS	BALAO	PLAICE	93	1963	1973
BAHIA	S 12	ESTADOS UNIDOS	GUPPY II - TENCH	SEA LEOPARD	93,7	1973	1993
CEARÁ	S 14	ESTADOS UNIDOS	GUPPY II - TENCH	AMBERJACK	93,7	1973	1987
F 1	F 1	ITÁLIA	FOCA	-	46	1913	1933
F 3	F 3	ITÁLIA	FOCA	-	46	1913	1933
F 5	F 5	ITÁLIA	FOCA	-	46	1914	1933
GOIÁS	S 15	ESTADOS UNIDOS	GUPPY III - TENCH	TRUMPETFISH	99,5	1973	1990
GUANABARA	S 10	ESTADOS UNIDOS	GUPPY II - TENCH	DOGFISH	93,7	1972	1983
HUMAITÁ	S 14	ESTADOS UNIDOS	GATO	MUSKALLENGE	95	1957	1967
HUMAITÁ	S 20	GRÃ-BRETANHA	OBERON	-	90	1973	1996
HUMAITÁ	H	ITÁLIA	ANSALDO	-	88	1929	1950
RIACHUELO	S 15	ESTADOS UNIDOS	GATO	PADDLE	95	1957	1966
RIACUHELO[1]	S 22	GRÃ-BRETANHA	OBERON	-	90	1977	1997
RIO DE JANEIRO	S 13	ESTADOS UNIDOS	GUPPY II - TENCH	ODAX	93,7	1972	1978
RIO GRANDE DO SUL	S 11	ESTADOS UNIDOS	BALAO	SAND LANCE	95	1963	1972
RIO GRANDE DO SUL	S 11	ESTADOS UNIDOS	GUPPY II - TENCH	GRAMPUS	93,7	1972	1978
TAMOIO	S 31	BRASIL	TUPI	-	61	1994	
TAMOIO	S 11	ITÁLIA	PERLA	ASCIANGHI	60	1937	1959
TAPAJÓ	S 33	BRASIL	TUPI	-	61	1999	
TIKUNA[2]	S 34	BRASIL	TUPI	-	61		
TIMBIRA	S 32	BRASIL	TUPI	-	61	1996	
TONELERO	S 21	GRÃ-BRETANHA	OBERON	-	90	1977	
TUPI	S 30	ALEMANHÃ	TUPI	-	61	1989	
TUPI	S 12	ITÁLIA	PERLA	NEGHELLI	60	1937	1959
TYMBIRA	S 13	ITÁLIA	PERLA	GONDAR	60	1937	1959

1 Submarino – Museu 2 Em construção

SUBMERSÍVEIS F1, F3 E F5
CLASSE FOCA

CONSTRUTOR: FIAT SAN GIORGIO, LA SPEZIA, ITÁLIA
1913-1933

CARACTERÍSTICAS

DESLOCAMENTO:		NA SUPERFÍCIE: 250 T; SUBMERSO: 370 T
DIMENSÕES:		COMPRIMENTO: 46 m; BOCA: 4,2 m;
		ALTURA DA BOCA LIVRE: 1,15 m
		CALADO: 3,20 m
RAIO DE AÇÃO:		NA SUPERFÍCIE: 1700 milhas a 8,5 nós
		SUBMERSO: 100 milhas a 4,5 nós
PROPULSÃO:		DIESEL-ELÉTRICA
PROFUNDIDADE DE TESTE:	40 metros	
TUBOS DE TORPEDOS:	2	
TORPEDOS:	4	
TRIPULAÇÃO:	23	

Com a chegada de três submersíveis, em 1914, o Brasil passou a integrar o limitado número de países que na época possuíam esse tipo de navio.
Os nossos três primeiros submarinos, corretamente denominados submersíveis, foram incorporados à Marinha brasileira na Itália. O F1 em 11 de dezembro de 1913, os outros dois em 1914, o F3 a 14 de março e o F5 a 6 de junho.
Após travessia de duração média de um mês, chegaram ao Rio de Janeiro. O F1 transportado e o F3 e F5 rebocados.
Deram baixa em 30 de dezembro de 1933, depois de 19 anos de serviços prestados.

SUBMERSÍVEIS F1, F3 E F5
CLASSE FOCA

CONSTRUTOR: FIAT SAN GIORGIO, LA SPEZIA, ITÁLIA
1913-1933

CARACTERÍSTICAS

DESLOCAMENTO:	NA SUPERFÍCIE: 250 T; SUBMERSO: 370 T
DIMENSÕES:	COMPRIMENTO: 46 m; BOCA: 4,2 m; ALTURA DA BOCA LIVRE: 1,15 m CALADO: 3,20 m
RAIO DE AÇÃO:	NA SUPERFÍCIE: 1700 milhas a 8,5 nós SUBMERSO: 100 milhas a 4,5 nós
PROPULSÃO:	DIESEL-ELÉTRICA
PROFUNDIDADE DE TESTE:	40 metros
TUBOS DE TORPEDOS:	2
TORPEDOS:	4
TRIPULAÇÃO:	23

Com a chegada de três submersíveis, em 1914, o Brasil passou a integrar o limitado número de países que na época possuíam esse tipo de navio.

Os nossos três primeiros submarinos, corretamente denominados submersíveis, foram incorporados à Marinha brasileira na Itália. O F1 em 11 de dezembro de 1913, os outros dois em 1914, o F3 a 14 de março e o F5 a 6 de junho.

Após travessia de duração média de um mês chegaram ao Rio de Janeiro. O F1 trasportado e o F3 e F5 rebocados.

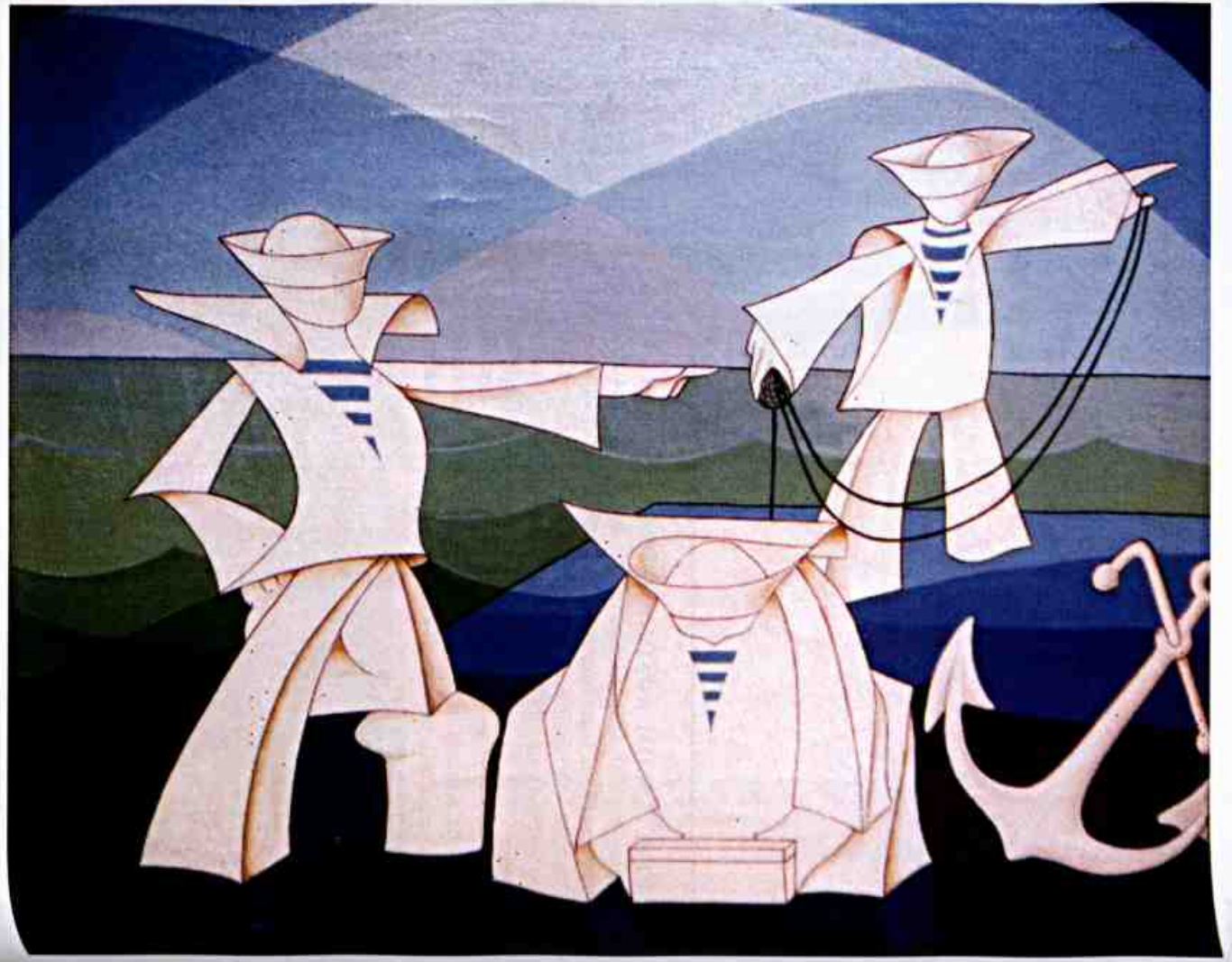
Deram baixa em 30 de dezembro de 1933, depois de 19 anos de serviços prestados.

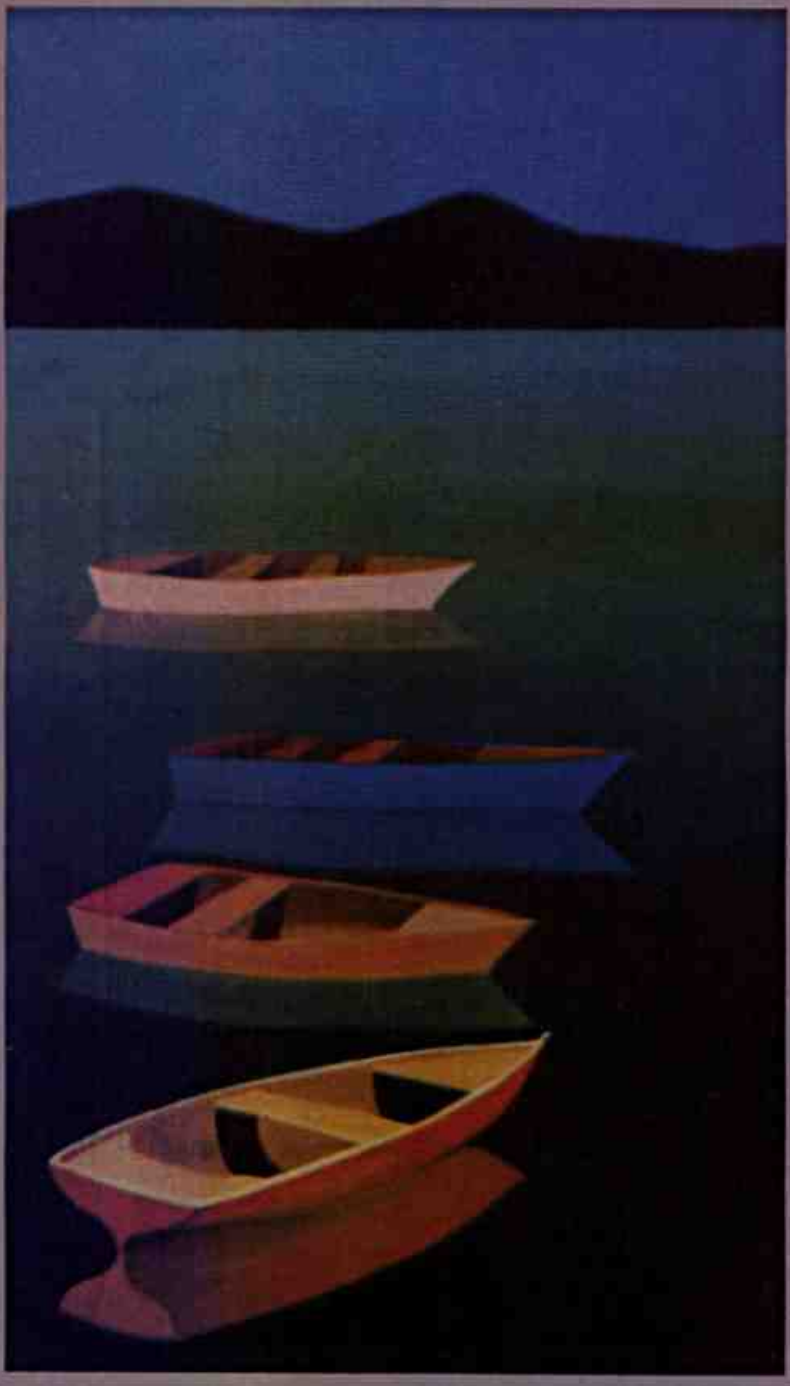
JOSÉ TESCOM ARAÚJO NEVES, nascido em Salvador, Bahia, a 21 de agosto de 1939, ingressou na Escola de Aprendizes-Marinheiros em 1954, ficando como agregado até 1957, quando se tornou aprendiz.

Em 1972, foi aprovado como oficial auxiliar da Armada e, em 1987, passou à Reserva no posto de capitão-de-corveta.

Iniciou-se na pintura nos idos de 1970, na Casa do Marinheiro, fazendo parte de um pequeno grupo de autodidatas.

Os afazeres da vida militar não permitiram uma dedicação mais aprofundada ao aprendizado da pintura, mas, nos últimos cinco anos, quando a carpintaria e outros passatempos permitem, pinta quadros apenas por lazer.

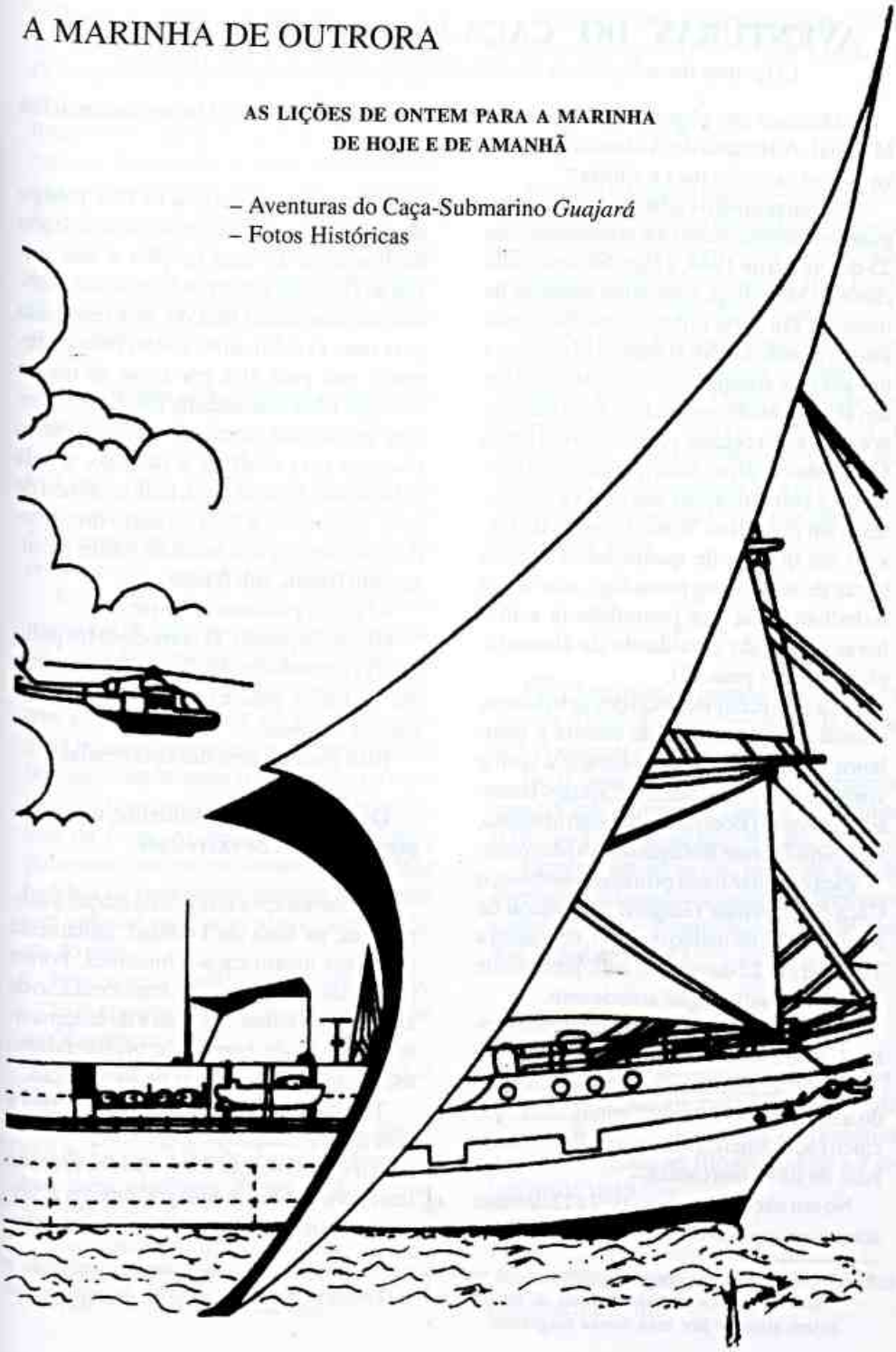




A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA DE HOJE E DE AMANHÃ

– Aventuras do Caça-Submarino *Guajará*
– Fotos Históricas



AVENTURAS DO CAÇA-SUBMARINO *GUAJARÁ*

(Algumas recordações do Guarda-Marinha Arthur Azevedo Henning)

Estávamos em plena Segunda Guerra Mundial. A Batalha do Atlântico Sul estava a meio caminho para a vitória.

Foi meu primeiro embarque, ainda como guarda-marinha, tendo me apresentado em 25 de janeiro de 1944, e logo fui designado chefe de Máquinas, sem muito entender de motores. Por sorte minha, o condutor-motorista, Suboficial (MO) Rubem Martins, era um auxiliar competentíssimo, além de ser um líder acatado por todos. Tive naquele homem um excelente professor. Não havia férias, aniversários, nem notícias das famílias. As comunicações por rádio e holofotes eram proibidas. Todos ficavam de serviço em quartos de quatro horas (quatro horas de serviço no passadiço, oito horas trabalhando na sua incumbência e oito horas dormindo e cuidando da alimentação e higiene pessoal).

O navio, recém-recebido dos americanos, iniciou suas atividades de escolta a comboios logo após o meu embarque e com a vinda do novo comandante, Capitão-Tenente Luiz Penido Bournier, e do novo imediato, Primeiro-Tenente Roberto Mário Monnerat.

Para escoltar o seu primeiro comboio, o Caça-Submarinos *Guajará* desatracou de Recife em 13 de março de 1944, chegando a Trinidad em 22 do mesmo mês, juntamente com mais quatro caças americanos.

Em Trinidad, recebemos bombas de profundidade e fizemos exercício de tiro real.

Na volta, desatracou no dia 31, chegando a Recife em 15 de abril tendo, com mais cinco caças americanos, escoltado um comboio de nove mercantes.

No seu terceiro comboio, de 2 a 12 de maio, aconteceram alguns fatos interessantes.

Ocorrência nº 1 – Ataque a submarino amigo

Aos nos aproximarmos da Ilha Tobago no dia 12 de maio, o comodoro americano negligenciou de suas funções e não avisou ao *Guajará* sobre um exercício de submarino americano fora da área reservada para isso. O submarino soltou bóia de fumaça, que para eles era aviso de que ia emergir. Meu comandante não hesitou: tocou postos de combate e preparou o *Guajará* para abalroar o inimigo, a toda velocidade. E abriu fogo, com o canhão de proa, destruindo a bóia no sexto tiro. Imediatamente surgiu o aviso de vários escoltas: **sub friend, sub friend**.

Aí então paramos o ataque.

Houve inquérito. O comodoro foi punido! O comandante do *Guajará* foi elogiado, inclusive pela excelente pontaria do canhão de proa.

Essa foi a viagem das ocorrências!

Ocorrência nº 2 – Acidente, na passagem para área de exercícios

Estávamos em exercício de ataque a submarinos, na Baía de Trinidad, juntamente com mais quatro caça-submarinos. Foram realizadas quatro corridas, com exercício de ataque por bombas-foguetes e de lançamento simulado de bomba de profundidade, usando cargas fumígenas de localização.

Terminado o exercício, seguimos para a área de verificação do *degausing**.

Ao entrarmos na área, não foi retirado um enorme cabo de aço que impedia a passagem do navio. O vigia de cabo, bem aco-

* N.R.: *degausing* ou cinta magnética, é um circuito elétrico que envolve todo o casco, eliminando o efeito magnético de toda a massa de ferro do navio. O objetivo é proteger o navio de torpedos que sejam atraídos por essa massa magnética.

modado numa cadeira, em um flutuante, não foi avisado da passagem do nosso navio. O *Guajará* estancou na água de repente, com o cabo preso ao hélice. As cabines foram arrancadas e o vigia, de sua cômoda cadeira, foi jogado n'água. O navio teve que ser docado para examinar-se o hélice; felizmente não houve avaria.

Neste comboio, o Caça-Submarino *Guajará* e mais seis escoltas suspenderam de Trinidad a 20 de maio de 1944 e chegaram a Natal a 28.

Ocorrência nº 3 – Ataque a submarino alemão

Logo após termos suspendido de Trinidad, retornamos ao porto por ter sofrido uma avaria o aparelho de som (como era chamado, naquele tempo, o sonar).

Dia 21 de maio de 1944, às 4h10, desatracamos, de encontro ao comboio. Seguindo pelo sul da Ilha de Tobago, tivemos contato submarino às 10h40 e efetuamos ataque com dez bombas de profundidade: duas bombas lançadas com o morteiro de boreste, duas bombas lançadas com o morteiro de bombordo, seis bombas pelas calhas da popa. As de maior profundidade provocam um tranco assustador. As duas bombas de baixa profundidade suspenderam uma coluna d'água alguns metros acima do mar.

Perdeu-se o contato com o submarino.

Este era alemão, e não americano, como na Ocorrência nº 1.

Depois de efetuada minuciosa busca, o *Guajará* voltou ao comboio.

No dia 25 de maio, o *Guajará* se destacou da escolta a fim de tentar localizar um bote com náufragos de um avião, o que não foi possível.

E retornamos a Recife.

Suspendemos em 21 de maio.

Atracamos em Natal dia 28.

No porto, fomos informados de que o submarino foi destruído pela aviação americana.

*
* *

No dia 1º de julho daquele ano de 1944, saímos à barra do Rio de Janeiro para render o Caça-Submarino *Gurupi* e continuar a varredura sonora do trecho Ilha Lage, Cotunduba, Rasa, Pai, Mãe e Lage.

No dia seguinte, entre 5h30 e 6h30, assistimos a um maravilhoso espetáculo, a saída da barra dos Contratorpedeiros *Marcílio Dias*, *Mariz e Barros* e *Greenhalgh* como escoltas de um transporte norte-americano que levava o primeiro escalão da Força Expedicionária Brasileira para a Itália.

*
* *

Em 21 de julho, deixamos Recife rumo à Ilha da Trindade, fundeando na Enseada dos Portugueses a 23.

De lá, suspendemos dia 25 juntamente com o Caça-Submarino *Gurupi* escoltando o Navio-Transporte *José Bonifácio*.

Escoltar um só navio, longe da rota de comboios, foi um descanso muito bom para a oficialidade e guarnição. Atracamos no Rio de Janeiro dia 31.

*

No dia 28 de novembro de 1944, suspendemos de Recife para Trinidad, onde chegamos dia 6 de dezembro. De lá saímos dia 16, atracando no Rio de Janeiro a 2 de janeiro de 1945.

*

Em Trinidad, experiências de máquinas e exercícios de tiro.

Na volta, em 20 de dezembro de 1944, tivemos avaria no radar. Recebeu-se do PCE *Lance* um técnico de radar, transportado para o nosso navio e devolvido ao navio americano por cabo aéreo (passagem de carga leve).

Operação difícil, com os dois navios na velocidade de cruzeiro e no rumo base.

Parte da escolta e dos mercantes atracou em Recife em 29 de dezembro. O *Guajará* seguiu como parte da escolta e dos mercantes para o Rio, atracando em 2 de janeiro de 1945.

*

Em Natal, houve **troca de comando** em 15 de janeiro de 1945. Apresentou-se o Comandante Aristides Campos Filho e desembarcou o Comandante Luis Penido Bounier.

Ocorrência nº 5 – O Atol das Rocas

Pouco antes dos festejos do fim da guerra, o Caça-Submarino *Guajará* foi solicitado para procurar náufragos do *Bahia*.

Suspendeu de Natal em 6 de agosto de 1945. Fundeou no Atol das Rocas ainda no dia 6. Suspendeu de Rocas em 7 de agosto. Atracou ao cais de Recife no dia seguinte.

Ao chegar no Atol das Rocas, recebi a ordem: guarnecer a pequena embarcação a remo e procurar náufragos no Atol. Escolhi a guarnição: o Guarda-Marinha Caraciolo e seis remadores experientes. Largamos a pano, mas a baleeira não tinha bolina e a embarcação foi arrastada pela correnteza. Usei o pequeno motor de popa, mas em pouco tempo ele "pifou"! Guarnecemos os seis remos e aproamos para a ilha.

Escolhemos uma pequena enseada e chegamos sãos e salvos.

Cuidadosamente iniciamos a busca, depois de levar a embarcação para lugar seguro.

Foi então que exploramos uma maravilha desconhecida! Duas dunas de areia com utilizações diferentes. A duna maior, repleta de ninhos de duas dezenas de espécies de aves diferentes, e com tantas aves que a duna inteira ficava à sombra, com o estrondo de um tiro de arma de fogo.

Os albatrozes defendiam os filhotes com bicadas. Era difícil andar sem pisar nos ovos. As aves, por instinto de preservação da espécie, recolhiam-se à Ilha dos Esqueletos, ao pressentirem a morte.

Na maré de vazante formavam-se pequenos córregos de 1 metro de largura com grande variedade de peixes de aquário, coloridos.

Caranguejos grandes e vermelhos, catava-se com a mão; com cuidado, pois suas garras eram poderosas.

Mas o mais grandioso estava submerso. O Atol tinha quase todo o centro formado de colunas de coral e passagens comunicando pequenas áreas, iluminadas pelo sol. Eram aquários naturais, muito iluminados, onde viviam as mais variadas espécies de peixes, desde cações a outros peixes, grandes e pequenos, brancos, pardos, vermelhos e pintados. Era efetivamente o paraíso animal.

O Suboficial Rubem Martins, o grande líder da guarnição

O *Guajará* tinha um comandante e um imediato altamente competentes. Mas o grande líder, depois deles, era o condutor das máquinas do navio. Negro, humilde, calado, mas dirigindo as máquinas com várias equipes, comandadas por ele. De competência indiscutível, arrastava suas equipes ao trabalho, no porto, no mar, nas horas de trabalho e nas horas de descanso. Sempre à frente, dando o exemplo e liderando o pessoal.

E durante toda a guerra manteve as máquinas em perfeito estado de funcionamento.

A Marinha reconheceu o seu valor.

Passou para o Quadro Auxiliar, foi encarregado da Escola de Motores do CIAW e galgou, com distinção, todos os postos de oficial, até o de capitão-de-mar-e-guerra!

O Rubem Martins foi, com as limitações da graduação de suboficial, o mais competente de bordo!

O *Guajará* foi a minha primeira experiência de oficial embarcado.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS>/Campanha do Atlântico Sul/*Guajará* (C. Sub.); Henning, Arthur Azevedo (GMR); Md'O;

O futuro de um filho é sempre obra de sua mãe.

Napoleão

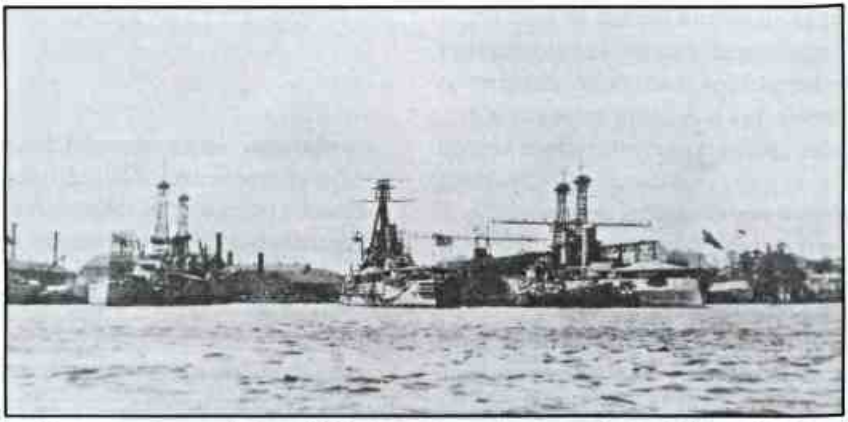
FOTOS HISTÓRICAS

O historiador norte-americano Robert Scheina, faz algum tempo, concedeu-me o privilégio de acessar e reproduzir a parte relativa à Marinha do Brasil do vasto material que coletara em suas pesquisas sobre a história militar latino-americana.

Ali encontrei documentos interessantes, os quais estão sendo submetidos a análise preliminar, para se identificar o seu real valor.

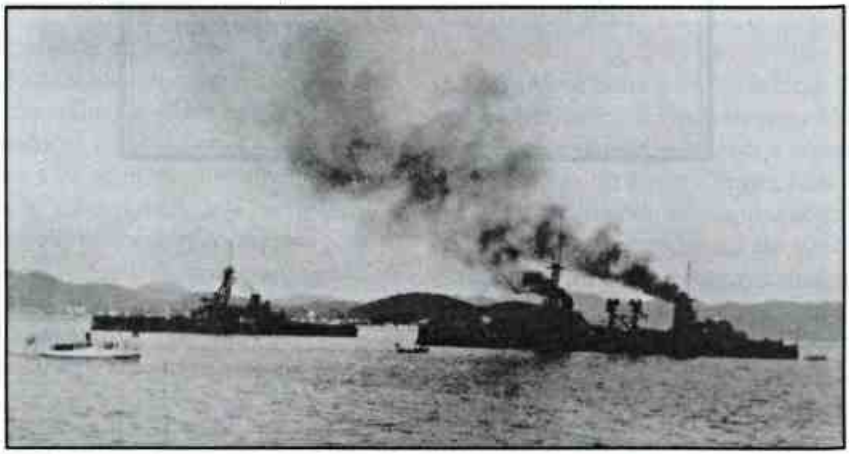
Como uma primeira amostra do que foi obtido, apresentamos a seguir algumas fotografias, originalmente pertencentes ao Serviço de Inteligência da Marinha dos Estados Unidos e da Coleção Guarda Costeira, obtida por Robert Scheina.

Colaboração de: GUILHERME M. DE ABREU
Capitão-de-Mar-e-Guerra



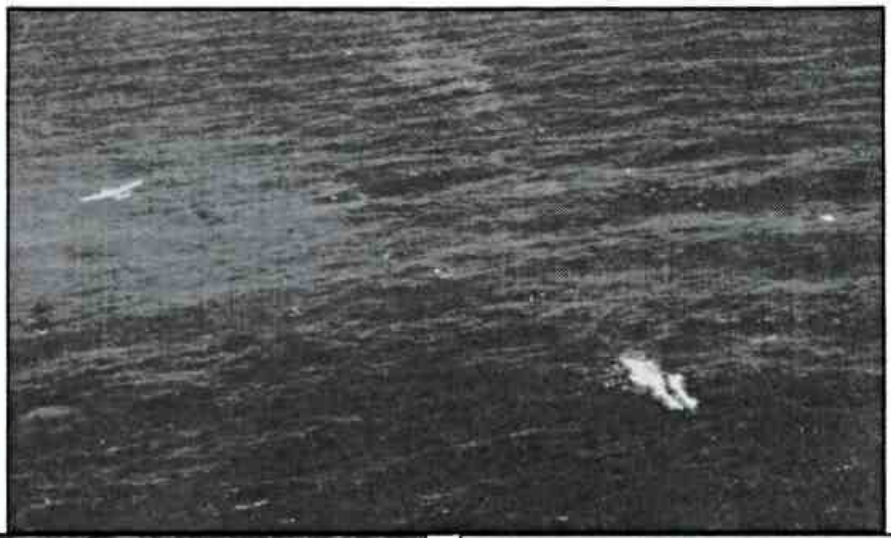
Da esquerda para direita: USS *Arizona* (o mesmo que seria afundado em Pearl Harbor, em 1941), o Encouraçado *São Paulo** e o USS *North Dakota*, atracados no New York Shipyard (Foto, da US Coast Guard Collection, National Archives)

Conforme anotação de Robert Scheina, "Uma visão rara!, um *dreadnought* brasileiro e um argentino fundeados próximos, em foto anterior à Primeira Guerra Mundial"



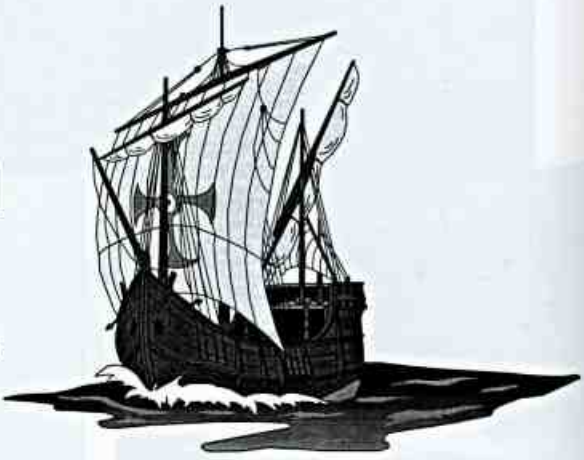
* N.R.: O E. *São Paulo* esteve no estaleiro de N.Y., para modernização, nos anos de 1918 e 1919.

Submarino classe *Tupi*, em exercício com um B-24 norte-americano durante a Segunda Guerra Mundial, em 17/12/1943



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

Seus amigos ficarão encantados com os *souvenirs* que você irá mostrar. São peças artesanais que representam o que de melhor existe nos acervos das unidades culturais da Marinha. Compre, dê de presente, mas convide-os para que conheçam pessoalmente o Complexo Cultural da Marinha.



Recanto Naval

Decoração Náutica

Espaço Cultural da Marinha
Telefone: (21) 3870-6025 r. 13
Museu Naval e Oceanográfico
Telefone: (21) 2533-6174

NECROLÓGIO

✞ 7/8/2000 – AMAURY COSTA AZEVEDO OSÓRIO
✞ 20/12/2000 – ADALBERTO CORRÊA CAFÉ
✞ 2/6/2001 – EDGARD TEIXEIRA DA SILVA
✞ 30/7/2001 – ROBERTO ANDERSEN CAVALCANTE
✞ 3/9/2001 – JORGE DE QUEIROZ COMBACAU

AMAURY COSTA AZEVEDO OSÓRIO
☆ 26 de julho de 1912
✞ 7 de agosto de 2000

O Almirante Amaury Costa Azevedo Osório, nascido no antigo Distrito Federal e filho de Fernando Jacyntho Osório e de Aurora Costa Azevedo Osório, entrou para a Escola Naval em 21 de março de 1929, de lá saindo guarda-marinha em 28 de novembro de 1932.

Seu 5º ano escolar foi feito no Navio Auxiliar *Vital de Oliveira*, onde embarcou em 17 de janeiro de 1933. Foi promovido a segundo-tenente em 19 de agosto de 1933, a primeiro-tenente em 14 de março de 1935 e a capitão-tenente em 28 de janeiro de 1938.

Transferido para o Corpo de Engenheiros Navais em 7 de agosto de 1942, foi promovido a capitão-de-corveta, por antigüidade, em 22 de novembro de 1945, graduando-se em capitão-de-fragata em 23 de março de 1952. As promoções que se seguiram foram por merecimento, a capitão-

de-fragata em 5 de setembro de 1952 e a capitão-de-mar-e-guerra em 25 de maio de 1955. Alcançou o almirantado em 26 de agosto de 1960 e foi promovido a vice-almirante em 30 de dezembro de 1963. Passou para a Reserva Remunerada em 3 de março de 1964, contando mais de 37 anos de serviço.

Suas primeiras comissões foram embarques no Navio Auxiliar *Vital de Oliveira* (17/1/33 a 24/11/33), no Cruzador *Rio Grande do Sul* (24/11/33 a 24/5/34), quando foi destacado para o Contratorpedeiro *Paraíba* (28/1/34 a 24/2/34), no Almirante Saldanha (26/6/34 a 10/11/34), no Navio Hidrográfico *Rio Branco* (10/11/34 a 14/1/35), novamente no Contratorpedeiro *Paraíba* (15/1/35 a **00/00/00**), no Navio-Tênder *Belmonte* (2/8/35 a 2/9/35), no Encouraçado *São Paulo* (27/4/36 a 1/4/37 e 15/4/37 a 5/2/38) e no Navio-Tanque *Marajó* (3/4/37 a 15/4/37).

Nesta fase de sua carreira, foi ajudante-de-ordens do comandante da Flotilha de Contratorpedeiros (4/9/35 a 25/4/36).

Foi aprovado no concurso para a Engenharia Naval (Construção Naval) em 29/3/38 e cursou o M.I.T., onde recebeu o diploma de Doutor em Ciências em Construção Naval (Master).

Já concursado e antes de ir para o M.I.T., serviu na Diretoria de Engenharia Naval (5/2/38 a 27/4/38) e na Diretoria de Obras do Novo Arsenal de Marinha (27/4/38 a 24/5/39).

Após o seu regresso dos Estados Unidos, serviu no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (15/1/43 a 27/6/45), na Diretoria de Engenharia Naval (11/3/46 a 31/7/46) e no Arsenal de Marinha do Estado de Mato Grosso e na Base Fluvial de Ladário (24/8/46 a 2/9/47). Regressando de Mato Grosso, voltou ao Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (29/11/47 a 25/3/53), quando acumulou com a Diretoria de Marinha Mercante desde 13/8/52.

Seguiu para a Europa para fazer parte da Comissão de Fiscalização de Construção de Navios na Holanda – corvetas Classe *Imperial Marinheiro* – de 20/3/53 a 19/3/55, regressando mais uma vez para o agora Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (2/5/55 a 28/2/58). Após, serviu na Diretoria de Engenharia da Marinha (3/3/58 a 21/5/58) e no Estado-Maior das Forças Armadas (21/5/58 a 28/11/60), quando foi membro do Conselho Deliberativo do Conselho Nacional de Pesquisas (até 16 de fevereiro de 1962) e foi promovido a contra-almirante.

No almirantado, foi diretor da Subdiretoria de Engenharia Civil (29/11/60 a 12/3/63) e do Instituto de Pesquisas da Marinha (14/3/63 a 3/3/64), quando passou para a Reserva Remunerada.

Além do curso de Engenharia no M.I.T., fez, na Escola de Guerra Naval, o curso de Direção de Serviços para engenheiros e técnicos navais.

Durante a carreira, recebeu inúmeros elogios e foi condecorado com a Medalha de Serviços de Guerra com uma estrela e com as outras seguintes medalhas: da Ordem do Mérito Naval no grau de oficial, Mérito Tamandaré e Medalha Militar de Ouro. Do governo holandês recebeu a Ordem de Orange-Nassau no grau de oficial.

À família do Almirante Osório, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.

ADALBERTO CORRÊA CAFÉ
☆ 5/5/1921
✞ 20/12/2000

Adalberto Corrêa Café nasceu no estado de São Paulo, filho de Aristides Milton Café e de Elisa Corrêa Café.

Foi nomeado primeiro-tenente médico em 20 de maio de 1946, sendo graduado no posto de capitão-de-corveta em 10 de agosto de 1955 e promovido a capitão-de-fragata em 30 de janeiro de 1959 e a capitão-de-mar-e-guerra em 20 de junho de 1966, ambas por merecimento. Alcançou o almirantado em 10 de abril de 1969, sendo promovido a vice-almirante em 25 de novembro de 1974. Passou para a Reserva Remunerada em 9 de setembro de 1975, contando mais de 37 anos de serviço.

Sua primeira comissão foi na Base Naval de Natal (25/7/46 a 28/5/47), tendo passado antes, alguns dias, pelo Contratorpedeiro de Escolta *Bertioga* (9 a 24/7/46).

Seguiu-se o Hospital Naval de Ladário (6/6/47 a 23/9/50), quando, por diversas vezes, foi destacado em navios da Flotilha de Mato Grosso (16/6 a 26/8/47, 3 a 8/10/47 e 2 a 31/5/50).

De volta à sede, serviu a bordo o Encouraçado *Minas Gerais* (13/10/50 a 9/5/51) e do Navio-Escola *Almirante Saldanha* (20/5/51 a 5/3/52), quando então seguiram-se comissões na área de saúde: Hospital Central da Marinha (5/3/52 a 13/11/57) e Assistência Médico-Social da Marinha (13/11/57 a 2/1/61), como chefe da Clínica Cirúrgica, e, mais tarde, já com o nome de Associação Médico-Social da Armada, onde foi chefe da Clínica Cirúrgica, chefe do Departamento Hospitalar e vice-diretor (12/3/62 a 30/7/68).

Entre as duas, fez curso de especialização em Cirurgia na Universidade de Paris (16/1/61 a 29/1/62). Mais tarde, fez estágio em Organização e Administração Hospitalar no Hospital Naval de San Diego (31/7/67 a 18/11/67), complementado pelo estágio no Bureau of Medicine & Surgery (20/11/67 a 15/12/67).

Além desses, foi aprovado nos cursos obrigatórios da carreira, no de especialização em Neurologia e no da Escola de Guerra Naval (16/12/63 a 16/4/64).

Foi promovido a contra-almirante quando era diretor do novo Hospital Naval Marcílio Dias (10/9/68 a 9/4/69), assumindo então a direção do Centro Médico Naval Marcílio Dias (9/4/69 a 26/9/72). Ao ser promovido a vice-almirante, assumiu a Diretoria de Saúde da Marinha até passar para a Reserva Remunerada (26/11/74 a 9/9/75).

Na sua vida militar-naval, recebeu inúmeros elogios e foi condecorado com as Ordens do Mérito Naval no grau de Grão-Mestre e dos Méritos Aeronáutico e Militar (ambos no grau de Comendador); Medalha do Mérito Tamandaré e Medalha Militar de Prata.

À família do Almirante Café, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.

ADALBERTO CORREIA CAFÉ NA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

Odílio Luiz da Silva [1]

Conheci Adalberto Correia Café em setembro de 1975, quando assumiu o cargo de diretor da Unidade Integrada de Saúde de Sobradinho (UISS), órgão hospitalar da então Faculdade de Ciências Médicas da Universidade de Brasília.

Na época, decorridos poucos anos de implantação do curso de medicina em Brasília, os professores que dele participavam, procedentes de diversos centros médicos do país, não eram propensos a exercer atividades administrativas, pois, o maior interesse deles era estabelecer e consolidar suas áreas de concentração, esperançosos de realizações profissionais a julgar pelas oportunidades oferecidas.

Entretanto, quatro docentes, em sistema de rodízio, já haviam exercido nos primeiros seis anos de implantação do hospital o cargo de diretor da instituição, na base de "esta é a sua vez".

Tornava-se, pois, difícil à reitoria a escolha de um protomédico para os encargos administrativos, sobretudo hospitalar. Foi quando o Prof. Amadeu Cury, Reitor da Universidade de Brasília, por sugestão de Aluízio da Rosa Prata, encontrou em Adalberto Correia Café a pessoa indicada.

Adalberto Correia Café, ou simplesmente Café, como os colegas o chamavam na intimidade, não tinha até então vivência universitária, mas trazia consigo grande experiência administrativa na área de saúde, adquirida ao longo dos anos que se dedicou, como médico, à Marinha brasileira.

Sua administração na UISS logo se fez sentir e durante cinco anos se dedicou com afinco à melhoria das instalações hospitalares, à reestruturação do corpo de funcionários e à organização administrativa, fatos que contribuíram para dar nova dimensão à assistência médica aos moradores de Sobradinho (cidade satélite de Brasília) ou àqueles que lá chegavam provenientes das áreas mais distantes do país e, conseqüentemente, melhor aprendizado dos alunos que lá.

Tão logo se adaptou ao novo ambiente, Café passou a participar também das atividades acadêmicas, ministrando a disciplina Administração Hospitalar, provavelmente única nos currículos de medicina.

Todavia, contrário a todos que aí exerciam suas atividades assistenciais e docentes, a UISS foi desativada em pleno apogeu no ano de 1980, por força do destrato firmado entre a Universidade de Brasília e a Secretaria de Saúde do Distrito Federal. As justificativas e os argumentos para essa adoção foram falhos, inconsistentes e inconseqüentes, o que denotam, no mínimo, insensibilidade política ou ignorância dos que detinham o poder para promover a mudança.

Apesar dos percalços, a UISS constituiu-se em marco no ensino médico e assistencial do país.

Extinta a UISS, Café foi nomeado, por ato da Ministra de Educação – Professora Esther Figueiredo Ferraz, diretor da Faculdade de Ciências Médicas da UnB.

No curto período de gestão, marcou de forma expressiva sua contribuição à faculdade.

De fato, aproveitando-se da desativação da UISS, era idéia do Ministério que o aprendizado das clínicas obrigatórias passasse a ser realizado na rede hospitalar, com direito do estudante escolher livremente o

(1) Professor Titular (apos) da UnB

hospital que melhor servisse seus interesses. Com efeito, estabelecer-se-ia o contraste entre o ensino e o estudo, mal que sofrem todas as reformas, pois a divergência decorre da boa intenção dos princípios, mal aplicados e mal executados.

Momento houve em que a discussão tocou ao ponto mais crítico. O projeto "reformador" colocava a Faculdade na dependência da Fundação Hospitalar do Distrito Federal, pois os seus diplomados teriam que freqüentar o curso autônomo administrado por médicos preceptores daquela instituição. Era o princípio de autonomia didática, integralmente estatuído, subjugada à burocracia infalível e irrequieta. Tentavam ressurgir o proto-medicato dos primórdios das antigas escolas de medicina do país, sem conhecimento histórico, por párte dos reformadores, do quanto foi nefasto ao ensino médico este tipo de formação.

Nesse período conturbado, marcado por greves estudantis, Café e outros professores foram fortes opositores da mudança e souberam convencer a administração superior da Universidade a não aceitar o projeto. Mediante novas gestões políticas, a discussão culminou com a transferência do hospital da Previdência Social, situado em frente ao campus universitário, para Universidade de Brasília.

Entretanto, Café viu retrair-se, diante do vozerio de parte dos opositores, o braço forte que o apoiava e, não podendo manter a mesma linha de conduta altiva, intransigente e nobre, preferiu aposentar-se da vida pública em abril de 1984.

Desde então, trocamos visitas freqüentes, especialmente nos últimos anos, quando adoeceu.

Há pessoas que engrandecem o seu meio e o seu tempo. Por sua conduta e por seu valor profissional, Café pertencia a esta classe de pessoas. Ao lado de sua proficiência, inicialmente, como cirurgião de mérito e, posteriormente, como administrador excepcional, sobressaía sua personalidade. Por formação e convicção, era um homem íntegro, de caráter nobre, sincero e leal, irradiava a todos confiança e admiração. Dedicava-se com seriedade e perseverança às tarefas recebidas e preocupava-se, como todos nós, com o rumo da coisa pública, diluída no anonimato das instituições.

A última vez que estivemos juntos foi durante as homenagens que lhe foram prestadas pelo Corpo de Saúde da Marinha, no Hospital Naval de Brasília. Das palavras de elogios, proferidas pelo Diretor de Saúde, Vice-Almirante Doutor José Monteiro de Melo, uma simples frase resumiu com propriedade a obra do homenageado: "o Serviço de Saúde da Marinha tem duas fases distintas, uma antes e outra depois de Café".

Seriamente doente, Café ainda reuniu forças para transparecer sua alegria e emoção ao sentir-se no convívio da casa e nos braços dos amigos, a quém tanto se dedicou.

Adalberto Correia Café faleceu no dia seguinte, 13 de dezembro de 2000, com o sentimento do dever cumprido. Sua vida foi um exemplo marcante de dedicação e trabalho à Marinha brasileira e à Universidade de Brasília.

EDGARD TEIXEIRA DA SILVA
☆ 1/6/1932
✞ 2/6/2001

O Almirante Edgard nasceu no Estado de Minas Gerais, filho de Damásio Teixeira e Nathayl Gisélia Teixeira.

Sentou praça de aspirante em 27 de maio de 1952, saindo guarda-marinha fuzileiro naval em 13 de janeiro de 1954. Foi promovido a segundo-tenente em 26 de janeiro de 1955, a primeiro-tenente em 26 de julho de 1956 e a capitão-tenente em 17 de julho de 1959. Todas as suas promoções como oficial superior foram por merecimento: a capitão-de-corveta em 2 de fevereiro de 1963, a capitão-de-fragata em 30 de julho de 1966 e a capitão-de-mar-e-guerra em 4 de outubro de 1971. Alcançou o almirantado em 30 de março de 1980. Passou para a Reserva Remunerada no posto de contra-almirante em 23 de dezembro de 1981, contando mais de 32 anos de serviço.

Sua carreira foi particularmente abrilhantada pelo excepcional aproveitamento que obteve nos inúmeros cursos que fez: Curso de Artilharia na Escola de Aperfeiçoamento para Oficiais do Exército, em 1960; Curso de Engenharia Eletrônica no Instituto Militar de Engenharia (IME), de 15 de fevereiro de 1963 a 5 de janeiro de 1966; estágio de pós-graduação no Centre Nacional d'Etudes de Telecomunications, em Paris, na França, de 1º de agosto de 1966 a 1º de setembro do ano seguinte; Curso de Comando e Estado-Maior para fuzileiros, na Escola de Guerra Naval, de março a julho de 1968; e, para encerrar esse colar de cultura profissional, fez o Curso do Comando e Estado-Maior do Corpo de Fuzileiros Navais americano (Comand & Staff Course – USMC), em Quantico, Virginia, nos Estados Unidos, de agosto de 1969 a junho de 1970. Pelo seu excepcional desempenho neste último curso, mereceu o elogio de seu comandante americano, transcrito abaixo:

"Capitão-de-Fragata (FN) Edgard Teixeira da Silva. A compreensão e assimilação da instrução pelo CF (FN) Silva foram excepcionais. O idioma mental do CF (FN) Silva é o Português e sua eficiência lingüística em Inglês era boa ao chegar. Mediante aprendizado e esforços determinados de sua parte, utilizando-se continuamente do idioma, ele alcançou alto nível de eficiência tanto no inglês falado como no escrito. O CF (FN) Silva se mostrou muito motivado na sua posição de estudante no Command and Staff College. Abordava com vigor todos os aspectos do ensino e se esforçava constantemente em obter esclarecimentos detalhados sobre todos os assuntos apresentados. Sua atitude excepcional provocava muitos comentários dos colegas e do corpo docente da escola. O CF (FN) Silva constituiu uma escolha excepcional para freqüentar esta Escola. O CF (FN) Silva é um oficial extremamente inteligente e

competente, cujos atributos pessoais o tornaram muito apreciado e respeitado por todos com quem conviveu. Ele foi qualificado como "graduado de honra"("*honor graduate*") no Command and Staff College. Foi um estudante excepcional e também um componente excepcional da comunidade militar em que residia. Ele e a respectiva família contribuíram excelentemente para a existência da comunidade como um todo. Fazendo jus portanto ao presente elogio."

Como segundo-tenente fuzileiro naval, serviu sete meses na Companhia Escola e, em seguida, outro tanto na 5ª Companhia da Guarnição do Quartel Central do Corpo de Fuzileiros Navais, quando foi escolhido para ser ajudante-de-ordens do comandante da Guarnição do QCCFN (11 de fevereiro de 1956 a 21 de março de 1957). Em seguida, comandou por um ano a 1ª Companhia Regional, em Ladário (maio de 1957 a maio de 1958). Voltando para o Rio de Janeiro, serviu na Companhia de Cometeiros e Tambor (julho de 1958 a janeiro de 1959) e no Grupamento Operativo da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), como seu imediato, de dezembro de 1958 a maio de 1959. O resto do ano de 1959 esteve no 1º Batalhão de Infantaria do Núcleo da Divisão de Fuzileiros Navais da FFE.

Após o curso na ESAO, assumiu, por pouco tempo, a imediatice do Grupo de Artilharia, pois logo foi convocado para ser assistente do subcomandante-geral do CFN, onde prestou seus serviços de março de 1961 a fevereiro de 1963. Neste período, cumulativamente, foi professor da Escola Naval de abril a dezembro de 1962.

Seguiram-se o curso no IME e o estágio em Paris.

Ao regressar da França, foi servir no Estado-Maior do Corpo de Fuzileiros Navais e, em seguida, fez o curso da Escola de Guerra Naval (EGN), ao término do qual foi ser imediato do Centro de Instrução do CFN, de agosto de 1968 a agosto de 1970. Deixando a tropa, foi ser instrutor da EGN, de agosto de 1970 a março de 1972; seguiu-se o comando do Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília, de abril de 1972 a março de 1974.

Retornando ao Rio de Janeiro, fez parte do Estado-Maior do Comandante-Geral do CFN, por cinco meses, até dezembro de 1974; foi chefe do Estado-Maior da Divisão Anfíbia da FFE de janeiro de 1975 a maio de 1976; foi subcomandante do Comando de Apoio (10/5/76 a 29/12/77) e subchefe do Estado-Maior do CFN (9/1/80 a 31/3/80).

Como almirante, assumiu a chefia de estado-maior do CFN (6/4/80 a 26/1/81) e, em seguida, o comando do Comando de Apoio do CFN (28/1/81 a 29/12/81).

Pelos seus diversos desempenhos, foi agraciado com várias condecorações, a saber: Medalhas das Ordens do Mérito Naval, Militar e Aeronáutico (a primeira no grau de oficial e as outras no de comendador); Medalhas do Mérito Tamandaré e Mérito Santos Dumont e a Medalha Militar de ouro.

À família do Almirante Edgard, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.

EDGARD, UMA VISÃO DE SUBORDINADO E AMIGO

MARCELO GAYA CARDOSO TOSTA
Vice-Almirante (FN)

Em 1961 cursávamos o segundo ano da Escola Naval enfrentando dificuldades em Mecânica dos Sólidos, Eletricidade e algumas outras matérias, responsáveis por um elevado índice de reprovação em uma turma que pela primeira vez faria o curso da

Escola Naval em 3 anos e meio. Ao final do período escolar estávamos significativamente reduzidos.

O ano seguinte começou com a expectativa de tempos melhores.

Logo em seguida, Mecânica dos Fluídos trouxe-nos os resultados das primeiras provas e grandes preocupações. As fontes de consulta não ajudavam um assunto já complexo e as projeções eram assustadoras.

Um fato novo mudou o rumo da reprovação anunciada.

Um capitão-tenente Fuzileiro Naval recém chegado da França assumiu a cadeira.

O então Capitão-Tenente Fuzileiro Naval Edgard com o seu jeito mineiro de ser, de porte esguio, estatura mediana e uma das maiores medidas de boné que eu já vi. Uma cabeça realmente muito grande e que abrigava uma inteligência fulgurante.

Acho que eram neurônios por todos os lados e que tornaram simples o que antes era quase incompreensível.

Terminado o terceiro ano seguimos a nossa vida e em 1963/1964 veio a viagem de guarda-marinha, o que contribuiu para nos afastarmos.

Reencontramo-nos em 1978 quando a seu convite, e por indicação do Comandante Cantone, fui seu ajudante na subchefia de Estado-Maior do Corpo de Fuzileiros Navais.

Ele era capitão-de-mar-e-guerra número um e eu capitão-de-corveta moderno.

Obviamente a visão de subordinado era mais completa e precisa do que a do aspirante.

Meu chefe realmente tinha uma inteligência brilhante, próxima da genialidade, o que o fizera primeiro colocado em todo o Instituto Militar de Engenharia ao concluir o curso de Engenharia Eletrônica. Seu desempenho foi tão destacado que o tornou merecedor de um curso completo de pós-graduação na França.

Educado, de trato afável e preocupado com seus subordinados, oficiais ou praças, gerava em torno de si uma áurea paternal ao que retribuíamos com dedicação máxima, quase devoção.

Pouco tempo depois foi promovido a contra-almirante e tornei-me o seu primeiro assistente.

Conheci o lado familiar do Almirante.

Dona Marina e Lena Maria, esposa e filha, duas pérolas, daquelas que valorizam qualquer jóia e a quem devotava grande amor e todas as horas e atenções, findo o trabalho. Os três eram muito unidos e discretíssimos.

Pouco a pouco fui penetrando no seio de sua família, quer pelo exercício do cargo, quer pela devoção ao chefe e amigo, o que me aproximava ainda mais delas.

Lena casou-se com o Albert, seu colega de faculdade e nasceu Alice, uma neta linda de quem minha esposa e eu somos padrinhos.

Pelo seu temperamento discreto e calado, o Almirante tinha uma vida particular muito dentro da sua família, o que não impedia de ser freqüentemente procurado e mesmo consultado por seus colegas de turma que o sabiam ter sempre resposta sábia às suas perguntas. Eles o tinham em uma posição mais elevada que a de um simples colega.

Pelo menos era esta a minha impressão.

Seja como for, testemunhei vários almirantes, chefes de classe, procurarem o Almirante Edgard para conhecerem a sua opinião sobre temas de suas respectivas áreas, ou para criticar artigos a serem publicados.

ROBERTO ANDERSEN CAVALCANTE

☆ 26 de maio de 1921

✞ 30 de julho de 2001

O Almirante Andersen nasceu no Estado do Rio de Janeiro.

O filho de Torquato Bezerra Cavalcante e de Helga Andersen Cavalcante sentou praça de aspirante da Escola Naval ainda com 16 anos de idade, em 17 de março de 1938, recebendo o seu galão de guarda-marinha em 4 de novembro de 1942.

Os primeiros postos, até capitão-tenente, alcançou em 8 de fevereiro de 1943, 24 de novembro de 1944 e 30 de maio de 1946. A capitão-de-corveta foi promovido por merecimento em 23 de março de 1953, seguindo-se, da mesma forma, a capitão-de-fragata em 9 de janeiro de 1959 e a capitão-de-mar-e-guerra em 16 de novembro de 1965. Chegou ao almirantado em 31 de dezembro de 1969, sendo promovido a vice-almirante em 31 de março de 1974 e a almirante-de-esquadra em 31 de julho de 1977.

Foi reformado como ministro do Supremo Tribunal Militar em 28 de junho de 1991, após dez anos de serviço naquele Tribunal, contando mais de 50 anos de serviço.

Seu primeiro embarque foi no Navio-Escola *Almirante Saldanha*, de 23/11/42 a 12/2/43, em viagem de instrução. Passou então para o Navio Auxiliar *José Bonifácio* de 26/2 a 8/10/43 e daí para o Caça-Submarinos *Gurupá*, em operações de guerra, de 8/10 a 31/12/43.

Seguiu-se o Contratorpedeiro *Santa Catarina*, de 30/12/43 a 5/10/44, quando foi destacado para a Corveta *Caravelas* (25/4 a 23/5/44) e o Rebocador *Wandenkolk* (5/10 a 23/11/44). Na parte final da guerra, serviu a bordo da Corveta *Barreto de Menezes*, de 27/11/44 a 21/6/46.

Os seus outros embarques foram no Rebocador *Tridente*, de 12/10/49 a 15/1/51; no Navio-Escola *Almirante Saldanha*, de 2/7/53 a 14/2/55, tendo comandado o Contratorpedeiro *Bocaina* de 14/11/56 a 14/5/58, o antigo Contratorpedeiro *Greenhalgh* de 29/11/63 a 4/2/65 e, por fim, o Navio-Escola *Custódio de Mello* de 19/12/66 a 11/3/68.

Serviu também em estados-maiores por diversas vezes: do Comando do 5º Distrito Naval (9/6/47 a 20/1/49), do 1º Distrito Naval (15/1/51 a 11/3/53) e, por duas vezes, do Estado-Maior da Armada (2/2/59 a 11/1/61 e 6/10/61 a 3/10/62). Passou também pelo Gabinete do Ministro da Marinha (2/65 a 25/1/66) e pelo Conselho de Segurança Nacional (1/2/66 a 12/12/66). Foi, ainda, oficial de Ligação com a Missão Naval Americana (3/10/62 e 15/10/63).

Em terra, serviu na Base Naval de Salvador (4/7/46 a 25/4/47), na Escola de Aprendizes-Marinheiros de Santa Catarina (20/1/49 a 22/7/49) e no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (14/2/55 a 13/11/56).

De janeiro de 1961 a setembro do mesmo ano, atendeu o Curso de Estado-Maior

do Royal Navy Staff College, em Greenwich, Inglaterra.

O almirantado o alcançou quando era capitão dos portos do Amazonas, Acre e Territórios Limítrofes, quando lá serviu de 27 de maio de 1968 a 20 de fevereiro de 1970.

Como almirante, foi subchefe de Estado-Maior da Armada (27/2/70 a 19/3/72), cursou a Escola Superior de Guerra (28/1/72 a 14/12/72), comandante do 4º Distrito Naval (17/5/73 a 17/8/77), onde recebeu a quarta estrela. No Alto Comando, foi Diretor-Geral do Pessoal da Marinha (22/8/77 a 2/5/78), Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação (5/5/78 a 2/1/80) e Chefe do Estado-Maior da Armada (7/1/80 a 3/7/81), quando foi escolhido para ser ministro do Supremo Tribunal Militar, onde prestou seus serviços de 6 de agosto de 1981 até junho de 1991, quando se reformou por ter atingido a idade-limite.

Na sua vida militar-naval, recebeu inúmeros elogios e foi agraciado com as seguintes condecorações: Medalha de Serviços de Guerra com três estrelas; Medalhas da Força Naval do Nordeste e do Sul; Medalha do Mérito Marinheiro com uma âncora; Ordens do Mérito Naval, Aeronáutico e Judiciário Militar, as três no grau de Grã-Cruz; Ordens do Mérito Militar e das Forças Armadas, ambas no grau de Grande Oficial, e a Ordem do Mérito de Brasília.

Recebeu também as Medalhas do Mérito Tamandaré, Santos Dumont e do Pacificador.

Pelos seus 53 anos de serviço, recebeu a Medalha Militar de ouro com passador de platina.

O governo português conferiu-lhe a Medalha do Mérito Português.

À família do Almirante Andersen, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.

UM CHEFE INESQUECÍVEL

Manhã do dia 30 de julho, de 2001.

Atendo ao telefone. Do outro lado da linha, D. Zenith Bailly Andersen Cavalcanti, esposa do Ministro Almirante-de-Esquadra Roberto Andersen Cavalcanti:

– Anchieta, o Andersen acabou de falecer.

O inesperado da notícia fez com que mal conseguisse expressar, naquele momento, meus sentimentos e minha solidariedade à família enlutada.

Em três gratas oportunidades, servi sob as ordens do Almirante Andersen.

A primeira vez foi em Belém do Pará, quando o então Contra-Almirante Andersen exercia o Comando do 4º Distrito Naval. Durante quase três anos, pude ter o privilégio de estar sob o seu comando e de, com ele, relacionar-me em decorrência do cargo que exercia e, ainda, como membro da família naval residente naquela região. No decorrer desse período, não me faltaram o apoio, a orientação, a compreensão e o estímulo.

O Almirante Andersen sentia pelo comando que exercia um grande e contagiante entusiasmo, justificado pela especificidade da missão, pelos meios navais, de fuzileiros navais e logísticos à disposição daquele Distrito Naval, pela área de atuação e, também, pela atração que sentia pela Amazônia, onde já servira em outras duas oportunidades, como capitão dos portos dos Estados do Amazonas, Acre e Territórios Limítrofes, e como comandante Naval de Manaus. Dizia o Almirante Andersen, a propósito, que, se dependesse de sua vontade, só deixaria o Comando do 4º DN para

tornar-se comandante-em-chefe da Esquadra, fato que, não podendo se viabilizar antes de sua promoção a almirante-de-esquadra, sepultou, definitivamente, um de seus acalentados sonhos na carreira.

Voltei a servir com o Almirante Andersen, no Rio de Janeiro, integrando o seu Gabinete na Diretoria-Geral do Pessoal e, em seguida, com a sua nomeação para o cargo de Comandante de Operações Navais, participei do seu Estado-Maior por um curto período de tempo.

Por último, tive a oportunidade de trabalhar com o Almirante Andersen como seu Chefe de Gabinete, desde sua posse no cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada até a sua exoneração, motivada pela nomeação para o cargo de ministro do Superior Tribunal Militar.

Ao todo, foram cerca de 2 mil dias, não de mar, mas de fecunda convivência com o Almirante Andersen, tempo suficiente para justificar a admiração, o respeito e a amizade que lhe dedicava e que, hoje, dedico à sua saudosa memória.

Prestes a deixar o serviço ativo, por força de dispositivos regulamentares, foi nomeado para exercer o cargo de ministro do Superior Tribunal Militar na vaga aberta por iniciativa do ministro Almirante-de-Esquadra Hélio Ramos de Azevedo Leite, que requereu sua aposentadoria cerca de um mês antes de atingir a idade-limite para tal, a fim de viabilizar a indicação e nomeação do Almirante Andersen. A esse gesto fidalgo o Ministro Andersen sempre se referia para demonstrar seu apreço e gratidão ao Ministro Hélio Leite, sob cujo comando esteve quando, segundo-tenente, embarcado no Caça-submarino *Gurupá*, na Segunda Guerra Mundial.

Confessava o Almirante Andersen que tornar-se ministro do Superior Tribunal Militar constituía a realização de um desejo alimentado ao longo de sua carreira. Acostumado a conviver com a preocupação de buscar o equilíbrio entre a intransigência e a benevolência, ou seja, de atuar com justiça, sempre que tivesse de cumprir e fazer cumprir as leis, normas e regulamentos, no íntimo, almejava, ao final da carreira, a oportunidade de vir a assentar-se na mais alta corte da Justiça Militar.

Entre as características marcantes que ornavam o perfil do Almirante Andersen, algumas são ímpares. Era um homem simples, não gostava de ostentação. Reservado em público, revelava, em particular, um temperamento afável, alegre e cativante. Não se deixava influenciar, nunca, nem pelas aparências, nem pelas opiniões descompromissadas. Fiel às suas convicções, firme em suas decisões, não se importava, se necessário fosse, em discordar, até mesmo das opiniões unânimes.

A história de sua passagem pelo Tribunal, sintetizada nos relatos que se seguem, confirmam as características ressaltadas.

A despedida do Ministro Andersen, após nove anos e oito meses no cargo, ocorreu, a seu pedido, na última Sessão Ordinária de Julgamento de que tomou parte antes da sua aposentadoria. Dispensou – e foi atendido – a realização da Sessão Solene. O Ministro Andersen não gostava de despedidas, e solenidades dessa natureza tocavam muito fundo a sua sensibilidade.

Designado para saudar o Ministro Andersen na referida Sessão, assim se expressou o Ministro Almirante-de-Esquadra Raphael de Azevedo Branco: "Os votos pronunciados por V.Exa., Ministro Andersen, são consistentes, minuciosos, fiéis à lógica jurídica. A firmeza de suas opiniões, não se importando em ficar sozinho em seus juízos, ainda que arrostando contra si inimizades e incompreensões, ao lado da serenidade, poucas vezes alterada, creia, foram sempre motivo de admiração de todos nós."

Nessa mesma Sessão, o Procurador-Geral, Milton Menezes da Costa Filho, representando o Ministério Público Militar, também se expressou nessa mesma linha de pensamento: "Ministro Andersen, tendo por testemunho todos os seus pares, nesse momento, asseguro que nesses quase dez anos que aqui esteve, soube ser julgador. Jamais julgou pela vontade, porque quem o faz é parcial, portanto, cego ou apaixonado. Julgou sim pelo entendimento (...) Se daqui se afasta, aqui conserva a admiração integral de todos os membros de nossa instituição, pela coragem, pelo seu elevado saber e acendrado amor ao cumprimento do dever (...) Foi V.Exa., aqui, o eterno garimpeiro na busca da preciosa pedra – a verdade, sempre procurando-a com o denodo daqueles que sabem que vão achá-la."

Esse é o perfil do Ministro Almirante-de-Esquadra Roberto Andersen Cavalcanti, que, embalde, tentei bosquejar. Sei que apenas consegui traçar-lhe a silhueta. Trata-se de uma pálida coroa mortuária, um tributo de reconhecimento, que, com reverência, venho pendurar no túmulo do chefe inesquecível.

LOURIVAL ANCHIETA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

A amizade acaba onde começa a desconfiança.
Sêneca

JORGE DE QUEIROZ COMBACAU

☆2 de junho de 1921

✞ 3 de setembro de 2001

O Almirante Intendente Combacau nasceu no Estado do Rio de Janeiro, filho de Octávio Alcoriza Combacau e Cecília de Queiroz Combacau.

Ingressou na Marinha pela Escola Naval, onde sentou praça de aspirante em 12 de abril de 1940. Foi declarado guarda-marinha no ano seguinte, na véspera do Natal.

Suas promoções foram todas por merecimento: a segundo-tenente em 16 de outubro de 1942, a primeiro-tenente em 9 de maio de 1946, a capitão-tenente em 13 de novembro de 1947, a capitão-de-corveta em 25 de março de 1953, a capitão-de-fragata em 7 de abril de 1958 e a capitão-de-mar-e-guerra em 22 de outubro de 1964.

Ascendeu ao almirantado em 30 de março de 1969.

Passou para a Reserva Remunerada em 7 de maio de 1973, com mais de 38 anos de serviço.

Ao sair da Escola Naval, embarcou no Navio-Escola *Almirante Saldanha* para a viagem de instrução de 6/4/42 a 21/10/42. Cabe registrar que a viagem foi interrompida pela declaração de guerra do Brasil aos países do Eixo, tendo regressado de Montevidéu, em comboio.

A seguir, embarcou no Cruzador *Rio Grande do Sul* de 30/11/42 a 12/8/44, onde fez toda a guerra, fazendo jus à Medalha de Serviços de Guerra com duas estrelas.

Desembarcou então para servir no Hospital Central da Marinha (13/9/44 a 16/7/49) e no Sanatório Naval de Nova Friburgo (20/9/49 a 10/2/51).

Voltou a embarcar em viagem-prêmio, no Navio-Escola *Almirante Saldanha* (19/3/51 a 20/2/52).

Desembarcando, foi servir no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (10/9/52 a 20/10/54), no Gabinete do Ministro da Marinha, como oficial de Gabinete (26/10/54 a 30/7/57), e na Comissão Naval Brasileira em Washington (9/10/57 a 25/9/59). Regressou ao Brasil e foi nomeado encarregado do Depósito de Fardamento do Rio de Janeiro (23/12/59 a 15/3/62).

Após o curso da Escola de Guerra Naval, voltou a servir no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (28/2/63 a 5/5/65), seguindo-se a Diretoria de Intendência da Marinha (18/6/65 a 25/2/66); a Escola Superior de Guerra, para cursar (7/3/66 a 20/12/66); a Secretaria-Geral de Marinha (31/1/67 a 14/5/69) e novamente a Diretoria de Intendência da Marinha, como seu vice-diretor (22/6/69 a 27/8/70) e como diretor, já almirante, até 30 de abril de 1973, quando passou para a Reserva Remunerada.

Em retribuição aos serviços prestados, foi agraciado com as seguintes condecorações: Serviços de Guerra com duas estrelas, Medalha da Força Naval do Nordeste, Ordem do Mérito Naval no grau de Comendador, Medalha Militar de Ouro e as Medalhas Mérito Tamandaré e Santos Dumont.

À família do Almirante Combacau, a *Revista Marítima Brasileira* apresenta seu voto de pesar.

Escrever é uma forma de questionar o mundo, de observar as coisas com um olhar de surpresa, de fugir da passividade.

Leslie Kaplan

Romancista norte-americana

Entrevista ao *Jornal do Brasil* de 1º/12/02

REVISTA DE REVISTAS

COLABORADORES

VA	(Refª)	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
CMG	(RRm)	Milton Sergio Silva Corrêa
CMG	(RRm)	Carlos Alberto Almeida Pereira da Silva
FC		Deolinda Oliveira Monteiro
		Dorita Dias Couto Ribeiro

SUMÁRIO

ADMINISTRAÇÃO

EXONERAÇÃO

Navio reprovado em inspeção – Comandante destituído (275)

ÁREAS

ANTÁRTIDA

Futuro da pesquisa na Antártida (269)

ATIVIDADES MARINHEIRAS

NAVEGAÇÃO

Galileo: O GPS europeu (270)

FORÇAS ARMADAS

HELICÓPTERO

O mesmo helicóptero para oito nações européias (271)

HISTÓRIA

MUSEU

Museu Naval Internacional (272)

RELAÇÕES INTERNACIONAIS

TRIBUNAL DE GUERRA

O combate sob julgamento – As regras da guerra não podem ser dos advogados (273)

VALORES

BANDEIRA

Em defesa da bandeira nacional (274)

FUTURO DA PESQUISA NA ANTÁRTIDA

Folha de São Paulo, 13 de janeiro de 2002, p.4-11
Cláudio Ângelo

O jornal paulista publicou matéria sobre o Programa Antártico Brasileiro, analisando e comentando detalhes da pesquisa brasileira naquele continente. O autor abordou o tema expondo apreensões de cientistas e técnicos: "O Brasil completa 20 anos de presença na Antártida num impasse – ou muda os rumos de sua pesquisa no continente ou corre o risco de vê-la afundar".

Geólogos, glaciologistas, meteorologistas, geofísicos, entre outros especialistas, têm se dedicado, ao longo dos anos, para descrever os fenômenos naturais que ocorrem no continente e que têm influência direta sobre a América do Sul.

O glaciologista Jefferson Simões, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, opina que "**precisamos sair de um modelo arcaico de pesquisa básico para algo que tenha associação forte com o ambiente e o clima**", como contribuição à elaboração de uma nova política.

O jornalista aborda a participação da Marinha no Programa – com os Navios de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel* e *Barão de Teffé* e a Estação de Pesquisa Comandante Ferraz –, tecendo elogios ao sistema de gerenciamento ambiental, em face do impacto virtualmente nulo da estação.

"A superfície da Antártida é 99,6% gelo, e é preciso avançar no continente para fazer pesquisa de ponta", diz Simões, não considerando válido a pesquisa permanecer circunscrita às imediações de Ferraz.

Já que "**o clima do planeta é gerado nos pólos**", diz o geofísico Jandyr Travassos, do Observatório Nacional, **é necessário avançar no continente para ampliar conhecimentos**. Assim, Travassos partiu, a 14 de janeiro, para um acampamento de um mês sobre uma geleira na Baía Marguerite, ao sul da península Antártica, a 68° de latitude. Esta será a primeira vez que cientistas nacionais brasileiros acampam abaixo do Círculo Polar Antártico, a 67° de latitude sul, que separa a zona polar da subpolar.

Travassos e colegas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul vão realizar "um estudo sobre a dinâmica e estratigrafia do glaciar McClary, um rio de gelo de 120 quilômetros e 700 metros de espessura, que desemboca na baía. Buscam, especificamente, indicadores do aquecimento global – se a geleira estiver perdendo água mais depressa do que recebe, ela pode estar sendo afetada por um aumento de temperatura.

"O rebaixamento das geleiras tem sido o maior pesadelo dos glaciologistas, pois é um dos responsáveis pela temida elevação no nível dos mares, decorrente do aquecimento global, prevista para até 88cm pelo IPCC (Painel Intergovernamental sobre Mudança Climática) para os próximos cem anos."

A matéria reproduz, ainda, o comentário do secretário da Divisão do Mar, da Antártica e do Espaço do Ministério das Relações Exteriores, Ronaldo Mendes Júnior de que "o Tratado Antártico é um dos maiores triunfos da cooperação internacional da história, pois sobrevive há 40 anos sem nenhuma contestação". Pelo acordo, a Antártida é território dedicado a usos pacíficos, especialmente à pesquisa científica, sendo proibida qualquer manobra militar ou teste de armamento.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ÁREAS> / Antártica /; Rev & Rev;

GALILEO: O GPS EUROPEU

Revista de Marinha (Portugal), janeiro/2002, p.17-18

Primeiro-Tenente Nuno Sardinha Monteiro

INTRODUÇÃO

Em 5 de abril de 2001, o Conselho Europeu de Ministros dos Transportes deu luz verde para a continuação do desenvolvimento de um sistema de navegação por satélites europeu, batizado como Galileo. Prevê-se que este "GPS Europeu" fique operacional em 2008, passando a constituir mais uma alternativa de posicionamento para todos os navios no mar e não só.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Desde a década de 90 que a Europa (organizações governamentais, institutos de navegação, navegantes aéreos e marítimos etc.) vem demonstrando grande preocupação pela dependência, em termos de posicionamento, navegação e tempo, relativamente ao GPS e ao GLONASS (sobretudo relativamente ao primeiro), por estes serem operados e controlados unilateralmente por um único país, com a agravante de o controle pertencer às autoridades militares. Foi neste enquadramento que surgiu na Europa a idéia de criar um sistema de radionavegação por satélites, sob controle civil. No entanto, a partir de 1998, a Comissão Européia começou a concretizar melhor a vontade das instâncias européias em criar um "GPS Europeu" sob controle civil, que, no ano seguinte, seria batizado como Galileo. Os requisitos básicos a que deveria obedecer este novo sistema de radionavegação por satélites foram logo estabelecidos em 1999 e eram os seguintes:

– ser um sistema independente do GPS, mas complementar e interoperável com esse mesmo GPS;

– constituir um projeto aberto à participação de outros parceiros (em particular, considerava-se poder haver vantagens significativas no envolvimento da Rússia, mas mantinha-se também a porta aberta à participação de outras potências, como o Japão e os Estados Unidos, bem como de firmas que manifestassem interesse);

– explorar as tecnologias mais inovadoras, sempre num quadro de interoperabilidade com o GPS, por forma a ultrapassar algumas limitações desse sistema (por exemplo: fraca disponibilidade em áreas urbanas, sobretudo nas latitudes mais setentrionais, e falhas temporárias na cobertura, incluindo na Europa);

– garantir cobertura global de forma a assegurar uma independência efetiva e a permitir o acesso no mercado global, tanto para o sistema como para as suas aplicações;

– incluir, no Galileo, um serviço de acesso restrito.

Além desses requisitos, a Comissão Européia estabelecia um requisito de exatidão de 10 metros (horizontalmente) como o mínimo para o Galileo.

O desenvolvimento do Galileo, cujo preço estimado ascendia a 2,2 bilhões de euros, foi planejado em quatro fases distintas:

– definição (2000)

– desenvolvimento e validação (2001-2005)

– implementação (2006-2007) e

– funcionamento e operação (a partir de 2008), sendo que o Conselho Europeu dos Transportes, que integra os ministros dos Transportes dos 15, deveria decidir sobre a continuação, ou não, deste projeto no final da fase de definição (dezembro de 2000).

ARQUITETURA PREVISTA PARA O GALILEO

No âmbito da fase de definição do Galileo, foram feitos vários estudos com vista a identificar os vários níveis de serviço que deveriam ser providenciados e fornecidos por este novo sistema de navegação por satélites. Neste momento, estão identificadas, genericamente, três grandes classes de serviços de navegação: um serviço de interesse geral (*general service*) gratuito para todos os utilizadores; um serviço comercial (*commercial service*), caracterizado por melhores *performances*, mas acessível apenas mediante o pagamento de uma taxa; serviços de interesse público (*public interest services*), que incluirão:

– serviço de salvaguarda da vida humana (*safety of life service*)

– serviços regulados pelas autoridades públicas (*public regulated services*) e

– serviço de busca e salvamento (*search and rescue service*).

CONCLUSÃO

Sobre o novo sistema de radionavegação por satélites, não há dúvidas quanto à sua utilidade, sobretudo para os navegantes marítimos. No entanto, o Conselho Europeu dos Transportes ainda não tomou uma decisão final sobre a continuidade ou não deste projeto, embora tudo indique que o projeto vá ter luz verde. Até porque o custo previsto para o GALILEO (cerca de 3,2 bilhões de Euros) corresponde, de acordo com palavras da própria Comissária Européia dos Transportes, a apenas cerca de 200 km de TGV (Train Grande Vitesse)...

Será, sem dúvida, um bom investimento, considerando que o GALILEO irá competir num mercado potencial de 40 bilhões de Euros, em 2005, (correspondentes à projeção de mercado para os sistemas de navegação por satélite e seus receptores) e que se prevê que o GALILEO e infraestruturas de apoio venham a criar cerca de 100.000 postos de trabalho.

🗁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ATIVIDADE MARINHEIRA> /; Navegação /; Navegação por satélite /; Rev & Rev;

O MESMO HELICÓPTERO PARA OITO NAÇÕES EUROPÉIAS

Aero Space (Alemanha), nº 6, janeiro a março/2002, p.38-41

A decisão tomada pela Suécia, Finlândia e Noruega, em meados de setembro de 2001, de equipar seus Exércitos e Marinhas com o novo helicóptero NH-90 (transporte tático, naval ASW e SAR) é um passo adiante na harmonização do sistema de defesa europeu.

O sucesso obtido pelo consórcio NHI, responsável pela fabricação do NH-90 (Agusta – 32%, Eurocopter – 62,5%, Stork Fokker – 5,5%), elevou para 305 o número total de encomendas (mais 72 opções) desta aeronave. Os três países acima somaram-se à França, Itália, Alemanha, Holanda e Portugal na adoção do NH-90 para suas Forças Armadas, totalizando 674 aparelhos entregues pelo consórcio desde o início de 1998.

A versão transporte tático permite conduzir 14 a 20 homens, com espaço útil maior do que o dos helicópteros concorrentes. O aparelho pode transportar carga externa de 4 toneladas e na versão ASW pode

ser dotado de sonar, sonobóias, torpedos (2) e contramedidas. Pode operar em guerra de superfície com radar ventral e mísseis ar-superfície (2).

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; / Helicóptero / ; Rev&Rev;

MUSEU NAVAL INTERNACIONAL

Rivista Marittima, dezembro/2001, p.57-69
Francesco Pascazio

O autor apresenta extenso artigo sobre o Museu Naval Internacional (*"Il Museo Navale Internazionale*), situado na Ligúria Ocidental, Itália. Descrevendo os arredores do Museu, Francesco Pascazio diz: "... um caminho florido nos leva à parte mais alta do promontório sobre o qual se estende o 'Parasio', o núcleo histórico mais antigo de Porto Maurício. Na praça se encontra o 'Pallazo Comunale', que hospeda, entre outros, o Museu Naval, em estilo neoclássico, em frente ao majestoso templo dedicado a São Maurício.

O curador é o Capitão-de-Fragata (Ref^{a}) Flávio Serafini[1], que, desde 1983, tem se dedicado à criação e gestão do Museu.

A instituição é visitada por cerca de 35 a 40 mil pessoas por ano e "leva o nome de 'Internacional' porque é a única, em seu gênero, na Europa que conserva objetos provenientes das Marinhas nacional e estrangeiras". O Museu ocupa espaço de 700 m², dividido em seções temáticas: documentação, instrumentos náuticos, condecorações, modelos de navios, quadros e uniformes de épocas e tipos variados.

Existe um projeto de transferência do Museu, já em 2002, para outros dois imóveis pertencentes ao Estado, ocupando uma área de 9.000 m².

Serão incorporados à instituição um submarino classe *Sauro*, a ser transformado em museu, um veleiro e um rebocador, devendo estes últimos ser usados em passeios de recreação e instrução.

Ao final do artigo, conclui o autor:

"Muito apropriada a fórmula adotada para a gestão, proporcionada por voluntários que trabalham por pura paixão e com contribuições públicas externas. Tal atitude foi determinante para que a Instituição alcançasse, no curto espaço de duas décadas, lugar de tamanha importância. Deve-se também ao fato de o Museu não ser uma estrutura fechada em si mesma, mas um corpo vivo, cuja seiva é composta por mantenedores locais, nacionais e de cada parte do mundo e é, indubitavelmente, o motor de iniciativas culturais de vários tipos e de larga repercussão. Parece inacreditável, mas o Museu, tendo sido criado através de modesta coleta entre pequeno grupo de marinheiros amigos entre si, hoje pode competir com notáveis organizações análogas dos principais países marítimos e, em poucos anos, será o terceiro da Europa.

1 N.R.: Flávio Serafini foi hidrógrafo e, além de escritor, é colaborador de várias instituições ligadas à história do mar.

Não há mérito suficiente para Flávio Serafini, que tornou, com seu trabalho diuturno e apaixonado, possível esta realização, contribuindo, ainda, com seus livros para a difusão da cultura marinheira no nosso país."

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / Museu /; Rev & Rev;

O COMBATE SOB JULGAMENTO – AS REGRAS DA GUERRA NÃO PODEM SER DOS ADVOGADOS

Proceedings, setembro/2001, p.56-58
Major Kristan J. Keaton, US Army

A guerra na antiga Iugoslávia finalmente acabou em 2014 (sic), quando terminou o julgamento do último croata, sérvio, bósnio ou albanês, considerado culpado ou inocente de crimes de guerra pelo Tribunal Criminal Internacional para a ex-Iugoslávia (ICTY). Esta é uma novidade, pois nunca, antes, as decisões do Comando e as estratégias foram examinadas em detalhes e consideradas como "legítimas ações militares". As decisões do Tribunal vão transformar nossa estratégia e doutrina, afetar a organização militar e a prontidão para o combate e ditar a seleção de alvos e escolha das armas, de agora em diante.

Passaram-se 50 anos desde Nuremberg, mas apenas um ano depois do ICTY criou-se o Tribunal de Ruanda. Hoje, nações discutem a criação de uma Corte Criminal Internacional, para discutir os crimes de guerra.

Embora parecendo estranho o conceito de que as guerras terminem num tribunal, será muito bom para as forças militares que optem por ensinar e obedecer a leis militares.

O ICTY vai afetar a maneira de conduzir a guerra de três formas. Primeiramente, como a guerra na ex-Iugoslávia foi uma guerra de verdade, com forças se enfrentando no campo de batalha, como não estamos acostumados, será impossível

desconsiderar as lições aprendidas neste conflito, concernentes às leis de guerra.

Segundo, podemos dar crédito ao ICTY, pois, diferentemente de Nuremberg, tribunal formado pelos vencedores, foi criado pela comunidade internacional.

Finalmente, para completar a missão nos Bálcãs, é necessário que se faça justiça. Os países ocidentais estão apostando muito dinheiro na paz naquela região, sem tiranos e vinganças pessoais, transformada numa região de estabilidade e prosperidade.

As decisões do Tribunal terão grande influência sobre todos os militares profissionais. O que pode ser feito?

Primeiramente, devemos apoiar o Tribunal, pois seu trabalho está sendo muito bem feito.

Segundo, devemos nos esforçar para entender o tribunal, pois está escrevendo as Leis de Guerra do século XXI.

Terceiro, devemos nos certificar de que boas leis se transformam em precedentes legais, disponibilizando para o Tribunal nossos melhores juristas, de modo a possibilitar que a Corte entenda as complexidades das modernas operações militares.

Sem a nossa influência, estaremos deixando que as futuras ações militares fiquem sob o critério dos juristas do ICTY. Não temos dúvida de que **a guerra é um assunto muito importante para ser tratado somente pelos comandantes militares, mas, certamente, as leis da guerra não podem ser tratadas somente pelos juristas.**

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<RELAÇÕES INTERNACIONAIS>/ Tribunal de Guerra /; Rev&Rev;

EM DEFESA DA BANDEIRA NACIONAL

Catolicismo, nº 615, março/2002, p.39-41

O Tenente-Coronel reformado do Exército Carlos Joaquim da Fontoura Rodrigues, de Santana do Livramento (RS), foi, recentemente, protagonista de desassombrado ato que merece ser registrado nos anais da nossa história. Entretanto, incompreensivelmente, o belo gesto "passou em branco" para a generalidade da mídia de todo o território nacional, exceção feita a órgãos da imprensa gaúcha.

No dia 27 de novembro de 2001, agitadores do Movimento dos Sem Terra (MST), tendo invadido a agência do Banco do Brasil de Santana do Livramento, **tentaram arriar a Bandeira Nacional, hasteada na frente do banco, e trocá-la pela bandeirola do MST**. Seria a substituição do pendão nacional, que representa a atual ordem estabelecida, por outra que representa a baderna, a invasão e a depredação da propriedade particular, a anarquia.

O Coronel Fontoura correu em defesa da Bandeira do Brasil. Não recuando diante do perigo, apesar de seus 73 anos, enfrentou os agitadores e impediu que eles retirassem do mastro a Bandeira brasileira.

É incompreensível que esse ato destemido e patriótico tenha "passado em branco" fora do Rio Grande do Sul. Como não ver nisso a ação das chamadas "patrulhas ideológicas"?

Em entrevista concedida à revista *Catolicismo*, o Coronel Fontoura disse: "Quando vi a intenção do baderneiro, só me ocorreu que aquilo não era possível acontecer".

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<VALORES> / Bandeira / ; Patriotismo ; Rev&Rev;

NAVIO REPROVADO EM INSPEÇÃO – COMANDANTE DESTITUÍDO

Marine News, nº 56-2, fevereiro/2002, p. 75

Em dezembro de 2001, o comandante do navio-aeródromo norte-americano de propulsão nuclear (sic) *John F. Kennedy* foi destituído de seu posto logo após seu navio não ter sido aprovado na inspeção de material.

De acordo com o relatório, a capacidade do navio em operações aéreas estava seriamente comprometida porque: três dos quatro elevadores de aeronaves não estavam funcionando; duas das quatro catapultas estavam degradadas; a capacidade do combate ao incêndio estava, seriamente degradada, além de um número significante de deficiências encontradas no sistema de combustível JPS.

O sistema de propulsão apresentou grandes dificuldades para condução, não se conseguindo navegar a 23 nós, na condição de alta potência (*high power*).

A corrosão observada no topo do mastro, incluindo a sua estrutura e passagens, foi a pior observada em três anos, enquanto a manutenção das válvulas, em todo o navio, estava muito ruim.

O relatório concluiu prudentemente que o *John F. Kennedy* não estava em condições de segurança, nem de operação devida a ampla extensão de seus defeitos, incluindo a falta de condições de uso dos turcos e das embarcações salva-vidas.

Navio-aeródromo (não nuclear) *América* gêmeo do *John F. Kennedy*;
Entrada em serviço: 9/68/JFK), 81.000 toneladas de deslocamento carregado;
comprimento da pista: 318 m; 32 nós; tripulação: 2.930 + 2.480 (aviação) – Fonte: Jane's)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ADMINISTRAÇÃO> /; Exoneração /; Rev & Rev;

NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se precipuamente a divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e do exterior, dar aos leitores inativos informações sobre a Marinha da atualidade, e permitir aos pesquisadores do futuro visualizar a Marinha de outrora.

Colaborações serão bem-vindas, em forma de notícias sobre eventos ocorridos em suas OMs, como exercícios, operações, formaturas, comemorações, se possível ilustradas com fotografias em preto e branco.

SUMÁRIO

ADMINISTRAÇÃO

AQUISIÇÃO

Camaleão incorpora área em Parada de Lucas (280)

COMEMORAÇÃO

1º Aniversário do NAe *São Paulo* (280)
Dia do Intendente (281)
Dia do Servidor Público (282)
Esquadra faz 179 anos (283)
NT *Gastão Motta* comemora 10 anos (284)

HOMENAGEM

Senado Federal homenageia a Marinha (284)

INAUGURAÇÃO

Busto do Patrono da Marinha inaugurado no Maranhão (286)
Novas instalações da Casa do Marinheiro (286)

MOSTRA DE DESARMAMENTO

Corveta *Bahiana* (287)

POSSE

Assunção de cargos por Almirantes (288)
Chefe do Estado-Maior da Armada (289)

PUBLICAÇÃO
Almirante Caminha tem artigo publicado no exterior (292)
Encontro Internacional de Revistas Marítimas citado no exterior (293)
Informativo Marítimo da DPC (293)
Lançamento do *A Macega* – informativo da Aviação Naval (293)

APOIO

CONSTRUÇÃO NAVAL
Construção naval no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (295)

ESTAÇÃO NAVAL
EN Rio Negro recebe dique flutuante (296)

ATIVIDADES MARINHEIRAS

ARQUEOLOGIA
Arqueologia Marinha (296)

SALVAMENTO
NAe *São Paulo* e Fragata *Constituição* participam de salvamento (320)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA

ENERGIA NUCLEAR
Programa Nuclear da Marinha (297)

COMUNICAÇÕES

COMUNICAÇÕES RÁDIO
Estação de Radioamadores na Ilha da Trindade (300)

CONGRESSOS

EXPOSIÇÃO
Passagem de Tonelero (300)

SEMINÁRIO
Seminário sobre o pregão na Marinha (303)

EDUCAÇÃO

CURSO
Curso de Formação de Oficiais (304)

EDUCAÇÃO
Projeto educativo do Serviço de Documentação (306)

ESCOLA NAVAL
Modernização das instalações da Escola Naval (305)

ESPORTE
Resultados esportivos (307)

FORÇAS ARMADAS

ADESTRAMENTO
Fragata *Dodsworth* lança míssil Seawolf (308)

AVIAÇÃO NAVAL
Helicóptero no combate a incêndio (309)

CAPITANIA DO PORTO
Programa de segurança da navegação na Amazônia (309)

EXERCÍCIO MÍLITAR
Exercício Combinex – XI (309)

OPERAÇÃO
Aderex V-01 (310)
Operação com o NAe *Nimitz*, dos EUA (310)
Passex França-01 (311)

HISTÓRIA

MUSEU
Visitantes dos Museus da Marinha em 2001 (311)

INFORMÁTICA

INTERNET
Marinha da Amazônia Ocidental na Internet (311)

PODER MARÍTIMO

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL
Brasil é reeleito para o Conselho da IMO (312)

PORTO
Portos e Logística (312)

PSICOSSOCIAL

CULTURA

Atividade do SDM em 2001 (313)

MORADIA

Moradia para o pessoal da Marinha (314)

MÚSICA

Concerto sinfônico da Banda do CFN (320)

RELIGIÃO

Papa João Paulo II concede bênção especial a 104 militares (316)

VALORES

ÉTICA

Ética na Medicina Militar (316)

VIAGENS

VISITA

Parlamentares visitam a Amazônia Ocidental (319)

Presidente do Líbano visita o NE *Brasil* (319)

CAMALEÃO INCORPORA ÁREA EM PARADA DE LUCAS

O Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, carinhosamente chamado Camaleão, completou 58 anos de existência. A comemoração contou com a presença do comandante-em-chefe da Esquadra e de ex-comandantes do Centro, localizado na Ilha de Mocanguê, em Niterói, Rio de Janeiro.

O Camaleão vem implementando uma crescente sofisticação da infra-estrutura destinada ao adestramento das tripulações dos navios de superfície, tanto no âmbito da Esquadra como fora dele. As inovações estão em progresso e, brevemente, o Camaleão passará a contar com um novo pátio de adestramento de combate a incêndio, com simuladores de incêndio alimentados a gás.

Na cerimônia, um dos destaques foi a assinatura do termo de cessão para a Marinha, por parte do presidente da Empresa Brasileira de Comunicações S/A (Radiobrás), Carlos Zarur, de uma área de 144.000 m² adjacente às instalações do Grupo de Socorro e Salvamento (GSS), em Parada de Lucas, RJ. (Do *Nomar* nº 715, de 30/11/01)

1º ANIVERSÁRIO DO NAe *SÃO PAULO*

O Navio-Aeródromo *São Paulo* comemorou, no dia 15 de novembro de 2001, o seu primeiro aniversário, em cerimônia militar com a presença dos familiares da tripulação.

A aquisição do *São Paulo* possibilitou à Marinha do Brasil operacionalizar, de forma segura, o emprego de suas aeronaves AF-1, iniciando, assim, uma nova fase. Ao completar seu primeiro aniversário de incorporação, o A-12, apesar de sua curta história na Marinha do Brasil, já conquistou, efetivamente, seu lugar como capitânia da Esquadra brasileira. Durante o ano de 2001, o navio realizou inúmeras e importantíssimas operações, onde se destacaram as comissões de Adestramento Inicial; Vistoria de Segurança de Aviação (VSA); Qualificação e Requalificação de Pilotos de Helicópteros, PAD-CIAsA e Toque/Arre-

metida dos aviões AF-1 (CATRAPO); Validação dos Boletins de Lançamento e Recolhimento (BLR) do avião AF-1 e os primeiros reconhecimentos e catapultagens com pilotos da Marinha do Brasil e da Armada Argentina.

Em 3 de setembro de 2001, o *São Paulo* concluiu o programa de validação e o adestramento de pilotos e equipagens de aviões e helicópteros. No total, foram realizados 52 enganches e catapultagens, 48,5 dias de mar e 14.648,6 milhas navegadas.

Atualmente, o navio encontra-se atracado no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, cumprindo rotinas de manutenção e preparando-se para iniciar um novo ano de muitas comissões operativas. (Do *Nomar* nº 717, de 30/1/02)

DIA DO INTENDENTE DA MARINHA

Foi comemorado, no dia 4 de março de 2002, o Dia do Intendente da Marinha. A cerimônia foi realizada na Base de Abastecimento da Marinha no Rio de Janeiro. Na ocasião, o diretor de Administração da Marinha, Vice-Almirante (IM) Adolf Magnus Moniz Ostwald, assim se expressou sobre a comemoração.

"No Dia do Intendente, nós, homens e mulheres, orgulhosos em sermos oficiais de Marinha e ostentarmos, em nossas platinas, o dourado da Folha de Acanto, reafirmamos o compromisso em, diuturnamente, contribuirmos, de forma silenciosa, para as tarefas a cargo da Marinha do Brasil, mantendo-nos fiéis ao lema PREVER PARA PROVER, com o intuito de sobrepujarmos os desafios que surgem a todo o momento e de procurarmos continuar a prestar o melhor serviço à Marinha.

A escolha do dia 3 de março remete-nos ao ano de 1770, quando D. José I, Rei de Portugal, visando a tornar mais eficiente a administração portuguesa, no então Brasil-Colônia, criou o cargo de Intendente da Marinha e de seus Armazéns Reais. A busca da eficiência, portanto, foi a nossa razão em ser inicial.

Nesta data festiva, reverenciamos, também, a lembrança dos intendentes que nos antecederam, tais quais nosso patrono, Almirante Gastão Motta. Com abnegação, inteligência e elevado conhecimento profissional, forjaram o respeito que o Corpo de Intendentes da Marinha hoje possui. Seus exemplos, eternizados em suas realizações, nos conhecimentos desenvolvidos, nas soluções criativas que precisavam ser implementadas, nos servem como fonte de inspiração e consulta para a consecução de nossas tarefas. Inegavelmente, os procedimentos de nossas atividades evoluíram, sobremaneira, ao longo dos anos; entretanto, a filosofia que os orienta, os princípios que os regem, estes permanecem os mesmos. O Corpo de Intendentes da Marinha continua, no presente, a seguir o rumo por eles traçado.

A nós, oficiais intendentes da Marinha, cumpre-nos transmitir às gerações futuras um Serviço de Intendência melhor, eficiente no emprego dos recursos e eficaz no alcance em seus propósitos, a fim de contribuir para a efetividade da nossa Marinha no cumprimento de sua missão.

Devemos perscrutar as imortais palavras de Barroso: "O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever". Cumprir é tornar efetivo aquilo a que nos obrigamos, que é procurar fazer o melhor para elaborar e implementar soluções para atender às necessidades das Forças Navais, de Fuzilei-

ros Navais, Aeronavais e do Setor de Apoio. E fazer é dar consistência física ou moral a alguma coisa; é criar valor para a Instituição.

São cada vez maiores os desafios que a sociedade moderna nos obriga a enfrentar. A inexorabilidade das mudanças no âmbito da administração compele-nos a empreender esforços permanentes para adequar nossos processos. Devemos pensar e exercer nossos misteres, visando à solução de problemas reais e não de situações acadêmicas imaginárias. Há diversas teorias administrativas, todas excelentes. Cabe-nos escolher as que, empregadas com respeito aos princípios basilares navais, auxiliem o navio a chegar ao porto seguro da missão bem cumprida. Devemos pensar e agir como se a Marinha do Brasil pela qual propugnamos dependesse única e exclusivamente de nossas atitudes.

Sonho? Talvez. Como diria Monteiro Lobato, "tudo é loucura ou sonho no começo. Nada do que o homem fez no mundo teve início de outra maneira – mas já tantos sonhos se realizaram que não temos o direito de negar nenhum".

Se cada um de nós avaliarmos nossas obrigações, certamente tremeremos dos óbices a serem transpostos. Porém, na célebre Oração aos Moços, Rui Barbosa alerta que o tremer é próprio dos que se defrontam com as grandes tarefas, e são talhados para as levar a cabo. Nós, intendentes, o somos. O tremer, mas não o renunciar. O tremer, com o ousar. O tremer, com o empreender. O tremer, com o acreditar. Acreditemos. Ousemos. Perseveremos.

Intendentes de Marinha, preservemos nossas vontades em, continuamente, refinar até a excelência as atribuições a nós cometidas. A excelência é resultado direto da competência e esta somente é construída com base em muito esforço e estudo. Havemos de estudar e estudar sempre.

A ninguém importa mais do que ao futuro e à grandeza da Marinha do Brasil mudar o que necessita ser mudado e manter o que está correto. Todo bom oficial intendente tem muito de heróico em si mesmo, na pureza de seus propósitos e na rigidez de sua conduta, que a nada teme, senão do conformismo. Não são suficientes os êxitos obtidos até o momento. Jamais poderemos nos acomodar à situação vigente, sob pena de comprometer tudo o que foi alcançado.

Firme na sua disciplina, fortalecida pela esperança de melhores dias, a Intendência, fiel ao cumprimento do dever, renova-se por meio de seus homens e mulheres, militares e servidores civis. A Intendência se transforma, aumentando-nos o vigor, retemperando o nosso entusiasmo em servir, sempre, à Marinha do Brasil e ao Brasil."

DIA DO SERVIDOR PÚBLICO

Em cerimônia realizada em Brasília e presidida pelo Comandante da Marinha, foi comemorado, o Dia do Servidor Público (28 de outubro), quando foram entregues a Medalha-Prêmio de Ouro e os prêmios Mestre Antônio da Silva e Mérito Funcional.

Na ocasião, o servidor civil Luiz de Gonzaga Nunes Goes, lotado na Base Naval de Val-de-Cães, foi agraciado com a Medalha-Prêmio de Ouro, como reconhecimento pelos relevantes serviços prestados à Marinha do Brasil, durante mais de 50 anos de serviço público.

Foram agraciados com o Prêmio Mestre Antônio da Silva os servidores que se destacaram em 2000 pela eficiência, pela con-

duta e pelo entusiasmo entre todos os servidores da Marinha do Brasil: o artífice de Estrutura de Obras e Metalurgia Nilton Costa, da Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha; o artífice de Mecânica Geraldo Estevam dos Santos, da Base Naval de Natal; o técnico em Mísseis e Armamento Submarino Francisco Rodrigues Ferreira, do Centro de Mísseis e Armas Submarinas da Marinha; o agente administrativo Ismael Francisco Damásio, da Escola de Aprendizes-Marinheiros de Pernambuco; o engenheiro de Tecnologia Militar Luis Miguel da Silva, da Diretoria de Obras Civis da Marinha; e o assistente jurídico João Batista Cavalcanti Ribeiro, da Diretoria de Pessoal Civil da Marinha. (Do *Nomar* nº 716, de 30 de dezembro de 2001)

ESQUADRA FAZ 179 ANOS

Há 179 anos, nascia a Esquadra brasileira, fato simbolizado na histórica cerimônia em que, pela primeira vez, o pavilhão nacional foi solenemente içado na Nau Pedro I, Capitânia da Esquadra que se formou para assegurar a independência do país.

No último dia 12 de novembro, seu aniversário foi comemorado a bordo do Navio-Aeródromo *São Paulo*, seu mais recente meio incorporado. A cerimônia militar, presidida pelo Comandante da Marinha, contou com a honrosa presença de ex-Comandantes-em-Chefe, membros do Almirantado e autoridades navais.

Na Ordem do Dia alusiva à data, o Vice-Almirante Mauro Magalhães de Souza Pinto, Comandante-em-Chefe da Esquadra, destacou a atuação do poder naval brasi-

leiro na história do país, "que sempre se fez presente nas lutas para manter a integridade territorial, na proteção do nosso comércio e em fazer respeitar a soberania brasileira". "A nação", afirma, "tem razões inequívocas para confiar nos homens do mar, fiéis depositários da credibilidade e do orgulho cívico de nosso povo, pois, desde o seu nascimento, a Marinha brasileira jamais faltou e não faltará ao Brasil, sobretudo nas horas amargas e nos instantes de sacrifício".

Na seqüência da cerimônia, ex-Comandantes-em-Chefe fizeram a entrega de prêmios aos Oficiais e Praças da Esquadra que atingiram marcas significativas na carreira, como maior número de dias de mar, dias de embarque, horas de vôo, horas de mergulho e horas de imersão. A equipe do Comando da Força Aeronaval, vencedora da Olimpíada de 2001, recebeu das mãos do Comandante da Marinha o troféu "Almirante Maximiano Eduardo da Silva Fonseca".

Após a tradicional foto dos ex-Comandantes-em-Chefe, o Capelão da Esquadra celebrou missa em Ação de Graças pelos 179 anos, abrilhantada pela presença do Coral do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e da banda de música da Base Naval do Rio de Janeiro.

Em seguida, foi realizada a votação dos trabalhos marinheiros, expostos no hangar do navio, sendo eleito vencedor o que foi confeccionado pelo Centro de Apoio a Sistemas Operativos (CASOP), intitulado "Tradição Naval".

Encerrando as comemorações, foi oferecido um almoço na Praça D'Armas do NAe *São Paulo*, em homenagem aos ex-Comandantes-em-Chefe. (*NoMar* nº 716 de 30/12/2001)

GASTÃO MOTTA COMEMORA 10 ANOS

O Navio-Tanque *Almirante Gastão Motta* comemorou, no dia 26 de novembro de 2001, seu 10º aniversário de incorporação à Marinha do Brasil.

O *Gastão Motta* teve sua quilha batida em 11 de dezembro de 1989 e foi construído pelo Estaleiro Ishikawajima, sendo, atualmente, o mais moderno navio de apoio logístico móvel da América Latina. Navio concebido no "estado da arte" dentre seus pares, possui controles automatizados, tanto na propulsão como no sistema de reabastecimento no mar, desenvolvendo velocidades de até 20 nós. Sua atuação contribui para que a Marinha do Brasil seja considerada uma "Marinha de Águas Azuis", em conseqüência da mobilidade e da capacidade de permanência que os navios-tanque lhe conferem.

Nos dez anos de bons serviços prestados à nossa Esquadra, já atingiu a marca de 713,5 dias de mar, 172.186,0 milhas navegadas e 716 transferências de óleo no mar, com o total de 81.431.950 litros de óleo transferidos, honrando o seu lema "Nós fazemos a Esquadra ir mais longe". (Do *Nomar* nº 717, de 30/1/02)

SENADO FEDERAL HOMENAGEIA A MARINHA

O Senado Federal homenageou a Marinha do Brasil, no dia 11 de dezembro de 2001, pelo transcurso do Dia do Marinheiro. O comandante da Marinha e

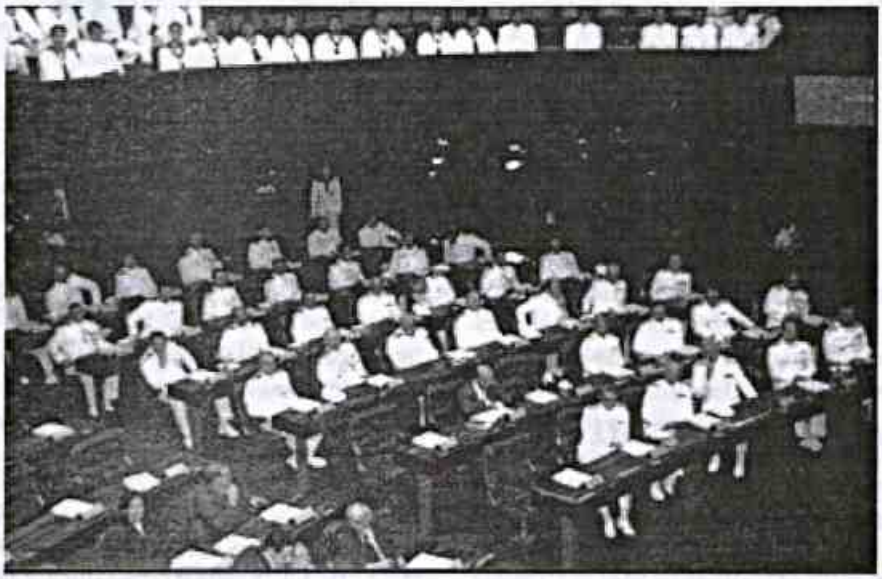
o chefe do Estado-Maior da Armada foram recebidos pelo presidente do Senado antes do início da sessão. No Plenário, foram convidados a tomarem assento à mesa da Presidência.

Compareceram ao evento todos os oficiais-generais da Marinha sediados em Brasília, além de uma representação de oficiais e praças.

Ao abrir a sessão, o presidente do Senado reverenciou os 60 mil homens e mulheres da Marinha que exercem, com zelo e denodo, a missão de proteger o Brasil, seu litoral e suas águas territoriais. Saudou, ainda, o Patrono da Marinha, Joaquim Marques Lisboa, o Marquês de Tamandaré.

Vários senadores fizeram uso da palavra. O senador Robinson Viana (PMDB-PB), autor do requerimento de homenagem, destacou, além do preparo bélico, as ações cívicas, sociais e de assistência hospitalar desenvolvidas pela Marinha, cujas embarcações são conhecidas na Amazônia como "navios da esperança".

Afirmou ser muito grande o desafio de manter uma força operativa, capaz de cumprir sua missão constitucional com a reconhecida falta de recursos. Segundo ele, tal óbice não tem arrefecido o ânimo dos "homens do mar", muito pelo contrário, tem estimulado sua criatividade e aperfeiçoado seu senso de administração, permitindo que a Marinha continue a cumprir as diretrizes estabelecidas em consonância com os desafios impostos pela necessidade de desenvolvimento cada vez maior da nação brasileira.



Finalizando seu discurso, referiu-se à atuação da Marinha nos campos científico e tecnológico, no qual o pioneirismo destaca-se na eletrônica, informática e, em especial, na energia nuclear; e no Programa

Antártico, que permite ao Brasil estar no seleto grupo de países que desenvolvem atividades científicas no continente.

Também fizeram uso da palavra os senadores Sebastião Rocha (PDT-AP), Tião Viana (PT-AC), Emília Fernandes (PT-RS), Romeu Tuma (PFL-SP), Antônio Carlos Valadares (PSB-SE) e Romero Jucá (PSDB-RR).

Vários outros senadores que compareceram à sessão manifestaram-se por meio de apartes. Todos destacaram não apenas a importância da Marinha para a sociedade brasileira, mas também homenagearam seus principais vultos e seus feitos históricos. (Do *Nomar* nº 715, de 30/1/02)

BUSTO DO PATRONO DA MARINHA INAUGURADO NO MARANHÃO

A Capitania dos Portos do Maranhão inaugurou busto de bronze do Patrono da Marinha, Almirante Tamandaré, durante realização do Encontro Regional das Sociedades dos Amigos da Marinha (SOAMAR). O Vice-Almirante Kleber Luciano de Assis, comandante do 4º Distrito Naval, presidiu a cerimônia de inauguração, ao som da canção *Cisne Branco*, tocado pela Banda de Música do 24º Batalhão de Caçadores do Exército Brasileiro.

No local, funcionam o atendimento médico e odontológico da família naval, os diversos grupos do Ensino Profissional Marítimo e o Setor de Recrutamento. Neste local, são feitas as inscrições para os concursos de Aprendizes-Marinheiros, de Fuzileiros Navais, das Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante e todos os demais concursos. (Do *NoMar* nº 715 de 30/11/01)

CASA DO MARINHEIRO INAUGURA NOVAS INSTALAÇÕES

Foram inauguradas, em 26 de dezembro de 2001, no Rio de Janeiro, as novas instalações da Casa do Marinheiro (CMN). A cerimônia de inauguração foi presidida pelo Comandante da Marinha, Sérgio Chagasteles, que descerrou a placa de inauguração. Na ocasião, o diretor da Casa do Marinheiro, Capitão-de-Mar-e-Guerra Mauro Scharth Gomes, fez a leitura da Ordem do Dia e o Capitão-de-Mar-e-Guerra (Capelão Naval) Navarro abençoou as novas instalações, lembrando que a Casa do Marinheiro representa um espaço de integração entre a Marinha e as famílias da comunidade naval.

Depois de um período de mais de um ano de obras na CMN, foram efetuados reparos em toda a infra-estrutura e construídas novas edificações, com destaque para o novo Parque Aquático, o Salão de Festas, a Sala da Terceira Idade, a Academia, o Grêmio e o Hotel de Trânsito para Praças.

O novo Parque Aquático dispõe de toboágua, bar, vestiários, quiosques com churrasqueiras e restaurante. A área recre-

ativa oferece ao associado, ainda, quadras de vôlei (grama e areia), dois campos de futebol oficial (grama natural), quatro campos de futebol *society* (dois de grama natural, um de grama sintética e um de areia), duas quadras de tênis (piso asfáltico), ginásio e pista de *cooper*/ciclovia.

Outra novidade a destacar é a Academia, capacitada a proporcionar condicionamento físico da melhor qualidade. Para isso investiu-se na aquisição de grande número de aparelhos para a sala de musculação. Também foi reservada uma sala exclusiva para dança e outra para lutas marciais, onde se dispõe de uma das maiores áreas de tatame no Brasil.

Importante conquista a destacar, especialmente para os militares transferidos de sede e suas famílias, é o Hotel de Trânsito para Praças, que oferece acomodação prática e confortável para um período de trânsito de até 30 dias.

A Capela Nossa Senhora dos Navegantes foi outro grande presente que a Casa do Marinheiro reservou para a Família Naval. Atendendo a encomenda feita pelo Capelão Navarro, o artista plástico Suboficial (RRm) Leônidas Calmon pintou uma tela inspirado no famoso quadro "La cena", do pintor surrealista espanhol Salvador Dalí. A obra, colocada em cima do altar, retrata a imagem estilizada da Santa Ceia, com uma barra topográfica da cidade do Rio de Janeiro ao fundo. Já o escultor Hildebrando, que foi encarregado do Centro de Atividades Artísticas e professor de Educação Artística do Arsenal de Marinha, fez, por encomenda, outra obra de arte que se destaca no altar da capela: três miguelitos em bronze, cada qual exibindo os traços de uma etnia diferente, formando uma base para sustentação do tampo de cristal em cima do qual é celebrada a eucaristia. Hildebrando esculpiu, ainda, em mármore, a pia batismal da capela.

Depois de terminada a cerimônia de inauguração e de percorrerem algumas das novas dependências da Casa do Marinheiro, os convidados presentes foram conduzidos ao novo Salão de Festas, onde foi servido um coquetel. O ambiente bonito, agradável e refrigerado do salão, com capacidade para até 500 pessoas, não só encantou a todos, como mostrou-se muito bem preparado para acolher com requinte e bom gosto as comemorações da Família Naval.

Entre reformas e novas construções, foram atingidas, ao todo, cerca de 60 edificações. Nesta nova fase, será possível ampliar significativamente a qualidade dos serviços disponibilizados às OM e aos usuários do Departamento do Abrigo do Marinheiro do Rio de Janeiro, o que torna a Casa do Marinheiro um motivo de orgulho para a Marinha do Brasil. (Do *Bono* nº 820, de 19/12/2001, e do jornal *Balcão Naval* nº 40, de janeiro de 2002.)

MOSTRA DE DESARMAMENTO DA CORVETA *BAHIANA*

O Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Airton Arnaldo Longo, expediu a Ordem do Dia nº 1/2002, em 5 de março de 2002, sobre a Mostra de Desarmamento da Corveta *Bahiana*, realizada naquele mesmo dia. A seguir, transcrevemos a referida Ordem do Dia.

"A baixa do serviço ativo de um navio cala fundo na alma de todos os marinheiros. É um momento sentido, que representa o pesar de todos que nele ou com ele forjaram têmperas e cabedais. No entanto, atingido pela inexorabilidade do tempo, superado pelo avanço tecnológico, faz-se necessária a perda que se impõe ao nosso Poder Naval Brasileiro.

Construída nos Estaleiros Scheepswerf de Wall, na Holanda, sua quilha foi batida

em 22 de setembro de 1953, foi lançada ao mar em 3 de novembro de 1954 e incorporada à Armada em 25 de maio de 1955, em cumprimento ao Aviso nº 1.408, do Ministro da Marinha, de mesma data.

Sendo o quarto navio a ostentar este nome em nossa Marinha, seu distintivo figura o brasão de armas da cidade de Salvador, existente desde a sua fundação por Tomé de Souza, em 1549. A partir de 1972, sua missão passou ser a de contribuir para cumprimento das tarefas de responsabilidade do Comando do 5º Distrito Naval, onde realizou operações de socorro e salvamento marítimos e patrulha costeira.

Muitas foram as suas comissões com a Bandeira Nacional em toda a extensão do litoral brasileiro e no estrangeiro. Nesses 48 anos de excelentes serviços prestados ao Brasil, realizou 110 patrulhas costeiras, 73 reboques, 60 Operações de Busca e Salvamento (SAR), cinco Operações de Estreitamento de Laços de Amizade (DIPLOMEX), 12 Operações de Assistência Cívico-Social (ACISO), 13 Reabastecimentos do Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (POIT) e 47 Operações de Adestramento (ADESTREX), totalizando 2.680 dias de mar e 492.561 milhas navegadas.

No momento em que, pela última vez, é arriado o Pavilhão Nacional a bordo da Corveta *Bahiana*, prestam-se homenagens ao navio que, por seus feitos valorosos, tripularam e lhe dedicaram muito mais de suas vidas que as horas normais de trabalho diário. Com estes homens do mar seguem inúmeras recordações dos momentos felizes vividos e a certeza do dever bem cumprido ao final das inúmeras missões e fainas sob suas responsabilidades.

O 'Velho Barco' parte para a derradeira viagem, deixando no cais da memória de seus ex-comandantes e das inúmeras tripulações que nele sucederam uma 'saudade de pedra'. 'BRAVO ZULU', Corveta *Bahiana*... Missão cumprida." (Do *Bono* nº 123, de 5/3/2002)

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

Tomaram posse nos cargos e nas datas mencionadas os seguintes almirantes:

Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – Contra-Almirante Paulo César Dias de Lima, em 4/1;

Chefe do Estado-Maior da Armada – Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo, em 9/1;

Comandante Naval da Amazônia Ocidental – Contra-Almirante Francisco Luiz Gallo, em 11/1;

Diretor de Obras Civis da Marinha – Contra-Almirante Luiz Antônio Monclaro de Malafaia, em 15/1;

Diretor de Telecomunicações da Marinha – Vice-Almirante Aurélio Ribeiro da Silva Filho, em 17/1;

Diretor do Departamento de Política e Estratégia do Ministério da Defesa – Vice-Almirante Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa, em 18/01;

Diretor do Departamento de Ciência e Tecnologia do Ministério da Defesa – Contra-Almirante (EN) Ricardo Torga do Carmo, em 8/2; e

Assessor Especial para Construção Naval da Empresa Gerencial de Projetos Navais – Contra-Almirante (EN) Tiudorico Leite Barbosa, em 14/02.

POSSE DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

O Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo assumiu, em 9 de janeiro de 2002, o cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada, em substituição ao Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Portella Peixoto. Por ocasião da transmissão do cargo, o Almirante Peixoto assim se pronunciou:

"Vivo hoje um dia muito especial; pela última vez em minha carreira, encontro-me participando desta bela e tradicional cerimônia, quando terei a honra de passar o cargo de CEMA ao Almirante-de-Esquadra Longo.

Posso afirmar ao prezado amigo que o EMA está muito melhor do que há 11 anos, quando ambos aqui servimos, em nosso primeiro cargo como almirantes.

Terá a oportunidade de encontrar uma OM exemplar na sua organização administrativa, permitindo uma perfeita coordenação de estudos e planejamentos importantes para a Marinha; contará com um efetivo de militares e civis do mais alto gabarito profissional, liderados por almirantes experientes e de muito bom senso e que lhe darão enorme tranqüilidade no exercício do cargo; tenho a absoluta certeza de que terá grande satisfação profissional nesta última comissão da sua bela carreira.

Vivo, também, um momento de muita alegria, pois chego ao fim do Serviço Ativo da Marinha, no último posto, após mais de 47 anos de dedicação ao serviço em prol de uma bela e respeitada Instituição, à qual muito devo.

Na Marinha encontrei uma escola, onde moldei o meu caráter através de exemplos de civismo, ética, honestidade, austeridade, companheirismo e lealdade.

Na Marinha aprendi o culto às tradições, a conviver em equipe, a comandar, a administrar, a respeitar chefes e subordinados, a buscar a impessoalidade nas decisões; nela pude viajar, conhecer o nosso país, outras Marinhas, outros povos, o que muito enriqueceu a minha cultura profissional.

Pertenci a uma geração de oficiais que viveu intensamente um período de extraordinário desenvolvimento da Marinha em todos os seus setores e atividades, podendo destacar:

– a execução de projetos nos campos da Informática e da Pesquisa Nuclear e que foram pioneiros no nosso país;

– a construção naval no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro alcançando elevado padrão tecnológico, onde a construção de submarinos ingressou o Brasil no restrito rol de países com tal capacitação, merecendo, inclusive, a confiança de outras Marinhas ao trazer seus submarinos para repará-los aqui;

– o enorme esforço feito para operar e manter os modernos sistemas das fragatas classe *Niterói*, alterando substancialmente processos e normas das áreas de ensino, operações e apoio logístico. Hoje, com muito orgulho, vemos esses navios em fase de modernização, com a Marinha projetando e construindo um novo Sistema de Controle Tático, em feliz parceria com a Indústria Nacional;

– a consolidação da Sistemática do Plano Diretor, instrumento que possibilitou à Marinha crescer de modo ordenado e objetivo, tendo sido adotada, também, por outras Marinhas e por órgãos do próprio Governo Federal;

– a incorporação à Esquadra e à Força de Fuzileiros da Esquadra de meios adequados ao cumprimento das suas tarefas, possibilitando a execução de Operações Navais, cada vez mais complexas, em nosso mar e nos do exterior, em claras demonstrações da capacidade da Marinha em operar nas águas azuis, em qualquer cenário,

principalmente pelo emprego de Força Naval nucleada em navio-aeródromo, de início com o saudoso *Minas Gerais* e agora com o *São Paulo*.

– certamente poderia muito mais relembrar desse proveitoso período, caracterizado por administrações que sempre tiveram a sabedoria de modernizar a Marinha, através de planejamentos e programas realistas, indispensáveis para se ter um continuado Poder Naval, com real credibilidade.

Reservo minhas últimas palavras para os agradecimentos a tantos os que tiveram participação na minha carreira, uns mais, outros menos, mas todos de muito valor para mim e sem os quais jamais teria chegado a este dia.

Agradeço aos meus chefes e comandantes pela orientação firme, pelo exemplo de atitudes e, sobretudo, pelos ensinamentos profissionais que moldaram a minha formação.

Do mesmo modo sou grato a todos os almirantes, oficiais e civis com quem tive o prazer de servir nas diversas comissões, pelo convívio amigo e pelo apoio que sempre me deram em qualquer ocasião.

Igualmente estendo os agradecimentos às praças que tive como subordinados em toda a carreira; homens simples, dedicados e altamente competentes, cada vez mais preparados, deram-me imenso prazer em comandá-los.

Aos colegas da estimada Turma "Dedo" agradeço o incentivo constante ao colega, desprovido de qualquer interesse, torcendo para o seu sucesso; terei alegria, agora, de poder compartilhar, com mais tempo, desse magnífico espírito de união que tanto prezamos.

Aos senhores civis, representantes dos diversos segmentos da sociedade, que conheci ao longo da minha carreira, manifesto o prazer em ter desfrutado sempre as atenções pessoais, construindo amizades que muito prezo.

Agradeço aos companheiros do Exército e da Aeronáutica pelas demonstrações de apreço com que fui distinguido em diversas ocasiões; em especial, agora, com os prezados chefes dos Estados-Maiores do Exército Brasileiro, General-de-Exército Marcello, e da Força Aérea Brasileira, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Marini, mantendo entre nós um excelente nível de entendimento.

Aos senhores adidos navais e de Defesa, externo a satisfação de tê-los conhecido e de terem mantido um amplo e saudável ambiente de contato profissional e social com o Estado-Maior da Armada.

Aos senhores comandantes do Exército Brasileiro e da Força Aérea Brasileira, aos ministros do Superior Tribunal Militar, aos senhores embaixadores do Ministério das Relações Exteriores e aos senhores ministros da Defesa, mais uma vez agradeço as gentilezas de que fui alvo, em especial ao Ministro Geraldo Quintão, com quem tive a honra de servir recentemente.

Aos prezados almirantes, companheiros do Almirantado, deixo o abraço sincero de agradecimento pelo constante apoio, pela amizade e, sobretudo, pelo elevado nível de entendimento que souberam manter comigo, no Comando de Operações Navais e no Estado-Maior da Armada.

Prezado Almirante Chagasteles, seu convite para que eu assumisse a chefia do EMA deu-me a oportunidade de acompanhar de perto o seu esforço para melhorar a Marinha e dar ao seu pessoal condições de vida mais dignas. Foi um prazer trabalharmos juntos ajudá-lo no que pude, estando confiante de que, ao final do ano, terá tido muito orgulho em tê-la comandado.

Encerro meus agradecimentos dirigindo palavras de muito carinho à minha mulher, Nara, inseparável companheira, sempre pronta para me ajudar, sábia

conselheira, e que soube, com meus filhos, dar-me a necessária tranqüilidade para viver a carreira de que tanto me orgulhei."

PALAVRAS DO NOVO CEMA, ALMIRANTE LONGO

"Com indisfarçável satisfação, inicio hoje mais uma passagem pelo Estado-Maior da Armada, que coincide com a minha última comissão na Marinha, após ter somado, neste órgão de Direção-Geral, mais de sete dos meus quase 47 anos de serviço na carreira.

Envergando os galões de capitão-de-corveta, capitão-de-fragata e contra-almirante, tive o privilégio de aqui servir nas décadas de 70, 80 e 90, nas Subchefias de Planejamento Administrativo e Estratégico, de Estratégia, de Organização e de Informações, além de, como encargo colateral, ter sido assessor da Delegação Brasileira à Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar durante quatro anos, estando presente à histórica sessão em que foi votada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a Convenção de Jamaica.

Assim, pude participar efetivamente da elaboração de documentos de alto nível, dos quais destaco o Plano Estratégico da Marinha, a Política e Doutrina Básicas e o Programa de Reaparelhamento da Marinha. Tais documentos, entre outros, além de mostrarem com coerência os rumos gerais que a Marinha deve seguir, constituem uma importante e poderosa ferramenta de trabalho para aqueles que se dedicam aos estudos de Estado-Maior.

Isso, por si só, já constitui boa amostra da importância do trabalho desenvolvido neste órgão de Direção-Geral, não apenas no que diz respeito ao assessoramento direto ao comandante da Marinha, mas também na coordenação do trabalho dos órgãos de Direção Setorial, na interface com as demais Forças, Marinhas amigas e outros órgãos extra-Marinha e na elaboração dos ditames que, em última análise, contribuirão para definir os destinos de nossa instituição.

Esta assunção de cargo reveste-se, no plano particular, de um significado todo especial, pleno de simbolismo:

Em primeiro lugar, trata-se do cargo mais alto que, como oficial do Corpo da Armada, na ativa, poderia almejar na carreira. Isso, sem sombra de dúvidas, envolve uma enorme componente de responsabilidade, uma vez que me tornei o único remanescente de aproximadamente 200 jovens que adentraram os portões do Colégio Naval numa já longínqua tarde de março de 1955.

Em segundo lugar, experimento uma sensação de total completeza profissional. Isso porque tive a sorte de ter servido em quase todos os setores da Marinha e, graças aos excelentes grupos de oficiais e praças que sempre tive assessorando-me e a alguma competência própria, consegui reunir uma vasta gama de conhecimentos acerca da Marinha, da sua missão e de seus principais anseios, aspirações e problemas. Tenho a certeza de que essa bagagem, aliada à inestimável colaboração que certamente terei por parte dos oficiais, praças e servidores civis do Estado-Maior da Armada, formará um sólido sustentáculo no qual apoiar-se-á todo e qualquer assessoramento ao comandante da Marinha, sempre acompanhado de realismo, critério e honestidade.

Por fim, emoldurando esse contexto, que, sem exageros, representa o trabalho de toda uma vida, conto com as nobres presenças dos ilustres convidados que contribuem para compor a harmonia deste agradabilíssimo ambiente. Não posso deixar de agradecer-lhes e o faço com muito prazer.

Ao Almirante-de-Esquadra Sérgio Chagasteles, comandante da Marinha, reitero meus agradecimentos pela confiança que mais uma vez em mim depositou, honrando-me com a indicação para a Chefia do Estado-Maior da Armada.

Apresento, também, o meu muito obrigado ao Exmº Sr. Ministro da Defesa Geraldo Quintão, ao Exmº Sr. Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Carlos de Almeida Baptista, ao Ministro do Superior Tribunal Militar, Almirante-de-Esquadra Jose Julio Pedrosa e a todas autoridades civis e militares aqui presentes ou que se fizeram representar.

Quero ainda registrar a grata e reconfortante presença dos ex-chefes navais, de colegas de turma e dos amigos, inclusive os de Brasília, do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Ao prezado Almirante Peixoto, agradeço a forma gentil, correta e cavalheiresca com que me transmitiu o cargo, o que, aliás, não é novidade. Ao amigo Peixoto e a sua esposa Nara desejo muitas felicidades na nova fase de vida que ora se inicia. Peço, ainda, que aceite meus modestos cumprimentos pela forma irreparável como trilhou seus caminhos durante quase 48 anos de serviço.

Dar continuidade ao excelente trabalho desenvolvido pelos meus antecessores será prazeroso e ao mesmo tempo desafiante. Entretanto, nada tenho a temer, porquanto a Marinha preparou-me para este momento.

Finalmente, não posso deixar de expressar o reconhecimento pelo apoio e incentivo irrestritos que venho recebendo, há mais de quatro décadas, de minha esposa Lígia. Rogo a Deus que continue nos iluminando e protegendo."

ALMIRANTE CAMINHA TEM ARTIGO PUBLICADO NO EXTERIOR

A revista *Geosur*, da Associação Latino-Americana de Estudos Geopolíticos e Internacionais, publicou, em sua edição de março/abril de 2002, o artigo "Mahan: sua época e suas idéias",[1] de autoria do Vice-Almirante (Refº) João Carlos Gonçalves Caminha, oficial da Marinha do Brasil e membro do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos.

A publicação *Geosur* é editada em Montevidéu (Uruguai) bimestralmente e se destina a "promover investigação de caráter científico e incentivar o conhecimento, a amizade e a solidariedade entre os povos ibero-americanos, motivados no processo de integração continental". A revista mantém correspondentes na Alemanha, Argentina, Bolívia, Espanha, Estados Unidos, Inglaterra e Paraguai, além do Brasil e Uruguai.

Alfred Thayer Mahan, oficial da Marinha dos Estados Unidos. Importante estrategista naval da segunda metade do século XIX.

O Almirante Caminha é bastante conhecido, não só por sua carreira na Marinha brasileira, mas também como escritor. Sua obra *A bordo do Contratorpedeiro Barbacena*[2] é indispensável nas bibliotecas de Marinha. Além disso, é profícuo colaborador da *Revista Marítima Brasileira*, sendo, ainda, requisitado pela imprensa nacional sempre que a matéria envolve estratégia, tática e pensamento militar.

1 N.R.: Publicado na *RMB* do 3º trim./1986, p. 15-70.
2 N.R.: Comentário sobre o livro na *RMB* do 3º trim./1994, pág. 215.

ENCONTRO DE DIRETORES DE REVISTAS MARÍTIMAS

O Encontro Internacional de Diretores de Revistas Marítimas, ocorrido no Rio de Janeiro de 12 a 14 de setembro de 2001, foi noticiado nas seguintes publicações sul-americanas: *Revista de Marina*, do Equador, nº 64, dezembro de 2001; *Bitácora*, da Armada do Equador, nº 47, dezembro de 2001; e *Boletin del Centro Naval*, da Argentina, nº 803, 2º semestre de 2001. Neste último, além da notícia, foi publicado o pronunciamento do diretor da publicação, Capitán de Navío Francisco H. Cachaza Iramont, onde está expresso o entendimento formal dos diretores sobre o tema discutido – "As revistas marítimas na formação da opinião pública – o pacifismo e o antimilitarismo".

INFORMATIVO MARÍTIMO DA DPC

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) editou o seu *Informativo Marítimo* nº 4, volume 9, de outubro/dezembro de 2001.

Destacamos, na publicação, a mensagem do diretor da DPC, Vice-Almirante Euclides Duncan Janot de Matos; os resumos do Simpósio de Segurança do Navegador Amador, da Reunião de Capitães dos Portos do Grupo Leste, do Simpósio sobre Integração da Gestão das Águas Interiores e Costeiras e do Seminário da Sobena sobre o Meio Ambiente Marinho; e matéria sobre a campanha lançada pela Capitania da Bahia sobre segurança.

O informativo publica, ainda, notícias do Ensino Profissional Marítimo, da Organização Marítima Internacional (IMO), da Rede Operativa de Cooperação Regional entre as Autoridades Marítimas da América do Sul, México, Cuba e Panamá (ROCRAM) e matérias dos representantes da Comunidade Marítima e Fluvial.

LANÇAMENTO DO *A MACEGA*, INFORMATIVO DA AVIAÇÃO NAVAL

Foi lançado, em novembro/dezembro de 2001, a edição nº 1 do jornal *A Macega*, informativo da Aviação Naval. A *RMB* tem o prazer de se incorporar à família naval para saudar o novo órgão de informação, desejando-lhe vida longa e feliz. O jornal dá notícias e presta informações sobre a nossa aviação, servindo à Marinha para o registro e divulgação das suas conquistas e avanços e, conseqüentemente, à história naval.

A Macega vem se juntar aos demais informativos, tais como o *Nomar*, *O Anfíbio*, o *Informativo Cultural* da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM) e do Serviço de Documentação da Marinha (SDM), o *Informativo Marítimo* da Diretoria de Portos e Costas (DPC), entre outros, que têm por finalidade mostrar à Marinha as atividades de cada setor. A tarefa de divulgar, necessária e fundamental, tem íntima relação com os valores a preservar e o psicossocial da tropa.

Bem-vindo, *Macega*! Aplaudimos sua chegada e, ao mesmo tempo, agradecemos ao comandante da Força Aeronaval, Contra-Almirante José Carlos Cardoso, pela feliz iniciativa e visão esclarecida. O ex-diretor do Serviço de Documentação da Marinha, por certo, não descurou do registro dos fatos, das operações aeronavais, a despeito das operações inerentes ao exercício do comando. Bons ventos! Mar tranqüilo!

Comando da Força Aeronaval - São Pedro da Aldeia - RJ
Ano I - Nº 01 - Novembro/Dezembro/2001

A Macega

Novas asas na Marinha, com formatura de 16 Oficiais

Super Puma tem vida útil ampliada para mais 15 anos

Esquadrão VF-1 completa 1.000 horas de voo!

No nº 1, Ano I do informativo, é explicado o significado do nome *Macega*: "Vegetação típica do litoral norte fluminense. Segundo o dicionário *Aurélio*, significa 'o capim dos campos, quando seco e tão crescido que dificulta o trânsito'. Denominação da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, quando de sua criação, em 1965, carinhosamente atribuída pelos aeronavegantes de então, devido à abundância dessa vegetação na área."

Segue-se o editorial do comandante da Força Aeronaval:

"Divulgar as atividades da Aviação Naval já seria uma justificativa válida para a existência do *A Macega*. Afinal, a reativação da asa fixa na Marinha e a aquisição do Navio-Aeródromo *São Paulo*, por si só, nos impuseram desafios e tarefas merecedoras de destaque e registro, sem falar nas demais atividades desenvolvidas pelas Unidades Aéreas em São Pedro da Aldeia, Destacamentos Embarcados e Esquadrões Distritais.

Mas, sem a pretensiosidade, almejamos, também, como objetivos a alcançar: cultuar nossas tradições; fortalecer o espírito de corpo; registrar as marcas alcançadas; guardar nossas 'estórias'; despertar vocações; estimular a mentalidade marítima, evidentemente; e, ainda, render preito àqueles que fizeram e fazem a Aviação Naval Brasileira.

Nós, aviadores navais, não pretendemos a perfeição, se bem que devamos persegui-la; não queremos ser os donos da verdade, embora seja fundamental o conhecimento; não queremos ser diferentes, mesmo sem sermos iguais. A nós, aviadores navais, nos basta muito pouco: nós só queremos o céu e o mar."

CONSTRUÇÃO NAVAL NO ARSENAL DE MARINHA DO RIO DE JANEIRO – APÓS A INDEPENDÊNCIA ATÉ A GUERRA DO PARAGUAI

Este trabalho constitui a monografia apresentada pelo Capitão-Tenente (AA) José Altemir da Silva França como exigência parcial para a obtenção do título de graduação em licenciatura plena em História pela Faculdade de Formação de Professores da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, sob a orientação da Professora Célia Tavares, em 2001.

Um exemplar encontra-se na Biblioteca da Marinha.

COMENTÁRIO

O trabalho é apresentado em 78 páginas e é dividido nos seguintes tópicos: Introdução (p.7); 1.0 – O nascimento do Estado brasileiro (p.10); 1.1 – Participação da Marinha do Brasil após a independência (p.17); 2.0 – O Arsenal da Corte (p.29); 2.1 – O pessoal (p.38); 2.2 – Trabalhadores forçados (p.45); 2.3 – Instalações e reformas (p.53); 3.0 – O papel do Arsenal da Corte na consolidação da Marinha (p.60) e Conclusão (p.74).

Diz o autor: "Este trabalho monográfico teve por objetivo apresentar as construções navais no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro no período compreendido entre a Independência e a Guerra do Paraguai, para comprovar seu importante papel na formação do Estado brasileiro e na consolidação da Marinha como potência mundial."

Com satisfação assinalamos o grande número de referências, contidas nas notas de rodapé e na bibliografia, citando artigos da *RMB*, a saber: "A história da construção naval no Brasil", do Engenheiro Professor Pedro Carlos da Silva Telles (*RMB*

vários trimestres); "A Fábrica de Ponta d'Areia do Visconde de Mauá", do Engenheiro Professor Pedro Carlos da Silva Telles (*RMB* 2º trim./1997); "Os cinco sítios da Colônia do Sacramento", de Alejandro N. Bertocchi Moran (*RMB* 2º trim./1997); "A estratégia naval brasileira na Guerra do Paraguai", do Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins (*RMB* 3º trim./1997); "Visitando Riachuelo e revendo controvérsias 132 anos depois", do Vice-Almirante (EN) Armando de Senna Bittencourt (*RMB* 3º trim./1997); "Portugueses e espanhóis no Rio da Prata: disputas territoriais", do Capitão-de-Mar-e-Guerra Roberto Gomes Candido (*RMB* 1º trim./1998); "Marinheiros ingleses na Marinha do Brasil", de Brian Vale (*RMB* 2º trim./1999); "O Visconde de Itaboraí, Ministro da Marinha Imperial", de Michael A. Warren (*RMB* 4º trim./1999) e "O corso nas costas do Brasil", do Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins.

ENRN RECEBE DIQUE FLUTUANTE

A Estação Naval do Rio Negro (ENRN) recebeu, em 12 de outubro de 2001, o Dique Flutuante (DFlu) *Almirante Jerônimo Gonçalves*, que representa uma importante conquista na escalada para a plena capacidade da Estação Naval na prestação de apoio logístico aos meios navais da região, bem como a outros navios em trânsito por Manaus.

Menos de uma semana após seu recebimento, foi registrado o primeiro trabalho realizado pelo DFlu *Almirante Jerônimo Gonçalves*: a docagem, no dia 17 de outubro, do Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas*.

A ENRN, que desde junho de 2001 assumiu a execução dos reparos nas embarcações miúdas da área, tem agora a facilidade de realizar docagem em Manaus, o que significa para a administração naval uma economia de tempo e de recursos financeiros, considerando a necessidade de deslocamento dos navios para a Base Naval de Val-de-Cães, em Belém, distante cerca de 900 milhas de Manaus. (Do *Nomar* nº 715, de 30/11/2001)

ARQUEOLOGIA MARINHA

O chefe da Oficina de Arqueologia Subaquática do Serviço de Documentação da Marinha (SDM), Luiz Octávio de Castro Cunha, apresentou relato detalhado sobre a atividade de Arqueologia Marinha da oficina, que resumimos a seguir.

"Dentro do estabelecido pelo SDM, é possível contabilizar, desde 1980, um total de nove canhões e dois falconetes restaurados lentamente dentro das normas técnicas e procedimentos para conservação de antigüidades de bronze.

Em 1989, foi iniciado um trabalho minucioso de remoção das oxidações do bronze (conhecidas popularmente por zinabre ou azinhavre), de manchas verdes de diversos matizes e de manchas de outras colorações.

Inicialmente, foram restaurados os dois canhões de bronze do portaló da Sede Ilha das Cobras, que estavam muito deteriorados, sendo um inglês, de 1595 (arcaico), e outro holandês, de 1638.

Posteriormente, foram também conservados os cinco canhões existentes no

Museu Naval e Oceanográfico. Seguiram-se os falconetes de bronze, um resgatado do Galeão Sacramento (1668) e datado de 1646, e o outro da Nau *Utrecht*, também do século XVII. Esses falconetes, restaurados ainda na década de 80 através de jateamento de areia, sofreram uma nova remoção das oxidações com restauração química, banhos de soluções ácidas e água destilada.

Por fim, os notáveis canhões de bronze holandeses do século XVII, fundidos por Assuerus Koster, passaram por um processo lento e cuidadoso, com banhos sucessivos, restauração e conservação, para ornamentar a entrada do Espaço Cultural da Marinha. Esses canhões – um de 1628 e o outro de 1634 –, doados gentilmente pelo Dr. Faissol, são exemplos singulares de uma época de febril comércio entre a metrópole e suas principais colônias no Novo Mundo.

Com diferentes métodos de restauro e conservação do bronze histórico, estatisticamente, foram necessários 11 anos consecutivos de trabalho em conservação da Oficina de Arqueologia Subaquática (de 1989 a 2001, com um ano para cada boca de fogo) para que os canhões navais, anteriormente restaurados sem sucesso definitivo, fossem recuperados regularmente e hoje sejam objeto de admiração e curiosidade por milhares de visitantes que descobrem atualmente o Serviço de Documentação da Marinha."

O arqueólogo Luiz Octávio sugeriu, ainda, aos interessados no assunto, a seguinte bibliografia:

– Bankok National Museum. *Bronze disease and its treatment.* Bankok: Department of Fine Arts, Bankok Museum, 1975.

– Barker, Richard. "Bronze cannon founders: Coments upon Guilmartin 1974, 1982", *IJNA – International Journal of Nautical Archaeology* 12, 1978.

– Lafontaine, Raymond H. "The use of a stabilizing wax to protect brass and bronze artifacts", *Journal of the IIC-CG*, 1980.

– A preliminary note on the use of benzotriazole for stabilizing bronze objects, 1967, East Carolina University, Maritime Lab Library.

– Taylor, R.J. and Ian D. Macleod. "Corrosion of Bronzes on Shipwecks: a comparison of corrosion rates deduced from shipwreck material and from electrochemical methods corrosion", 1985.

– Academy, US Naval, Annapolis, MD. Mechanical Engeneering Bronze and its alloys, 1942.

– A history of Metallurgy, London: The Metals Society, 1976.

– Tyler, J. C. "The recovery of the Endeavour's Cannons", *Australian Natural History*, 1969.

– *Navigator* "Os canhões do Galeão Sacramento, 1668", Cel. J. Guilmartin, 1978.– *Subsídios para a história marítima do Brasil.*

– Conhecer, 2000. Enciclopédia Ilustrada, História, vol.6.

– Watzen, Herman. *O domínio colonial holandês no Brasil*, Rio de Janeiro, 1934.

– Bardaleus, Gaspar. *História dos feitos holandeses praticados durante oito anos no Brasil*. Brasiliana, Edusp, USP, 1656.

PROGRAMA NUCLEAR DA MARINHA

O Programa Nuclear da Marinha (PNM), iniciado em 1979, foi concebido com o propósito de gerar capacitação tecnológica ao País, a fim de projetar e construir um submarino nacional de propulsão nuclear no início do século XXI. É importante ressaltar que esse programa faz parte de um contexto mais amplo do Programa Autônomo

de Tecnologia Nuclear, o chamado Programa Nuclear Brasileiro, que foi impulsionado tendo como metas o domínio completo do ciclo do combustível nuclear e a utilização pacífica da energia nuclear, de modo a suprir as necessidades do País na área nuclear não atendidas pelo Acordo Brasil-Alemanha.

O Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP) foi criado pelo Decreto nº 93.439, de 17 de outubro de 1986, sob o nome de Coordenadoria para Projetos Especiais (CODESP), tendo sua denominação alterada para CTMSP em 1995. É uma OM que trabalha em pesquisa e desenvolvimento, com o propósito de promover sistemas nucleares e energéticos para propulsão naval. As atividades realizadas pelo CTMSP visam a contribuir para o projeto e a construção de um submarino de propulsão nuclear nacional, necessário à preservação dos interesses marítimos do País.

INSTALAÇÕES

A sede do CTMSP está instalada no *campus* da Universidade de São Paulo (USP), onde se encontram outros importantes centros de pesquisa nacionais. Em Iperó, na região de Sorocaba, está o Centro Experimental Aramar (CEA), que abriga instalações de testes, laboratórios de validação experimental e diversas oficinas especializadas.

O PROJETO DE INSTALAÇÃO DE PROPULSÃO NUCLEAR

Para projetar e desenvolver a instalação propulsora do submarino nacional de propulsão nuclear, a Marinha, através do CTMSP, necessitava vencer etapas bem definidas de desenvolvimento tecnológico: o enriquecimento isotópico de urânio (de modo a garantir o domínio tecnológico de todo o ciclo de combustível nuclear) e o projeto, desenvolvimento e construção, em terra, de uma instalação protótipo de propulsão nuclear, denominada Instalação Nuclear a Água Pressurizada (INAP).

O Projeto de Enriquecimento de Urânio tinha como metas a pesquisa e o desenvolvimento de ultracentrífugas, para atender à capacitação plena no ciclo do combustível nuclear, no que tange às necessidades da Marinha.

Após vencida a barreira do enriquecimento, a Marinha passou a enfrentar outras dificuldades. Apesar de todos os tratados assinados e ratificados pelo País, a venda do hexafluoreto de urânio natural (UF6) para o CTMSP continuou a ser negada por outros países.

Essa dependência impôs à Marinha programar o projeto e a construção de uma unidade de produção de UF6, com capacidade de 40 ton./ano. Essa instalação, prevista para ser concluída em 2002, permitirá que a Marinha domine também a única fase do ciclo o combustível ainda não desenvolvida no País.

O PNM previu o desenvolvimento de uma instalação protótipo de propulsão nuclear, com um reator a água pressurizada (PWR) de 11 megawatts-elétricos, a INAP, a ser construída no CEA, e que é a primeira instalação nuclear de potência projetada no País.

Em uma primeira fase do Projeto da INAP, estão sendo fabricados o reator e seus internos, além de testados os equipamentos propulsores, turbinas e geradores.

Por ser a tecnologia utilizada nessa instalação essencialmente a mesma que é empregada em instalações de maior porte, destinadas à geração elétrica (centrais núcleo-elétricas como Angra I e Angra II), pode-se prever que, tal como ocorreu em outros países, a capacitação adquirida no projeto de construção do reator de propul-

são naval possa ser utilizada no projeto e construção de centrais núcleo-elétricas, que viriam complementar, no futuro, a nossa matriz energética. Cumpre ressaltar que o tipo de reator nuclear utilizado na propulsão naval, o PWR, é o que, em termos mundiais, tem maior aceitação e uso ma produção de energia elétrica, tendência esta que tem sido gradativamente ampliada com a incorporação de novos sistemas intrínsecos de segurança, também integrados à INAP.

A INAP, como já foi mencionado, será a primeira instalação nuclear totalmente projetada e construída no País e terá como finalidades desenvolver o conhecimento de uma planta em reator de potência e simular, com todos os requisitos de segurança, a operação de uma planta nuclear.

A PARTICIPAÇÃO DA INDÚSTRIA NACIONAL

Desde o seu início, o programa da CTMSP tem contado com a participação ativa da indústria brasileira. O entrosamento com empresas de engenharia e fabricantes nacionais tem propiciado índices crescentes de nacionalização das oficinas, laboratórios, usinas e protótipos desenvolvidos. Por exemplo, a tecnologia de ultracentrifugação utilizada para o enriquecimento do urânio é cem por cento nacional.

Como cliente, o CTMSP conta com a parceria de cerca de 150 indústrias nacionais, junto às quais encomenda a maioria dos produtos utilizados nos seus projetos. No entanto, alguns desses itens, devido à pequena quantidade ou a sua sofisticação, são fabricados internamente. Para suprir tais necessidades, o CTMSP montou uma infra-estrutura própria de fabricação que também pode atender a eventuais necessidades do setor industrial.

A aplicação dos produtos desenvolvidos pelo CTMSP tem atraído empresas nacionais para participar do processo de migração tecnológica.

TECNOLOGIA NACIONAL DE ENRIQUECIMENTO DE URÂNIO

A tecnologia de ultracentrífugas, desenvolvida pela Marinha para enriquecimento isotópico de urânio, também será utilizada pelas Indústrias Nucleares do Brasil (INB) para fabricação do combustível das usinas Angra I e Angra II.

Em julho de 2000, foi assinado um contrato com a INB para o fornecimento de cascatas de enriquecimento de urânio por ultracentrifugação, a serem instaladas naquela empresa, em Resende (RJ).

Com a duração prevista de oito anos e investimentos da ordem de R$ 250 milhões, esse fornecimento, gradualmente, capacitará a INB para atender à demanda da Usina de Angra I e parte da demanda de Angra II. Com o enriquecimento realizado no País, serão economizados cerca de U$15 milhões ao ano e cerca de U$300 milhões ao longo da vida útil das centrífugas. Representa, também, a transferência, para a indústria, de uma tecnologia desenvolvida por pesquisadores da Marinha do Brasil, mostrando que o trabalho dos nossos especialistas é de extremo valor prático.

Nesse ponto, cabe destacar que o Programa Nuclear da Marinha, há muito, deixou de ser um Programa da Marinha, desenvolvido pela Marinha e para a Marinha.

Como subprodutos decorrentes do PNM, pode-se, ainda, mencionar sua aplicação em diversos setores do País: agricultura, medicina, biologia e indústria. Na preservação do meio ambiente são empregados processos e equipamentos nucleares, visando à reciclagem de produtos.

Além disso, a Marinha tem fornecido urânio enriquecido para o Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares (IPEN), para a operação do seu reator de pesquisa, na produção de radioisótopos, com a aplicação em diversas áreas.

Sem sombra de dúvida, todo esse imenso patrimônio apresenta inestimável valor estratégico e tecnológico que vem sendo obtido ao longo de todos estes anos, quase que na totalidade, com grande esforço da Marinha na alocação de recursos humanos, materiais e financeiros.

ESTAÇÃO DE RADIOAMADORES NA ILHA DA TRINDADE

Será montada brevemente, no complexo da Ilha da Trindade, uma estação permanente de radioamadorismo que será doada à Marinha. Com a finalidade de montar tal estação, integrantes do grupo de radioamadores Araucária DX Group embarcaram em expedição à ilha no Navio de Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia*, participando da Comissão de Reabastecimento do Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (POIT I/2002). (DO *Bono* nº 105, de 21 de fevereiro de 2002)

EXPOSIÇÃO SOBRE A PASSAGEM DE TONELERO

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM) e o Serviço de Documentação da Marinha (SDM) inauguraram, em 18 de dezembro de 2001, a exposição "Passagem de Tonelero – A participação decisiva da Armada Imperial".

As profundas mudanças ocorridas em fins do século XVIII e princípios do século XIX na civilização ocidental, nas quais, inegavelmente, a historicidade ibérica se fez presente, fundamentaram a construção dos Estados nacionais platinos. Essas transformações estabeleceram interesses contraditórios e distintos no relacionamento havido entre os Estados emergentes da América Espanhola, bem como entre estes e o Império do Brasil.

O tempo se viu acelerado com a Revolução Industrial, a desintegração progressiva do Antigo Regime e o estabelecimento dos ideais iluministas. As guerras napoleônicas trouxeram nova forma para os significados de nação e país; não mais havia monarcas para decidir entre si a posse das terras... a vontade das populações passou a intervir na legitimidade ou não da soberania. O Estado deixou de ser patrimônio do rei, ou seja, as disputas pelos territórios abandonaram o caráter dinástico e as guerras profissionais deram lugar às guerras nacionais.

Em maior ou menor intensidade, dadas as peculiaridades históricas da região – a herança ibérica –, essas conceituações foram sentidas na formação dos países platinos. A construção de suas fronteiras aconteceu em paralelo com a sedimentação de suas identidades como Estados distintos e representativos dos territórios nacionais; na delimitação dos espaços, vieram as contendas.

A transmigração da Família Real (1807/1808) implicou, decisivamente, uma forma diferenciada de toda a América Latina – a emergência do Brasil como nação soberana. Proclamada independente pelo filho do rei D. João VI, dois anos após seu retorno a Portugal (1820), trouxe ao Império a cons-

trução de uma identidade nacional apoiada no passado, destinada a preservar o Estado que se instituiu em continuidade ao Brasil português. Por outro lado, os países platinos, ao optarem pela ruptura total com a Espanha – especialmente no tocante às estruturas ideológicas e institucionais –, forneceram bases para os conflitos na região, onde os dois sistemas confinavam. De um lado, assistiu-se à fragmentação do mundo espanhol em várias repúblicas e, de outro, a manutenção da unidade geográfica do antigo domínio luso, substanciado pelo regime monárquico estabelecido no Brasil. No decorrer dos acontecimentos, as relações diplomáticas entre os Estados platinos e a porção meridional do nosso país configuraram-se em descontinuidades sistemáticas dos "interesses nacionais" na fronteira sul do continente, que redundaram no conflito contra Juan Manuel Rosas e Manuel Oribe.

Passados 150 anos, a exposição rememora a Passagem de Tonelero, que a rigor representou a única operação notadamente ofensiva realizada pela Marinha Imperial durante as ações militares desenvolvidas pelos aliados na guerra platina de 1851-1852. Entretanto, a investida dos navios brasileiros sobre as baterias argentinas do Rio Paraná em 17 de dezembro de 1851 consolidou a convicção de que as estradas da região do Prata eram os rios, e neles poderiam ser decididos os conflitos, havendo assim a necessidade da Marinha Imperial estar aparelhada para navegá-los. O emprego de navios a vapor, pela primeira vez utilizados em larga escala, e até como força ofensiva, revelara-se fundamental para o êxito da operação. O poder militar não poderia prescindir do poder naval e as operações combinadas foram capazes de decidir a guerra com maior rapidez e mobilidade, levando à vitória de Caseros em 3 de fevereiro de 1852.

Figura de proa do Vapor *Dom Afonso*

A PASSAGEM DE TONELERO

A mobilização para a passagem de Tonelero iniciou-se em 14 de dezembro, com os Vapores *Dom Afonso*, *Recife*, *Pedro II* e *D. Pedro*, nos quais foram transportadas 1.198 praças da 1ª Brigada do Exército Brasileiro, tendo como comandante o Coronel Francisco Félix da Fonseca Pereira Pinto. Entraram no Rio Paraná na madrugada do dia 16, dando fundo, às 6 horas da tarde, em frente a São Pedro, onde o Almirante Grenfell era aguardado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Guilherme Parker com as Corvetas *D. Francisca* e *União* e o Brigue *Calíope*.

Em 17 de dezembro de 1851, por volta de meio-dia, chegou a 1ª Divisão da Esquadra, tendo os navios navegado juntos e lentamente até Tonelero. Atacados pela artilharia inimiga, os vasos brasileiros responderam de pronto, iniciando o combate que perdurou por cerca de uma hora, desde a entrada dos navios de guerra no raio de ação da artilharia de Mansilla, até a sua saída. Os oficiais postaram-se no pas-

sadiço e na tolda dos navios com autorização de Grenfell, que, entretanto, mandou os oficiais e praças da Divisão do Exército Brasileiro recolherem-se às cobertas. Os mais graduados, tendo solicitado permissão, permaneceram ao lado dos camaradas da Marinha. Efetivada a passagem, as perdas materiais e de pessoal foram insignificantes de um lado e de outro; no caso brasileiro, restringiram-se a, além de quatro mortos e alguns feridos, rombos no costado e rompimento de cabos de mastreação. A 1ª Divisão continuou subindo o Rio Paraná, chegando à Ponta do Diamante em 19 de dezembro. No ínterim, Grenfell, temeroso de que a 2ª Divisão sofresse mais danos no forçamento da passagem, desembarcou as tropas transportadas pelos vapores (na tarde do próprio dia 17, próximo a São Nicolao) e virando de bordo, com os quatro navios, se aproximou de Tonelero. Esta teria sido a razão do General Lucio Mansilla abandonar tão rapidamente as fortificações; acreditando que a Esquadra vinha lhe oferecer novo combate, retirou-se para o interior. De qualquer forma, a tática empregada pelo general argentino levara a 2ª Divisão dos navios da Armada, que partira no dia 16 de dezembro, a navegar em águas tranqüilas. A bordo dos Vapores *Imperador*, *Uruguai* e *Paraense* (rebocava dez iates), foi transportado o grosso da Divisão do Exército Brasileiro, com seu comandante, o Brigadeiro Francisco Marques de Souza.

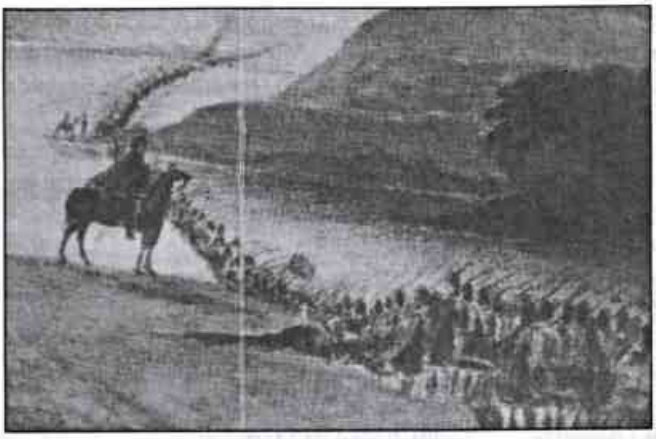
O Rio Paraná fora aberto à livre navegação e às operações militares aliadas mediante o poder naval ofensivo da Esquadra Imperial frente ao inimigo, que ocasionou pouca resistência. O uso dos vapores garantiu a marcha rápida dos navios a vela, livrando-os de permanecer muito tempo sob o raio de ação das baterias de Tonelero, além de terem também sustentado o combate com a sua artilharia.

AS OPERAÇÕES TERRESTRES

Os interesses nacionais do Estado Imperial condicionaram as operações militares da guerra. Era preciso desvincular o Brasil de uma beligerância contra a Argentina, colocando-a tão-somente em relação ao ditador Rosas. Foi Urquiza o portador de uma bandeira política para a salvação do país, arregimentando adeptos e dividindo as forças militares rosistas. Era imperativo que as forças aliadas aos argentinos fossem vistas apenas como auxiliares, desnacionalizando os conflitos. As rivalidades históricas na região platina recomendavam essa política diplomática. Mesmo assim, sendo a guerra contra Rosas e Oribe eminentemente terrestre, coube ao Exército Brasileiro a condução dessa estratégia militar.

Em 20 de junho de 1851, Luiz Alves de Lima e Silva, o futuro Duque de Caxias, seguiu para o Rio Grande do Sul, para assumir o comando das tropas, tendo, em apenas dois meses, material e pessoal prontos na fronteira Oriental. Antes, em julho, Urquiza dera início à movimentação de suas tropas.

O propósito perseguido na 1ª fase das operações da Guerra contra Rosas – rendição de Oribe – implicava na concentração das tropas de Caxias e Urquiza no Rio Negro, de onde deveriam operar, simultaneamente, e, combinadas, investir em convergência sobre Montevidéu, encontrando pelo caminho a força principal do inimigo. Mas o atraso da marcha das tropas brasileiras levara à capitulação do caudilho uruguaio sem a presença do Conde de Caxias; vários fatores teriam contribuído para tal, a começar pelo teatro das operações militares brasileiras no Estado Oriental, cuja geografia estabelecia limitações logísticas ao nosso exército. Entretanto, na fácil vitória contra Oribe, o governador de Entre-Rios



Tropa brasileira na fronteira de São Pedro do Rio Grande

teve a tranqüilidade de suas operações terrestres garantida pela aproximação, à retaguarda, de pelo menos 16 mil soldados brasileiros e da Esquadra Imperial, que, bloqueando os rios, deram- lhe a certeza do impedimento das tropas rosistas apoiarem o caudilho uruguaio.

Efetivada a Passagem do Paraná pelas tropas aliadas, desceu o general argentino Urquiza para o sul, passando as províncias de Santa Fé e Buenos Aires, liderando o que chamou de o *Ejército Grande de la América del Sur*; desta feita, o Exército Brasileiro se fez representar na ofensiva aliada com um efetivo de 4 mil homens. O grosso das tropas de Caxias ficara estacionado na Colônia de Sacramento, na expectativa do desenrolar das operações; caso Urquiza fosse derrotado, o Exército Brasileiro investiria sobre Buenos Aires, apoiado pelos navios da Esquadra.

Em 2 de fevereiro, foi realizada a passagem do Rio das Conchas, logo partindo as tropas terrestres aliadas em direção à posição defensiva de Rosas, tendo a casa de Estancia de Caseros, El Palomar e a grande bateria do General Chilavert como disposição das tropas rosistas (ala direita, centro e ala esquerda). O choque decisivo ocorreu em Caseros, no dia 3 de fevereiro de 1852. Rosas ocupava boa posição defensiva à margem do Arroio Moron. Urquiza atacou-o com decisão e aniquilou-o de modo completo. À divisão brasileira coube o ataque ao ponto mais forte da frente inimiga, realizado com pleno êxito, conforme relatado pela própria história militar platina.

O Chefe-de-Esquadra John Pascoe Grenfell, em 4 de fevereiro de 1852, participou ao Conselheiro Honório Hermeto Carneiro Leão a suspensão das hostilidades "em conseqüência do combate de ontem que durou desde a madrugada até as 5 horas da tarde e cujo resultado foi entrar na cidade o Exército de Rosas em completa confusão e debandada, com grande perda e sem saber ao certo a sorte do Governador, que se supõe morto ou prisioneiro". Em 18 de fevereiro de 1852, as tropas aliadas, nelas incluída a 1ª Divisão de Infantaria Imperial, desfilaram em Buenos Aires.

SEMINÁRIO "O PREGÃO NA MARINHA"

Foi realizado, no auditório do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, nos dias 12 e 13de novembro de 2001, o seminário "O Pregão na Marinha do Brasil". Participaram do evento renomados palestrantes da área de Direito e representantes de três Ministérios, ligados diretamente ao assunto que, juntamente com os palestrantes da Marinha,

conseguiram promover debates inteligentes e esclarecedores sobre o assunto.

O seminário, sob a coordenação da Diretoria de Administração da Marinha (DAdM), foi aberto pelo Vice-Almirante (IM) Adolf Magnus Moniz Ostwald, diretor de Administração da Marinha, que enfatizou a posição da Marinha ao lado do Governo Federal, para dar maior celeridade aos processos de aquisição de bens e contratação de serviços no Setor Público e convidou a todos a debaterem sobre os diversos temas que ali seriam apresentados.

Foram realizadas as seguintes palestras:

– "O pregão em questão", por José dos Santos Carvalho Filho, professor de Direito Administrativo e Constitucional do Curso de Mestrado em Administração Pública da Fundação Getúlio Vargas;

"Comprasnet: o portal de compras do Governo Federal", por Roberto Luiz Lopes, coordenador do Portal Eletrônico do Governo;

"Fases do pregão e atribuições do pregoeiro", por Jessé Torres Pereira Júnior, desembargador do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro;

"Comentários sobre a prática do pregão nos órgãos do Ministério da Fazenda", por Alexandre Cairo, procurador da Fazenda Nacional;

"O pregão eletrônico numa Gerência Executiva do INSS", por Otoni Gonçalves Guimarães, auditor fiscal da Previdência Social;

"A tecnologia da informação em apoio ao pregão na Marinha do Brasil", pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Magno da Silva Xavier, chefe do Departamento de Sistema de Informação da Diretoria de Administração da Marinha;

"O pregão do Centro de Obtenção da Marinha", pelo Capitão-de-Corveta Wagner Rodrigues Marques, chefe do Departamento de Obtenção e pregoeiro do Centro de Obtenção da Marinha no Rio de Janeiro;

"Padronização dos procedimentos atinentes ao pregão na Marinha do Brasil", pela Capitão-Tenente Ivana Maria Napoli Fernandes, assessora jurídica adjunta da Diretoria de Administração da Marinha.

CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS

Cento e cinqüenta e cinco novos formandos, entre segundos-tenentes e guardas-marinha, concluíram, em dezembro do ano passado, o Curso de Formação de Oficiais e Estágio de Aplicação para ingresso nos Quadros de Oficiais da Marinha.

Divulgamos a seguir a quantidade de formandos nos diferentes corpos e quadros, sendo **interessante registrar que este número é superior aos que se formam usualmente na Escola Naval, a cada ano**:

– Corpo de Engenheiros da Marinha (CEM) – 7;

– Corpo Auxiliar da Marinha (CAM), Quadro Técnico (T) – 52;

– Corpo Auxiliar da Marinha (CAM), Capelães Navais (CN) – 4;

– Corpo Auxiliar da Marinha (CAM), Auxiliares da Armada (AA) – 32;

– Corpo Auxiliar da Marinha (CAM), Auxiliares Fuzileiros Navais (AFN) – 16;

– Quadro Complementar – Armada (QC-CA) – 14;

– Quadro Complementar – Intendentes (QC-IM) – 22; e

– Quadro Complementar – Fuzileiros Navais (QC-FN) – 8.

Na ocasião da conclusão do Curso de Formação, o comandante do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Contra-Al-

mirante Dalmo de Almeida Soares, assinou ordem de serviço, datada de 4 de dezembro de 2001, contendo os nomes dos aprovados e a média final de cada um.

A seguir, a exortação que encerrou a ordem de serviço do Almirante Dalmo.

"Formandos,

É com extremo orgulho que ora dirijo-me a vocês para expressar a todos a satisfação que o CIAW hoje sente em poder entregar à Marinha mais uma turma de Oficiais do Quadro Complementar, do Corpo Auxiliar da Marinha e do Corpo de Engenheiros da Marinha.

Este momento, particularmente especial, significa o coroamento de uma etapa fundamental de suas vidas e carreiras, que por certo ficará marcado em seus corações e mentes de forma definitiva, pois constitui-se de um êxito cujo esforço principal se deve a cada um de vocês, mas que também é compartilhado pelos amigos e familiares, que durante esta caminhada estiveram exercitando, dentre outras virtudes, a da compreensão pelas incontáveis ausências, a do apoio nos momentos difíceis e o incentivo revitalizante, para que pudessem chegar ao porto seguro a que hoje chegaram.

A tarefa de transformar 155 homens e mulheres, dos quais a maioria oriunda do meio civil, em oficiais demanda da Marinha um esforço concentrado e contínuo que engloba uma série de etapas e o trabalho de diversos órgãos, passando por um rigoroso processo seletivo até a formação militar. Sendo atribuída ao CIAW a nobre missão de ser o executor de tal formação, estejam certos de que para cada um dos que aqui servem, vocês, no período de convivência que compartilhamos, foram a razão de ser deste Centro de Instrução. Todos nós, oficiais, praças, instrutores, professores e servidores civis, enfim, toda a estrutura do Centro, se rejubila pela conquista pessoal de cada um de vocês.

Ao partirem de nossa ilha, renovem a cada dia o orgulho de serem integrantes de nossa querida Marinha, nobre instituição forjadora das bases históricas de nosso país, ao mesmo tempo tradicional e inovadora, repleta de vultos de valor de merecido prestígio no seio de nossa sociedade. Saibam, portanto, honrá-la.

Como oficiais, estarão sempre aprendendo e divulgando seus conhecimentos. Façam do aprimoramento contínuo uma meta. Solidifiquem-se como líderes que serão, no sentido de bem conduzir seus subordinados e contribuírem com o máximo de seus esforços para o cumprimento da missão de sua OM. Mantenham o espírito de turma, permaneçam unidos.

Oficiais da Turma Pierantoni! Aproxima-se a hora de largar as espias! Uma desafiadora, encantadora e gratificante singradura se inicia.

Sejam felizes!"

MODERNIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DA ESCOLA NAVAL

O Diretor-Geral do Pessoal da Marinha visitou a Escola Naval, na Ilha de Villegagnon, Rio de Janeiro, para acompanhar as obras do projeto de modernização de suas instalações, iniciadas em julho de 2001. Este projeto de modernização, cujo término está previsto para 2004, tem o propósito de adequar as instalações da Escola, algumas construídas há mais de 60 anos, às atuais exigências acadêmicas dos cursos ministrados e reformar as desgastadas acomodações dos aspirantes. Ainda em 2001, foram realizadas obras nas instalações de ensino, de infra-estrutura e no cais de embarcações.

O edifício nº 2, parte alta da Ilha de Villegagnon, terá o acréscimo de mais um pavimento, necessário à expansão das dependências de ensino, que compreenderão, ao final do primeiro trimestre de 2002, 24 salas de aula informatizadas, seis salas de inglês, uma de multimeios e quatro novos laboratórios, entre outras facilidades. Essas salas e laboratórios terão seus móveis recuperados ou substituídos e disporão de modernos recursos instrucionais. As instalações elétricas e de transmissão de dados sofrerão redimensionamento e as partes estruturais, pisos e paredes serão recuperados.

Para a parte baixa da Ilha estão previstas obras de urbanização e de infra-estrutura: o Campo dos Esportes será estendido, a fim de comportar área exclusiva para a realização de cerimônias militares e, ao mesmo tempo, ter aumentada a área existente para o treinamento físico-militar, com a criação de novas quadras de esportes. As redes de esgoto, aguada, águas pluviais, gás, força, iluminação e combate a incêndio serão instaladas ou recuperadas e sistemas de lógica, sonorização, controle de acesso e segurança serão implementados.

O cais da Escola Naval será reformado com previsão de conclusão para maio deste ano e contará com 94 metros de extensão e uma rampa de 17 metros para pequenos veleiros. Os turcos dos escaleres serão reformados e reposicionados, e a Ponte dos Escaleres ganhará paramentos de 44 metros, redes de energia, aguada e dados, servindo como cais aos avisos de instrução e como local para prática de manobras de atracação pelos aspirantes. (Do *NoMar* nº 715 de 30/11/2001)

PROJETO EDUCATIVO DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

O Espaço Cultural da Marinha se transforma num grande cenário, onde são contados os episódios mais marcantes da História Naval Brasileira. Primeiro foi a vida do Almirante Tamandaré, levada ao palco pela Companhia Teatral Luzes da Ribalta, em dezembro de 2001, quando se iniciou o projeto educativo-pedagógico Conhecendo e Brincando no Espaço Cultural da Marinha, que tem a finalidade de transmitir de forma lúdica, especialmente ao público infantil, informações sobre o patrimônio histórico, artístico e cultural da instituição.

O espetáculo seguinte foi *A Galeota*, sendo contada a história da embarcação que serviu à Família Real. Em março de 2002, o grupo estreou a peça *Passagem de Tonelero*, abordando a Questão Platina de 1851-1852. Neste conflito, que envolveu os países da região do Prata, a Armada Imperial destacou-se notadamente no episódio conhecido como *Passagem de Tonelero*, que ganhou nova dimensão no palco. A proposta é abordar, no decorrer do ano, vários temas envolvendo a história marítima e naval brasileira.

Essa é uma iniciativa do Serviço de Documentação da Marinha, em parceria com a Liga dos Amigos do Museu Naval, sob o patrocínio da Companhia de Navegação Norsul, e que tem se constituído em absoluto sucesso de público. As peças são apresentadas aos sábados e domingos com sessões às 13h30min e 15h e entrada franca. Logo após a última sessão, é realizada uma Oficina de Arte para a garotada. O Espaço Cultural fica à Av. Alfred Agache, s/n, no Centro do Rio. Mais informações pelos telefones 3870-5592 e 3870-6926.

RESULTADOS ESPORTIVOS

A Marinha participou de várias competições esportivas recentemente, em várias modalidades. Em seguida, fazemos um resumo dessas atividades.

FUTEBOL

Campeonato Supermaster da Federação de Futebol do Rio de Janeiro / 2001 – A Equipe de Futebol do Abrigo do Marinheiro do Rio de Janeiro sagrou-se campeã do Campeonato Carioca da categoria, após decisão unânime do Tribunal de Justiça Desportiva da Federação de Futebol do Estado do Rio de Janeiro que desclassificou as equipes do Miguel Couto Futebol Clube e Heliópolis Futebol Clube.

NATAÇÃO

XXI Rústica Natatória de Vila Velha – Realizada em 9 de dezembro de 2001, em Vila Velha (ES). A equipe da Marinha obteve o seguinte resultado individual, dentre, aproximadamente, 300 atletas participantes: 2º lugar na categoria Master D – Capitão-de-Fragata Cyro Carlos Dias Coelho, do Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes; Campeão na Categoria Militar e 2º lugar na categoria Master A – Segundo-Sargento Silas John dos Santos, do Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes e 3º lugar na Categoria Master A – Segundo-Sargento Alex Pinto Rubem, do Centro de Instrução e Adestramento Almirante Átilla Monteiro Aché.

XIX Travessia Internacional Lagoa da Conceição – Realizada em 8 de dezembro de 2001, em Florianópolis (SC). A equipe da Marinha obteve o seguinte resultado individual, dentre 430 atletas participantes: 1º lugar na categoria Master B – Capitão-Tenente Regina Boanerges Siqueira, do Serviço de Documentação da Marinha; 4º lugar na Categoria Master A – Primeiro-Tenente Maria Cecília T. de Castro, do Centro de Instrução Almirante Alexandrino; 3º lugar na categoria Master D – Cabo Benedito Fonseca Santos, do Centro de Instrução Almirante Alexandrino e 1º lugar na categoria Sênior – Soldado (FN) Daniel do Amorim Lepesteur, do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo.

II Travessia Fluvial Almirante Tamandaré – Realizada em 9 de dezembro de 2001, em Barra Bonita (SP). A equipe da Marinha obteve o seguinte resultado individual, dentre, aproximadamente 500 atletas participantes: 3º lugar na categoria Master D – Segundo-Sargento Davi Vieira Leão, do Centro de Instrução e Adestramento Almirante Átilla Monteiro Aché; 5º lugar nos 3.000 metros equipado – Segundo-Sargento Carlos Renato de Mattos, do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo; 6º lugar nos 3.000 metros equipado – Cabo Antônio Carlos de Miranda, do Centro de Desportos da Marinha e 1º lugar na categoria Master A – Soldado (FN) Eduardo Alves Ribeiro, do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo.

REMO

II Regata Poder Marítimo – Realizada em 1º de dezembro, na raia do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, no Rio de Janeiro. Esta foi a quarta e última etapa do I Circuito de Remo em Escaler do Rio de Janeiro. O evento contou com a participação de várias OM da Marinha (Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais, Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha, Diretoria de Engenharia Naval, Centro de Instrução Almirante Alexandrino, Escola Naval, Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha/Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante e Colégio

Naval), Clubes de Remo (Flamengo, Vasco, Botafogo, Guanabara e Piraquê) e da Petrobrás. Foram realizadas provas de escaler masculino (raia de 1.000 metros), escaler feminino e veteranos (ambas em raias de 500 metros). O resultado geral da competição foi o seguinte: Prova Feminina – 1º CIAGA/EFOMM, 2º CIAA, 3º Botafogo Futebol e Regata, 4º DEN; Prova Masculina – 1º CIAGA/EFOMM, 2º DSAM, 3º Clube de Regatas Flamengo, 4º CGCFN, 5º EN, 6º Botafogo Futebol e Regata, 7º CIAW, 8º CIAA, 9º Clube de Regata Vasco da Gama, 10º CN, 11º Guanabara; Prova de Veteranos: 1º CIAGA/EFOMM, 2º DSAM, 3º Botafogo F.R., 4º Piraquê A, 5º Petrobrás, 6º Guanabara, 7º Piraquê B.

MODALIDADES VÁRIAS

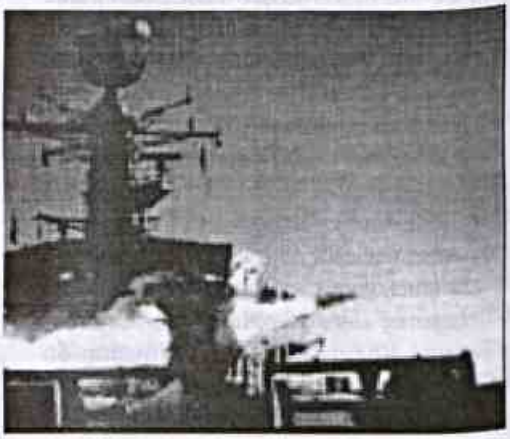
XXXIII NAE – Realizada de 21 a 28 de setembro de 2001, no Colégio Naval (Angra dos REis – RJ), envolveu os estabelecimentos de ensino preparatório (2º grau) das Forças Armadas, ou seja, o Colégio Naval (CN), a Escola Preparatória de Cadetes do Exército (EsPCEx) e a Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR), numa promoção da Comissão Desportiva Militar do Brasil (CDMB). A NAE tem, entre seus objetivos, possibilitar a confraternização entre os alunos dessas Escolas, desenvolvendo laços de sadia camaradagem. Durante o evento, foi prestada homenagem da CDMB ao secretário nacional de Esportes, Lars Schmidt Grael, como exemplo de desportista campeão que representa, servindo de referência aos jovens alunos e em função do apoio que ele vem dando ao desporto militar. Destacou-se nas provas o aluno Pedro Siqueira Ramão, da EsPCEX, estabelecendo recorde da Natação Utilitária, da modalidade do triatlo militar, com tempo de 26"6.

IX SUPERMARATONA DO RIO GRANDE – Realizada em 17 de fevereiro de 2002, em Rio Grande (RS), na distância de 50 quilômetros. Participaram militares do 5º Distrito Naval e, dentre os 227 atletas que completaram o percurso, destacaram-se o Cabo (FN) Vilmar Gonçalves de Camargo, 2º colocado geral, com tempo de 2 horas, 50 minutos e 31 segundos, e o Segundo-Sargento Elder Benites, 11º colocado geral e 1º na categoria de 35 a 39 anos, com 3 horas, 2 minutos e 38 segundos. (Dos Bonos nºs 834, 827 e 789 e do *Nomar* nº 715, de 30/11/2001)

FRAGATA *DODSWORTH* LANÇA MÍSSIL SEAWOLF

No dia 8 de novembro de 2001, durante a Comissão UNITAS XLII-01, nas águas jurisdicionais do Uruguai, a Fragata *Dodsworth* efetuou lançamento do míssil Seawolf, abatendo um alvo tipo Drone a jato com velocidade de 324 nós (600 km/h) lançado pelo USS *Robert G. Bradley*.

Este foi o segundo lançamento bem-sucedido do Seawolf na Marinha, o que demonstra sua confiabilidade e ratifica o preparo de nossos marinheiros na condução de nossos navios. (Do *Nomar* nº 716, de 30 de dezembro de 2001)



HELICÓPTERO NO COMBATE A INCÊNDIO

No Comando do 5º Distrito Naval (Rio Grande), durante o "9º Viva Rio Grande", foi realizada uma apresentação de emprego do "Bambi-Bucket" por aeronave UH-12 do 5º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral. Na ocasião, foram colocados latões com material inflamável em um alvo flutuante em frente ao cais do Porto Velho, sendo o fogo extinto pela aeronave. O evento serviu para a qualificação de pilotos e fiéis de aeronaves do Esqd HU-5. (Do *Nomar* nº 715, de 30 de novembro de 2001)

PROGRAMA DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA

Está sendo implementada, desde 1º de janeiro deste ano, a versão 2002 do Programa de Segurança da Navegação na Amazônia, lançado pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental em dezembro de 2001.

O Programa contará com os seguintes projetos: Educando para Preservar os Rios; Comunitário; Navegação Fluvial; Navegação Comercial; Educando o Pequeno Navegante; Educação; Registro; Segurança; Educando o Pequeno Marinheiro; Segurança da Navegação Comercial: a Navegação do Presente e do Amanhã; e Educando para Evitar Sofrimento. (Bono nº 63 de 29/01)

EXERCÍCIO COMBINEX XI

A Bateria de Artilharia Antiaérea dos Fuzileiros Navais representou, em novembro de 2001, a Marinha no exercício COMBINEX XI (Operação Minerva), que conta com a participação das três Forças Armadas.

O exercício constou de prover a defesa antiaérea da Base Aérea de Porto Velho pelas forças envolvidas. Para tanto, foram empregadas três peças de míssil Mistral e dez peças de míssil Igla, além de radares EDT FILA e MRCS – 403.

Durante o exercício, foi possível certificar o estado de aprestamento da Bateria de Artilharia Antiaérea na região amazônica, bem como o excelente nível de integração das três Forças Armadas. (Do *Nomar* nº 717, de 30/1/02)

OPERAÇÃO ADEREX-V/01

O Grupo-Tarefa 811.1, composto pelas Fragatas *Niterói*, *Bosísio* e *Rademaker*; pela Corveta *Júlio de Noronha* e pelo Submarino *Tupi*, deixou o porto do Rio de Janeiro em 17 de novembro de 2001 para participar da Operação ADEREX-V/01. A operação realizou exercícios na área marítima compreendida entre os Estados do Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

Durante a comissão, foram realizadas operações anti-submarino, ações de superfície, de defesa antiaérea, de guerra eletrônica, de tiro sobre alvo rebocado e outros tipos de ações necessárias ao preparo das tripulações. O grupo-tarefa foi comandado pelo Contra-Almirante Marcos Martins Torres, comandante da 1a Divisão da Esquadra. (Do *Nomar* nº 717, de 30/1/02)

OPERAÇÃO COM O NAe *NIMITZ*, DOS EUA

No período de 3 a 5 de outubro de 2001, o Grupo-Tarefa (GT) formado pelas Fragatas *Bosísio*, *Rademaker* e *União* realizou manobras conjuntas com o Navio-Aeródromo *Nimitz*, da Marinha dos Estados Unidos, ao sul da área de Cabo Frio, Rio de Janeiro.

O GT brasileiro, sob o comando do Contra-Almirante Marcos Martins Torres, realizou exercícios de toque e arremetida com as aeronaves de asa fixa AF-1 e trânsito com oposição de superfície e submarina, onde as ameaças foram representadas, respectivamente, pelos Navios-Patrulha *Gurupi* e *Gurupá* e pelo Submarino *Timbira*.

A passagem do USS *Nimitz* pela costa brasileira deveu-se ao trânsito da Base Naval de Norfolk para a de San Diego, com o propósito de terminar o seu período de modernização.

Foram realizados exercícios de qualificação e requalificação, com os helicópteros SH-3A/B e AH-11A, a partir do *Nimitz*, com a finalidade de obter novos conhecimentos sobre operações aéreas embarcadas.

Essa foi a primeira vez que as aeronaves AF-1 operaram com um NAe estrangeiro. O desempenho dos pilotos brasileiros foi muito elogiado pelo comandante do USS *Nimitz*. (Do *Nomar* nº 715, de 30/11/01)

OPERAÇÃO PASSEX FRANÇA-01

O grupo-tarefa composto pelas Fragatas *Niterói* e *Rademaker* e pelo Submarino *Tapajós* e subordinado ao comandante do 1º Esquadrão de Escolta realizou a Operação Passex França-01, durante a passagem pelo Brasil da Fragata *Primauguet* e da Corveta *Commandant Birot*, ambas da Marinha da França.

A operação foi realizada na área marítima compreendida entre Cabo Frio e Angra dos Reis, no Rio de Janeiro. Foram feitos exercícios de guerra eletrônica, de comunicações, de COC e de trânsito com oposição de submarino, entre outros.

Após dois dias de exercícios, foram plenamente alcançados os objetivos de incrementar o nível de adestramento das tripulações e o fortalecimento dos laços de amizade entre as duas nações. (Do *Nomar* nº 717, de 30/1/02)

COMPLEXO CULTURAL DA MARINHA RECEBEU MILHARES DE VISITANTES

No ano de 2001, o Complexo Cultural da Marinha recebeu cerca de 300 mil visitantes nos diversos espaços destinados à visitação pública: Ilha Fiscal, Espaço Cultural da Marinha, Navio-Museu *Bauru*, Submarino *Riachuelo*, Rebocador *Laurindo Pitta*, Biblioteca da Marinha e Arquivo da Marinha.

Esses dados confirmam que a cultura marítima e naval tem despertado cada vez mais o interesse de crianças, jovens e adultos. Só no Espaço Cultural, estiveram quase 80 mil pessoas. O público do Complexo Cultural da Marinha é vasto, atraindo visitantes de todas as partes do Brasil e de outros países. Para 2002, a expectativa é de que o número de visitantes aumente mais ainda.

MARINHA DA AMAZÔNIA OCIDENTAL NA INTERNET

Encontra-se disponível no endereço http://www.cnao.mar.mil.br o *site* do Comando Naval da Amazônia Ocidental (CNAO) na Internet. Através dele, o internauta poderá obter, entre outros serviços, informações sobre *links* para as páginas do Ministério da Defesa e da Marinha do Brasil, acesso para contato com o CNAO, apresentando suas sugestões e comentários no campo "Fale conosco" e informações da Marinha do Brasil na Amazônia Ocidental, incluindo um retrato da Amazônia Ocidental através de matérias publicadas na *Revista Marítima Brasileira*.

No *site* também estão incluídos os principais dados de todas as unidades da Marinha na Amazônia Ocidental. (Do *Bono* nº 028, de 11/01/02)

BRASIL É REELEITO PARA O CONSELHO DA IMO

Coroando a intensa e importante participação do Brasil na Organização Marítima Internacional (IMO) durante o ano de 2001, o Brasil foi reeleito para o Conselho de Organização parao biênio 2002/2003.

A eleição do Brasil deu-se por aclamação, durante a 22ª Sessão da Assembléia da IMO, realizada em Londres, no período de 19 a 30 de novembro.

O Conselho da IMO, composto atualmente por 32 dos 160 estados partes, é o órgão executivo mais importante da Organização.

Dentre outras atribuições, é responsável, perante a Assembléia, pela supervisão do trabalho da IMO e desempenha, no período entre sessões da Assembléia, as suas funções.

Em decorrência, o Brasil continuará a participar, no próximo biênio, das mais importantes decisões da Organização.

É a primeira eleição do Brasil para o Conselho da Organização sob a competência da Marinha, por intermédio da Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPB-IMO).

O Brasil, por meio da comissão coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO) e da RPB-IMO, continuará a atuar ativamente na IMO em 2002, na defesa dos interesses brasileiros nos diversos assuntos tratados relativos à segurança marítima e à prevenção da poluição do meio ambiente marinho. (Do *Nomar* nº 715, de 30/11/01)

PORTOS E LOGÍSTICA

A Universidade Gama Filho (UGF), do Rio de Janeiro, em parceria com a Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha, desenvolveu o MBA Portos e Logística, um programa de capacitação gerencial, inédito no Brasil, voltado para profissionais atuantes nas diversas organizações prestadoras de serviços portuários e logísticos. O programa alia os modernos conceitos de administração e técnicas, práticas e ferramentas gerenciais aplicadas à área de portos e logística, entendida em sentido amplo.

OBJETIVOS

Os objetivos do MBA Portos e Logística são:

– formar profissionais com perspectiva gerencial e visão global de negócios, desenvolvendo conhecimentos e habilidades que contribuam para o aperfeiçoamento das práticas de gestão em organizações prestadoras de serviços portuários e logísticos;

– fornecer o ambiente propício para o completo desenvolvimento e/ou aprimoramento das habilidades de tomada de decisão, gerenciamento e liderança;

– desenvolver e aperfeiçoar conhecimentos gerenciais com foco na busca da qualidade dos serviços prestados e na administração eficaz das organizações, de pessoas e de recursos.

PÚBLICO-ALVO

O curso destina-se a operadores portuários, gerentes/diretores de companhias docas, operadores de transporte multimodal, gerentes de empresas de navegação, gerentes de agências de navegação, gerentes de portos secos, gerentes de logística, oficiais da Marinha Mercante, instituições do governo, empresas seguradoras e demais empresas ligadas ao setor portuário.

DISCIPLINAS

São as seguintes as disciplinas abordadas no Programa: Contabilidade, Marketing, Finanças, Recursos Humanos, Técnicas de Apresentação, Negociação, Sistema Portuário Brasileiro, Sistema de Transporte Marítimo Brasileiro e Internacional, Shipping, Aspectos Legais do Comércio Marítimo, Comércio Internacional, Planejamento Portuário, Infra-estrutura Portuária, Gerência Operacional de Terminais e Portos, Tecnologia de Informação, Gestão Ambiental da Área Portuária, Logística e Supply Chain e Gestão Financeira e Seguro da Cadeia de Suprimentos.

ATIVIDADES DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO EM 2001

O ano de 2001 foi bastante proveitoso para o Serviço de Documentação da Marinha (SDM), que obteve realizações tanto no campo cultural quanto no campo material.

No campo cultural, foram realizadas sete exposições, de variados temas relacionados à Marinha e à história do País. O Espaço Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro, sediou as seguintes: "As Escolas de Formação do Oficial de Marinha", "A costa brasileira e seus portos: cromografias de Raymond Asseo", "Submarinos na Marinha do Brasil", "Movimento e ritmo – uma sinfonia pictórica do mar na obra de Newton Cavalcanti" e "Passagem de Tonelero – a participação decisiva da Armada Imperial". Ainda no Rio, aconteceram as exposições "Força Naval do Nordeste", no Nova América Outlet Shopping, e "Imagens da Aviação Naval", a bordo do Navio-Aeródromo *São Paulo*, na Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia e no Clube Naval.

Na área editorial, foi lançado o Quarto Volume da Coleção *História Naval Brasileira*, este de autoria do Comandante Lauro Nogueira Furtado de Mendonça, abrangendo o período que vai do pós-guerra da Tríplice Aliança à proclamação da República.

Com referência ao Programa Amigos do Livro Naval, foi publicado o livro comemorativo ao Cinqüentenário do Colégio Naval, de autoria do professor Guilherme de Andréa Frota.

Foram, ainda, lançados pelo SDM os livros *As preciosas redicolas – representação a bordo da Nau* Santa Ana-Carmo – São Jorge *em 1771*, do arquiteto Carlos Francisco Moura, e *Rio de Janeiro – Imagens da Aviação – 1916-1923*, patrocinado pela Companhia Nacional de Serviços de Aeronáutica e pela Liga dos Amigos do Museu Naval.

Em setembro foi realizado, dentro das comemorações do Sesquicentenário da *Revista Marítima Brasileira*, o Encontro Internacional de Diretores de Revista de Marinha. Na ocasião, foi lançado o Índice Remissivo da *RMB* em CD-ROM, o qual, atualmente, se encontra em revisão e adaptação para linguagem/arquivo mais compatível com os pesquisadores.

No tocante ao Projeto Memória, foram realizadas oito novas entrevistas versando sobre temas como a Implantação do Plano Diretor, Construção Naval e o Corpo de Fuzileiros Navais. Está em andamento o depoimento do ex-ministro Mário César Flores. Concomitantemente, foram descritos 14 depoimentos.

Dando continuidade à informatização da Biblioteca da Marinha, seu acervo foi disponibilizado na Intranet, possibilitando, assim, maior número de consultas do público interno da Marinha, em âmbito nacional.

Finalmente, em dezembro, foi iniciado o projeto educativo infantil "Conhecendo e brincando no Espaço Cultural da Marinha", que consta de uma peças teatrais abordando fatos históricos da Marinha, seus vultos e seus feitos, a cargo da Companhia Teatral Luzes da Ribalta e patrocinado pela Empresa de Navegação Norsul e pela Liga dos Amigos do Museu Naval.

No campo material, está em fase final o processo de modernização das instalações do Arquivo da Marinha, que possibilitará o acesso informatizado às fontes, melhor guarda dos documentos e, ainda, maior conforto aos nossos usuários. Por outro lado, iniciou-se o levantamento da produção documental da Marinha, com o objetivo de se implantar uma política de gestão de documentos adequada à realidade e compatível com as necessidades de agilização da informação, eficiência e transparência administrativas.

Foi também dada a partida ao projeto de revitalização do Museu Naval, com início das obras civis e dos projetos museológicos, tendo sido captados recursos junto à Associação Brasileira de Operadores do Mercado de Capitais (ABAMEC), Companhia Souza Cruz e Telemar. Em paralelo, foi iniciada a transferência do acervo da reserva técnica da Sede D. Manuel (Museu Naval) para as novas instalações da Ilha Fiscal, o que proporcionará acondicionamento adequado de nossas obras não expostas. Deve ser dado destaque, ainda, à doação, pela Companhia Siderúrgica Nacional, das chapas de aço necessárias à manutenção do Navio-Museu *Bauru*, a ser iniciada em 2002.

MORADIA PARA O PESSOAL DA MARINHA

Como parte das comemorações do aniversário da Caixa de Construções de Casas para o Pessoal do Ministério da Marinha (CCCPMM), o seu novo presidente, Contra-Almirante (IM) Luiz Antonio da Silva Lima, assinou a Ordem do Dia nº 1, de 15 de janeiro de 2002, que abaixo é transcrita. Merecem destaques especiais o acordo firmado com a Caixa Econômica Federal, pendente de solução há muitos anos, e as ações implementadas recentemente e a implementar neste ano.

"Em 1936, mais precisamente no dia 15 de janeiro, pela Lei nº 188, era criada a Caixa de Construções de Casas, com a missão de prover moradia para os servidores civis e militares do então Ministério da Marinha, utilizando, basicamente, recursos financeiros oriundos do Fundo Naval.

Ao longo desses 66 anos de existência, a nossa Caixa de Construções de Casa já disponibilizou, por meio de diversos programas habitacionais, mais de 20 mil moradias para a família naval, utilizando as formas de financiamento imobiliário mais condizentes com a situação salarial da comunidade naval, ora buscando as facilidades do Sistema Financeiro da Habitação (SFH), ora criando programas especiais com recursos do Fundo Naval, complementados com oportunidades conseguidas junto à principal instituição pública desse ramo, a Caixa Econômica Federal (CEF).

Em 2001, primeiro ano do terceiro milênio, várias vitórias foram alcançadas, destacando-se entre elas o coroamento de uma árdua e prolongada negociação dos saldos devedores dos contratos intermediados pela Marinha, onde a CEF, cedendo aos argumentos apresentados, concordou com os valores financeiros evoluídos de acordo com a realidade salarial do pessoal da Marinha e assinou o contrato de novação, trazendo inúmeros benefí-

cios ao mutuário naval. Da mesma forma, foi autorizada a liquidação dos contratos existentes, anteriores a 1987, com cobertura do Fundo de Compensação de Variações Salariais (FCVS), concedendo-se 100 por cento de desconto sobre o saldo devedor, onde a anuência dos nossos beneficiários foi da ordem de 90 por cento.

Digno de registro também foi o encerramento do Programa de Financiamento da Marinha (PROFIM), iniciado em 1990, com a chamada para atendimento de todos os interessados inscritos. Está em andamento a construção de dois empreendimentos habitacionais, um em Madureira, com 48 apartamentos, e outro em Nova Iguaçu, com 128 unidades, destinados a praças e servidores civis assemelhados, com previsão de entrega para junho de 2002 e junho de 2003, respectivamente, ambos totalmente vendidos. Para levantamento da demanda atual, foi criado o Programa de Moradia da Marinha (PROMORAR), onde já estão inscritos cerca de 14 mil servidores civis e militares da Marinha.

Está em elaboração o Planejamento Estratégico da Caixa de Construções de Casas, visando a atender não só esta demanda acumulada, como também as urgentes necessidades de moradias, motivo pelo qual o PROMORAR estará aberto de forma permanente, recebendo inscrições a partir do início de 2002. Algumas ações já estão sendo implementadas, destacando-se entre elas:

a) Convênio com prefeituras selecionadas e a CEF para construção de moradias pelo Plano de Arrendamento Residencial (PAR), destinadas aos servidores com renda inferior a seis salários mínimos (R$ 1.080,00);

b) pré-lançamento de empreendimento habitacional na Rua Retiro dos Artistas, em Jacarepaguá, destinado a oficiais e servidores civis assemelhados;

c) pré-lançamento de empreendimento habitacional em Neves, São Gonçalo, destinado a praças e servidores civis assemelhados;

d) seleção de empreendimento habitacional destinado à faixa de renda de servidores civis e militares entre R$ 1.080,00 e R$ 1.600,00;

e) estudo de convênio com a CEF para lançamento do Crédito Imobiliário Associativo, em condições vantajosas para o mutuário naval;

f) estudo de programa financeiro-imobiliário para atender aos aspirantes da Escola Naval e guardas-marinha;

g) aquisição de terrenos em cidades/bairros selecionados para implantação de futuros empreendimentos habitacionais, baseada nas inscrições efetuadas no PROMORAR.

h) levantamento de áreas ociosas pertencentes à Marinha e que sejam passíveis de implantação de empreendimentos imobiliários;

i) estabelecimento de parceria com a Carteira Hipotecária e Imobiliária do Club Naval para lançamento de empreendimentos habitacionais direcionados para a oficialidade e servidores civis assemelhados;

j) criação do Programa Bolsa de Imóveis, onde serão disponibilizados imóveis para venda financiada aos inscritos no PROMORAR;

k) estabelecimento de parceria com a CEF para desenvolvimento de programas específicos para atender à comunidade naval, dentre outras.

Todas as ações decorrentes da atividade da CCCPMM estão disseminadas em página específica da Intranet.

A equipe da Caixa de Construções de Casas, composta de marinheiros e marinheiras, civis e fardados, coesa, dinâmica, criativa, tenaz, participativa, eficaz, eficiente e afetiva, cônscia de que lida com

a parte mais sensível do ser humano, que é o sonho, consubstanciado, na nossa área de atuação, no sonho da casa própria, esmera-se em encontrar caminhos para que o sonho se torne realidade.

Parodiando o grande intelectual e poeta brasileiro Rui Barbosa, quando escreveu: 'Enquanto nos dê um resto de alento, não há que desesperar da sorte do bem. A injustiça pode irritar-se; porque é precária. A verdade não se impacienta; porque é eterna. Quando praticamos uma ação boa, não sabemos se é para hoje ou para quando. O caso é que seus frutos podem ser tardios, mas são certos. Uns plantam a semente da couve para o prato de amanhã, outros a semente do carvalho para o abrigo futuro. Aqueles cavam para si mesmos. Estes lavram para seu país, para a felicidade dos seus descendentes, para o benefício do gênero humano'. E sob a inspiração do nosso mascote, o Castor Construtino, a equipe da Caixa de Construção de Casas tem como meta plantar a semente do carvalho de forma a prover mais e melhores moradias para a família naval.

Parabéns pelo aniversário, Equipe Caixa de Construções de Casas. Continuem a prestar, cada dia mais, 'o melhor serviço à Marinha'."

PAPA JOÃO PAULO II CONCEDE BÊNÇÃO ESPECIAL A MILITARES

Como parte da XV Viagem de Instrução de Guardas-Marinha, o Navio-EScola *Brasil* a Itália. Uma comitiva de 104 militares representou o navio no Vaticano, onde, ocupando posição de destaque em frente à Basílica de São Pedro, recebeu bênção especial do Papa João Paulo II.

Ainda como parte da programação da visita à Itália, foi realizado, na cidade de Nápoles, um almoço a bordo para as autoridades locais. O evento contou com a presença do embaixador do Brasil na Itália, Paulo Tarso Flexa de Lima; do embaixador do Brasil junto à FAO, Júlio César Gomes da Costa e do embaixador do Brasil junto à Santa Sé, Oto Agripino Maia.

O Navio-Escola *Brasil* visitou também as cidades de Istambul, na Turquia, e Beirute, no Líbano. (Do *Nomar* nº 716, de 30 de dezembro de 2001)

ÉTICA NA MEDICINA MILITAR

O diretor de Saúde da Marinha e presidente da Academia Brasileira de Medicina Militar, Vice-Almirante (Md) José Carlos Monteiro de Melo, ao tomar conhecimento do teor da matéria intitulada "Ética na Medicina Militar", publicada na edição de junho de 2001 do *Jornal do Cremerj*, enviou carta-protesto ao presidente do Cremerj (Conselho Regional de Medicina), Mário Jorge Rosa de Noronha, com o intuito de elucidar as informações veiculadas. A referida matéria fala da competência para a apuração de denúncias contra médicos e hospitais militares.

Como resposta à carta-protesto do VA José Carlos Monteiro de Melo, o presiden-

te do Cremerj enviou àquele correspondência esclarecendo a intenção do conteúdo da matéria.

Transcrevemos abaixo a matéria publicada no *Jornal do Cremerj*.

"Até pouco tempo, o Cremerj não podia apurar denúncias contra médicos e hospitais militares. Todas as vezes que solicitava alguma informação ou apuração de um fato ao diretor técnico de um hospital, recebia como resposta que a unidade não estava subordinada ao Conselho. Essa situação mudou. Uma decisão do Superior Tribunal de Justiça reconheceu a competência dos Conselhos Regionais de Medicina para punir médicos militares que infringirem as regras de conduta ética no exercício da profissão.

Para o Conselheiro Ramon Varcia Blanco, corregedor do Cremerj, o Conselho já poderá abrir sindicâncias para apurar denúncias contra médicos e hospitais militares, atendendo assim às demandas que, até então, ficavam sem uma resposta adequada.

– O exercício de uma profissão regulamentada implica em dados técnicos e não de estrutura de organizações militares. Não é papel do Cremerj interferir nas questões de foro militar. No entanto, quando se pratica a Medicina no âmbito militar, não é a regra militar que deve prevalecer. O exercício da Medicina não é nem pode ser diferente em nenhuma área. Existem responsabilidades que devem ser apuradas, quando há alguma coisa errada, que impeça que a prática médica esteja de acordo com as regras técnicas e éticas – avaliou.

Na sua decisão, o Ministro Franciulli Netto afirmou que 'o médico também é servidor público militar; assim, estará vinculado hierarquicamente aos superiores, em relação à disciplina militar e matéria administrativa, visto que o exercício da Medicina não decorre de sua condição de militar. Antes de ser servidor público militar, o médico é um profissional sujeito às regras determinadas por sua entidade de classe. Não pode ele aceitar nenhuma restrição à sua independência, exceto à vontade de seus pacientes ou de seus responsáveis legais.

O ministro ressaltou ainda que "o órgão responsável pela análise das questões éticas do exercício da Medicina é o respectivo Conselho Profissional, que, se for o caso, aplicará sanção civil que dirá respeito somente à Medicina e não à vida do agente na corporação como servidor público militar". Em seu voto, Franciulli Netto fez questão de transcrever uma parte do juramento de Hipócrates, em que diz: 'Aplicarei os regimes para o bem do doente segundo o meu poder e entendimento, nunca para causar dano ou mal a alguém'.

O entendimento do STJ garantiu a decisão do Cremerj de cassar o registro profissional do General Ricardo Agnese Fayad, acusado de prática de tortura na condição de médico militar no Serviço Ativo do Exército, entre 1970 e 1972."

Eis a carta-protesto do diretor de Saúde da Marinha e presidente da Academia Brasileira de Medicina Militar, datada de 3 de julho de 2001:

"Senhor presidente do Cremerj,

Li com preocupação, na edição de junho de 2001 do jornal deste Conselho, na seção "Por dentro do Cremerj", a matéria que considera o acórdão do STJ como uma 'garantia' para que agora fossem atendidas as demandas de verificação pelo Cremerj, até então negadas pelas Organizações Médicas Militares, de denúncias contra atos de médicos que nelas exercem suas atividades.

Sabedor da existência de considerações e protestos quanto a supostos erros médicos, que hoje ganham espaço nos órgãos de imprensa, não posso permanecer silente ante a inadequação da manchete exposta, pelas seguintes razões:

1. A apuração pelo Cremerj não significa, de antemão, nem condenação obrigatória e nem tampouco infalibilidade de juízo;

2. 'Todas as vezes...' não é absolutamente o espelho da verdade do que de fato ocorre, pois, como recentemente foi publicado em matéria feita por jornal de circulação nacional, foram oferecidas informações das ações movidas contra as unidades médicas das Forças Armadas que estão em curso;

3. A unidade hospitalar, de fato, não está subordinada ao Cremerj, pois, administrativamente, foge à investigação de ética médica;

4. A decisão do Superior Tribunal de Justiça diz que o médico militar também é servidor público, o que sempre esteve claro, desta forma, a obediência disciplinar e hierárquica já estão claramente explicitadas no Estatuto dos Militares e Normas subordinadas, quanto ao exercício da carreira militar, e quanto ao exercício da Medicina, é suficientemente claro que todos os médicos militares cursaram em faculdades reconhecidas e foram devidamente habilitados ao exercício da profissão pelo próprio Conselho de Classe, conhecendo tão bem o Código de Ética, como todos os demais médicos em exercício profissional devem conhecer. A jurisprudência criada pelo Superior Tribunal de Justiça deixa claro em seu texto quais são as atitudes que são mister da observação pelo CRM, que 'é o órgão responsável **pela análise das questões éticas do exercício da medicina**, que, se for o caso, aplicará a **sanção civil** que dirá respeito **somente à Medicina e não à vida do agente na corporação como servidor público militar** (grifos meus)'.

A apuração das queixas, e não, como equivocadamente foi escrito, de denúncias que, referidas legalmente, tratam de atos do promotor de justiça, que formaliza a acusação perante o juízo (como bem explica o processualista Hélio Tornaghi, 'a denúncia, em sentido técnico, é o ato pelo qual o Ministério Público manifesta a vontade do Estado de que se faça justiça') trata, em sentido diverso, da exposição de suposto delito apresentada pela questionante, que não, obrigatoriamente, procedem e têm fundamento.

Assim esclarecido, as queixas que são apresentadas vêm sendo permanentemente averiguadas pelas Diretorias de Saúde das Forças Armadas, diferentemente do que ocorre em alguns setores públicos e privados, por diligências confidenciais, sempre de modo tal que se promova o esclarecimento de todos os supostos atos de violações da responsabilidade civil ou ética do pessoal de Saúde a ela subordinados. Ocorrendo a confirmação da irregularidade, as diretorias dos hospitais militares, hierarquicamente, têm aplicado as devidas sanções administrativas, quando cabem, e exposto os resultados aos que legitimamente as interpelam.

As solicitações de informações dos dados técnicos e documentais existentes são rigorosamente oferecidos, desde que solicitados pela parte autora, legitimamente representada.

A existência de casos isolados de queixas ou mesmo denúncias ocorridas em passado recente, por vezes, foram deturpadas com manifestações de tendências pelos apuradores, que insistiam em correlacionar fatos que eram mesclados historicamente, com credos políticos de pessoas insatisfeitas e com a motivação de saciar o revanchismo.

A obediência às normas jurídicas institucionais e à lei é pedra fundamental da conduta militar e, em particular, das direções médicas militares.

Encaminho, desta forma, o protesto da Academia Brasileira de Medicina Militar pela publicação da matéria cujo intuito, ao se observar a manchete, foi de apontar uma situação que inexiste no âmbito das áreas médicas das instituições militares, onde

impera e sempre imperou a ÉTICA E O RESPEITO PELA PESSOA HUMANA."

Publicamos, ainda, a resposta do presidente do Cremerj à carta-protesto do Vice-Almirante José Carlos Monteiro de Melo:

"Senhor presidente,

Recebi vossa missiva, ofício nº 071-01-SEC, datado de 3 de julho de 2001, a qual chegou às minhas mãos posteriormente à visita que fizemos à Diretoria de Saúde da Marinha no dia 8 de agosto de 2001, quando fomos generosamente recebidos. Aproveitamos para agradecer a tão gentil encontro, que certamente irá determinar uma profícua aproximação entre o Cremerj e o segmento de Saúde de nossa Marinha de Guerra.

Quanto à matéria do *Jornal do Cremerj* de junho de 2001, nº 129, na página 17, com o título 'Ética na Medicina Militar', não tivemos o intuito de apontar situações diferentes no âmbito de nossas Forças Armadas, onde, como V.Sa. mesmo afirmou, impera e sempre imperou a ética e o respeito pela pessoa humana. Creio que o título que demos à mesma não foi muito feliz porque a ética é universal e não existe uma ética civil e outra militar.

Solicitando que V.Sa. e demais comandados entendam que não existia a intenção de criar uma polêmica em torno da questão, queira aceitar dessa Presidência todo o apreço e a consideração que o diretor de Saúde da Marinha, o presidente da Academia Brasileira de Medicina Militar e o médico e colega Dr. José Carlos de Melo merece do nosso Conselho."

PARLAMENTARES VISITAM A AMAZÔNIA OCIDENTAL

Parlamentares de vários partidos visitaram em grupo, em novembro de 2001, a Amazônia Ocidental. A comitiva visitante constituiu-se dos seguintes deputados federais: Jorge Wilson (PMDB-RJ), Airton Cascavel (PPS-RR), Feu Rosa (PSDB-ES), João Tota (PPR-AC), Marcos Afonso (PT-AC), Ildefonço Cordeiro (PSB-AC), Alceste Almeida (PL-RR), Vanessa Grazziotin (PC do B-AM) e José Índio (PMDB-SP).

Os parlamentares foram recepcionados pelo comandante Naval da Amazônia, que, em breve exposição, apresentou aos visitantes a constituição do Comando, sua área de atuação e principais tarefas. Com o propósito de conhecer um pouco mais da região e da atuação da Marinha, os deputados embarcaram nos Navios-Patrulhas Fluviais *Pedro Teixeira* e *Raposo Tavares* com destino à localidade de Iranduba, no Estado do Amazonas, onde o Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas* cumpria mais uma comissão. (Do *Nomar* nº 717, de 30/1//02)

PRESIDENTE DO LÍBANO VISITA O NE *BRASIL*

No decorrer da XV Viagem de Instrução de Guardas-Marinha, o Navio-Escola *Brasil* visitou, entre outras, as cidades de Istambul (Turquia), Beirute (Líbano) e Nápoles (Itália). Em Beirute, como parte do programa de eventos, o navio recebeu a visita a bordo do presidente da República Libane-

sa, General Emile Lahoud. Em sua chegada àquela cidade, o NE *Brasil* foi recepcionado por diversas autoridades civis e militares, dentre as quais o embaixador do Brasil no Líbano, Sérgio Barcellos Telles.

Já durante a estadia em Istambul, foi realizada uma cerimônia para o plantio de araucárias do Paraná junto ao cemitério e monumento aos mortos do Desembarque de Galípoli. Na ocasião, foi afixada uma placa com os seguintes dizeres: "Que estas árvores, naturais do Brasil, cresçam e dêem frutos, e os que por aqui passarem e de suas sombras usufruírem, dediquem um pensamento aos heróis que sacrificaram suas vidas pela honra de seus países". Participaram da cerimônia o embaixador do Brasil na Turquia, Brian Fraser Neele, e outras autoridades. (Do *Nomar* nº 716, de 30 de dezembro de 2001)

NAe *SÃO PAULO* E FRAGATA *CONSTITUIÇÃO* PARTICIPAM DE SALVAMENTO

O Navio-Aeródromo *São Paulo* e a Fragata *Constituição*, que faziam patrulha na costa santista, foram acionados pela Capitania dos Portos de Santos para auxiliar na operação de salvamento do navio-pesqueiro *Ferreira IV*, procedente de Itajaí, Santa Catarina, que estava à deriva havia, 2 horas, a cerca de 175 quilômetros da costa, com 25 pescadores a bordo.

Uma ligação da empresa Semp, proprietária do barco, informara a Capitania, às 18h25min do dia 14 de março, que a embarcação enfrentava dificuldades por causa de um rombo no casco e já começava a afundar.

Dois helicópteros foram utilizados na busca e, à noite, por volta das 20h30min, portanto 2 horas após o recebimento do alerta, os 25 pescadores já recebiam os primeiros atendimentos na fragata, que atracou às 8 horas do dia 15 no armazém 29 do Porto de Santos (Fonte: Cosmo Online – Santos).

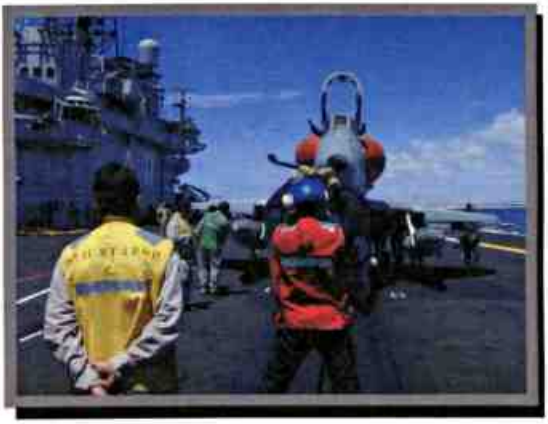
CONCERTO SINFÔNICO DA BANDA DO CFN

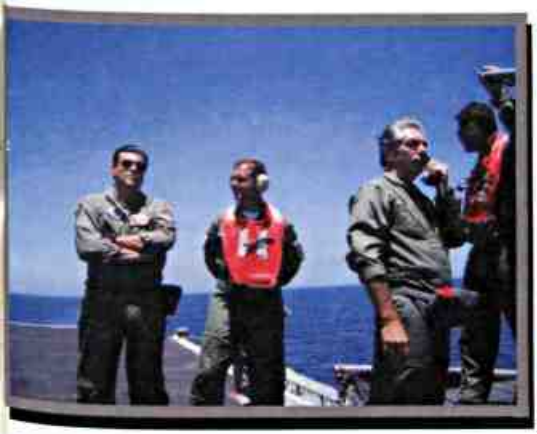
Foi realizado, no dia 18 de março último, no Teatro Municipal do Rio de Janeiro, o Concerto Sinfônico em comemoração ao 194º aniversário do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN). Num espetáculo que foi sucesso de público, a tradicional Banda do Corpo de Fuzileiros Navais, tendo como regente o Capitão-de-Corveta Paulo Vieira da Costa, cumpriu o seguinte programa:

The phantom of the Opera, de Andrew Lloyd Webber; *Think of me*, de Andrew Lloyd Webber, com participação especial de Telma Costa; *76 Trombones*, com transcrição do Primeiro-Sargento Marcos Almeida; *Vermelho e Festa na Ilha Encantada*, de C. da Silva, C. Batata e W. Maia; *Luna*, de G.F. Pintus e R. Musumarra, com participação especial do Cabo Samuel Alves; *Highland Cathedral*, de U. Roeyer e M. Korb; *Flash Dance*, de Giorgio Moroder Pub; *Somewhere*, de L. Bernstein e S. Sondheim, com arranjo do Segundo-Sargento Feitosa e participação especial de Telma Costa; *Bolero*, de Maurice Ravel; *Caruso*, de Lucio Dalla, com participação especial do Cabo Samuel Alves; *Pomp and Circunstance*, de Edward Elgar; *Amigos para siempre*, de Andrew Lloyd Webber, com participação especial de Telma Costa e do Terceiro-Sargento Roberto; *Abertura Solene 1812*, de P.I. Tschaikowsky; *Aquarela do Brasil*, de Ary Barroso.

O VÔO DO FALCÃO CINZENTO

A REALIZAÇÃO DE UM SONHO SEMPRE SONHADO





SIMTECH

KAY AND ASSOCIATES, INC.
ISO 9002

Rua do Mercado, 17 14 andar Centro Rio de Janeiro, RJ Brasil 20010-120

Tel.: 55 (xx) 21 2532-2801 Fax: 55 (xx) 21 2240-1242 e-mail: simtech@simtech.com.br

ATLÂNTIDA
ADMINISTRADORA

Única
Administradora
premiada

PRÊMIO QUALIDADE BRASIL
INTERNATIONAL QUALITY SERVICE

★ CONDOMÍNIOS ★ LOCAÇÕES ★ VENDAS ★ SEGUROS

Procurando uma administradora de ponta?
Parabéns, acabou sua procura!
Solicite agora mesmo uma proposta e tenha
à sua disposição produtos e serviços do
premiado Padrão Atlântida de Qualidade.

Atlântida, excelência na administração de bens imobiliários.

CENTRO (matriz): Av. Treze de Maio, 23 - 17º andar - Cep: 20.004-900 - Tel.: 2240-9696 / Fax: 2532-0724
COPACABANA: Rua Siqueira Campos, 168 - Lj A - Cep: 22.031-070 - Tel.: 2548-8125 / Fax: 2236-4760
SITE: www.atlantida-adm.com.br / E-MAIL: atlantida@atlantida-adm.com.br

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

A MODERNIZAÇÃO DAS FRAGATAS

ONTEM

HOJE

V. 122 nºs 04/06
abr./jun. 2002

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

O que é bom para a MARINHA DOBRASIL...
É bom para a REAL MARINHA INGLESA!

O MINISTÉRIO DA DEFESA DA INGLATERRA, após realizar competitivo processo licitatório em que participaram os melhores fabricantes de sonar como Thales, EDO, Raytheon e STN Atlas, selecionou e assinou contrato com a EDO CORPORATION para o fornecimento de seis sonares de casco para os novos "destroyers" Tipo "45" classe "Daring", que estão sendo construídos para a REAL MARINHA INGLESA.

O sonar EDO foi escolhido por sua melhor tecnologia e performance, e representa a segunda geração do sonar 997 F selecionado pela MARINHA DO BRASIL para as Fragatas classe "Niterói" e Corveta "Barroso" e já operacional na Fragata F 43 "Liberal".

A EDO, líder mundial há 75 anos no desenvolvimento e fabricação de sistemas de detecção A/S, tem o prazer de anunciar o sonar ativo rebocado de baixa freqüência "ALOFTS", seu mais recente lançamento e estado da arte, para a detecção eficaz de ameaças submarinas em águas azuis e marrons.

ALOFTS = ACTIVE LOW FREQUENCY TOWED ARRAY

EDO corporation
GLOBAL TECHNOLOGY REACH

SIMTECH

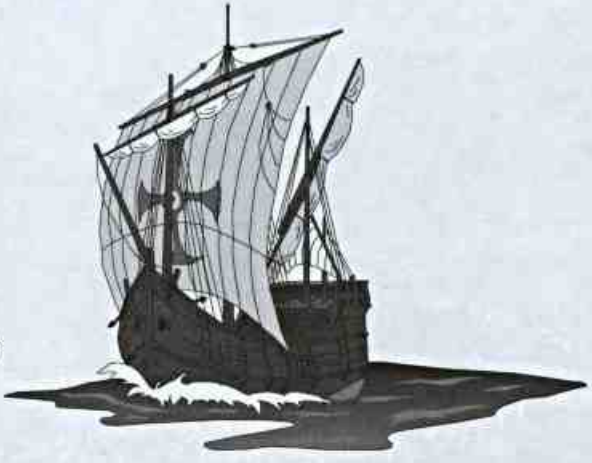
Rua do Mercado, 17 14º andar Centro Rio de Janeiro, RJ Brasil 20010-120
Tel.: 55 (xx) 21 2532-2801 Fax: 55 (xx) 21 2240-1242 e-mail:
simtech@simtech.com.br

4-273,02,02
1418
121 (7-12)

BIBLIOTECA NACIONAL
Rio de Janeiro

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

Seus amigos ficarão encantados com os *souvenirs* que você irá mostrar. São peças artesanais que representam o que de melhor existe nos acervos das unidades culturais da Marinha. Compre, dê de presente, mas convide-os para que conheçam pessoalmente o Complexo Cultural da Marinha.



Recanto Naval

Decoração Náutica

Espaço Cultural da Marinha
Telefone: (21) 3870-6025 r. 13
Museu Naval e Oceanográfico
Telefone: (21) 2533-6174

ATLÂNTIDA
ADMINISTRADORA

Única
Administradora
premiada

PRÊMIO QUALIDADE BRASIL
INTERNATIONAL QUALITY SERVICE

★ CONDOMÍNIOS ★ LOCAÇÕES ★ VENDAS ★ SEGUROS

Procurando uma administradora de ponta?
Parabéns, acabou sua procura!
Solicite agora mesmo uma proposta e tenha
à sua disposição produtos e serviços do
premiado Padrão Atlântida de Qualidade.

Atlântida, excelência na administração de bens imobiliários.

CENTRO (matriz): Av. Treze de Maio, 23 - 17º andar - Cep: 20.004-900 - Tel.: 2240-9696 / Fax: 2532-0724
COPACABANA: Rua Siqueira Campos, 168 - Lj A - Cep: 22.031-070 - Tel.: 2548-8125 / Fax: 2236-4760
SITE: www.atlantida-adm.com.br / E-MAIL: atlantida@atlantida-adm.com.br

Tecnologia Naval para Produtos e Serviços de Qualidade

Construção e reparo de meios navais, integração de sistemas de combate, fabricação de munição de médio e grosso calibres, sistemas digitais, guerra eletrônica e apoio logístico integrado.

Naval Technology Applied to Quality Products and Services

Naval Shipbuilding and Repair, Systems Integration, Ammunition Production of Medium and High Calibers, Digital Systems, Electronic Warfare, Integrated Logistic Support.

Empresa Gerencial de Projetos Navais
Edifício 8 do AMRJ - 3° andar - Ilha das Cobras
Cep.: 20091-100 - Rio de Janeiro, RJ - Brasil
Tels.: (21) 2253-4090 / 3849-6855 / 2253-6669 Fax: (21) 2253-6668
E-mail: emgepron@emgepron.mil.br Site: www.emgepron.mil.br

EMGEPRON
EMPRESA GERENCIAL DE PROJETOS NAVAIS

"Agora ficou mais fácil localizar aquela matéria que li na *Revista Marítima Brasileira* e que vou pesquisar para escrever o meu trabalho."

Já está disponível o CD Índice Remissivo por Assuntos de todas as matérias da *RMB* publicadas desde a sua fundação até o ano de 2000, ao custo de R$ 10,00.

Fácil de ser consultado, as matérias nele encontradas poderão ser pesquisadas na Biblioteca da Marinha, que possui a coleção completa da Revista.

O banco de dados está sendo revisto, para aperfeiçoamento, e migrado de EXCEL para ACESS, já incluindo os anos 2001 e 2002.

Brevemente o Índice Remissivo estará disponível, para consulta, na *Intranet* e na *Internet*.

Também está previsto colocar à disposição dos interessados a edição completa da nossa *Revista Marítima* em CD, na *Intranet* e na *Internet*.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

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

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

v. 121 n.os 04/06
abr./jun. 2002

A REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA é uma publicação oficial do COMANDO DA MARINHA, desde 1851. Entretanto, as opiniões emitidas em artigos são da exclusiva responsabilidade de seus autores. Não refletem, assim, o pensamento oficial da MARINHA DO BRASIL. É publicada, trimestralmente, pelo SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. As matérias publicadas nesta Revista podem ser reproduzidas, desde que citadas as fontes.

Com a colaboração de seus leitores, a *RMB* será uma plataforma para a discussão de novas idéias para conquistarmos uma Marinha melhor.

Publicidade e Assinatura

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Divisão de Publicações e Divulgação
Praça Barão de Ladário S/Nº
Ilha das Cobras — Centro
20091-090 — Rio de Janeiro — RJ
☎ (21) 3870-6852
FAX (21) 3870-6716
E-mail: sdm14@sdm.mar.mil.br

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

BRASIL	EXTERIOR
R$ 7,00	US$ 9.00
R$ 25,00	US$ 36.00

COMANDANTE DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra *Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles*

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA
Almirante-de-Esquadra *Mauro Magalhães de Souza Pinto*

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA
Diretor
Contra-Almirante *Max Justo Guedes*

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
Diretor
Capitão-de-Mar-e-Guerra *Paulo Roberto Oliveira Mesquita Spränger*

Consultores Especiais da RMB
Vice-Almirante (Refº) *Luiz Edmundo Brígido Bittencourt*
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº) *Milton Sergio Silva Corrêa*

Superintendência de Documentação
Capitão-de-Fragata *Dilton Ribeiro do Couto*

Departamento de Publicações e Divulgação
Capitão-de-Corveta (T) *Edina Laura Nogueira da Gama*
Primeiro-Tenente (T) *Simone Silveira Martins*
Primeiro-Tenente (T) *Rosa Nair Medeiros Ribeiro*
Primeiro-Tenente (T) *Ana Cristina Requeijo*

Equipe Editorial
Ana Carolina Macedo Simões (Estagiária)
Célia Maria Barros Gutierrez
Denise da Silva Coutinho Koracakis
Deolinda Oliveira Monteiro
Jacir Roberto Guimarães
Luiz Carlos Miguel
Manuel Carlos Corgo Ferreira
Mauro da Silva
Tatiane de Araújo Santana (Estagiária)
Tiago Monteiro Ornelas de Lima (Estagiário)

Diagramação
Celso França Antunes
Edilson José Alves

Apoio Administrativo
Segundo-Sargento (MT-SN) *João Humberto de Oliveira*
Ilda Lopes Martins
Renée Pimentel Reis

Expedição
Cabo (AF) *Jerônimo Ronaldo Severino Pereira*
MN-QS *Marcus Vinícius Lemos Cabral*
Severino Ronaldo da Fonseca Araújo

Impressão
EDIOURO – Gráfica e Editora S/A

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

SOLICITAÇÃO DE ASSINATURA

Assinale qual a forma de pagamento desejada:

☐ em anexo, comprovante de depósito na conta corrente ***170500-8*** agência ***3602-1***, do Banco do Brasil, em nome do Serviço de Documentação da Marinha, Código Identificador ***777100219110400*** no valor de R$ 25,00.

☐ em anexo, cheque em favor do Serviço de Documentação da Marinha, no valor de US$ 36 (exterior).

☐ para desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de 3% de um dia de soldo de segundo-tenente, autorizada a sua atualização.

Copie, preencha e remeta esta página para:

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Divisão de Publicações e Divulgação
Praça Barão de Ladário, S/Nº — Ilha das Cobras — Centro
20.091-000 – Rio de Janeiro — RJ
Tels.: (21) 3870-6852
FAX (21) 3870-6716
E-mail: sdm14@sdm.mar.mil.br

NOME: ..... POSTO: .....

ENDEREÇO: .....

CEP ..... CIDADE: ..... ESTADO: .....

DATA: .....Nº DE CORPO (MB): .....

.....

ASSINATURA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA *RMB*

SUMÁRIO

13 **NOSSA CAPA: MODERNIZAÇÃO DAS FRAGATAS CLASSE *NITERÓI***

21 **PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA MARINHA**
Airton Ronaldo Longo – Almirante-de-Esquadra – Chefe do Estado-Maior da Armada

41 **NOS PRIMÓRDIOS DO COMPUTADOR NA MARINHA**
Eddy Sampaio Espellet – Almirante-de-Esquadra (Refª)

43 **OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA**
Presidente Prudente José de Morais Barros
Parte XXXVII
Mário Jorge da Fonceca Hermes – Almirante-de-Esquadra (Refª)

63 **O ALMIRANTE SYLVIO DE CAMARGO**
Carlos de Albuquerque – Almirante-de-Esquadra (FN-Refª)

73 **FORÇAS ARMADAS**
Os garantes materiais do Estado Democrático
Rui da Fonseca Elia – Vice-Almirante

81 **A INTERNACIONALIZAÇÃO DA AMAZÔNIA**
Armando Amorim Ferreira Vidigal – Vice-Almirante (Refª)

101 **MERCOBRASIL**
Roberto Gama e Silva – Contra-Almirante (Refª)

105 **ESTRATÉGIA DA DETERRÊNCIA OU DISSUAÇÃO**
Haroldo Basto Cordeiro Júnior – Contra-Almirante (Refª)

107 **O MISTÉRIO DO *U-977***
Ivo Gastaldoni – Brigadeiro-do-Ar

115 **NOTAS SOBRE O RISCO BRASIL**
Luiz Antônio Fayet – Economista

121 **A VIAGEM DA FAMÍLIA REAL PARA O BRASIL**
Parte II
Kenneth H. Light
Tradução: *Eduardo Ítalo Pesce* – Professor

123 **A EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO ESTRATÉGICO NORTE-AMERICANO A PARTIR DA FRAGMENTAÇÃO NUCLEAR E SEUS REFLEXOS NO BRASIL**
Guilherme Sandoval Góes – Capitão-de-Mar-e-Guerra

153 **AS BICUDAS**
Lauro Nogueira Furtado de Mendonça – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref[a])

161 **A EVOLUÇÃO DO ORÇAMENTO PÚBLICO**
Marcos Inoi de Oliveira – Capitão-de-Corveta (IM)

187 **SEÇÃO EGN**
POLÍTICA DE DEFESA NACIONAL
Uma análise crítica e comparativa
Luiz Guilherme Sá de Gusmão – Capitão-de-Mar-e-Guerra

217 **CARTA DOS LEITORES**

223 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**

229 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**

235 **DOAÇÕES AO SDM**

239 **NOSSOS ARTISTAS**

241 **A MARINHA DE OUTRORA**

249 **NECROLÓGIO**

255 **REVISTA DE REVISTAS**

265 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

NOSSA CAPA

MODERNIZAÇÃO DAS FRAGATAS CLASSE *NITERÓI* (PROJETO MODFRAG)

A modernização das fragatas é um método de reaparelhar a Marinha... e que propicia independência do exterior com relação ao software *operativo...*

AS FRAGATAS

As fragatas classe *Niterói*, que entraram em serviço entre 1976 e 1980, representaram um grande avanço para a Marinha brasileira por incorporarem tecnologias até então inéditas no País, como a propulsão por turbina a gás combinada com motores diesel, os mísseis de vôo rasante e o sistema de combate controlado por computação em tempo real, para citar apenas as mais significativas.

Estes navios também foram um ponto de inflexão nos conceitos de operações navais pela precisão de suas armas e sensores, pelo menor número de tripulantes, todos de elevado nível técnico, e até pelo alto padrão de conforto propiciado a bordo para toda a tripulação. Além disso, demostraram ser navios adequados para enfrentar quaisquer estados de mar sem perda de capacidade operativa.

Por esses motivos, a Marinha não poderia simplesmente perdê-los pelo fato de terem sido atingidos pelo inexorável processo de obsolescência técnica característico do nosso tempo.

Para modernizar o sistema de combate de todos os seis navios da classe, incluindo armas e sensores, estão sendo empregados cerca de US$ 427 milhões, quando, para a construção de um único navio novo deste porte, tecnicamente atualizado, seria necessário despender aproximadamente a mesma quantia.

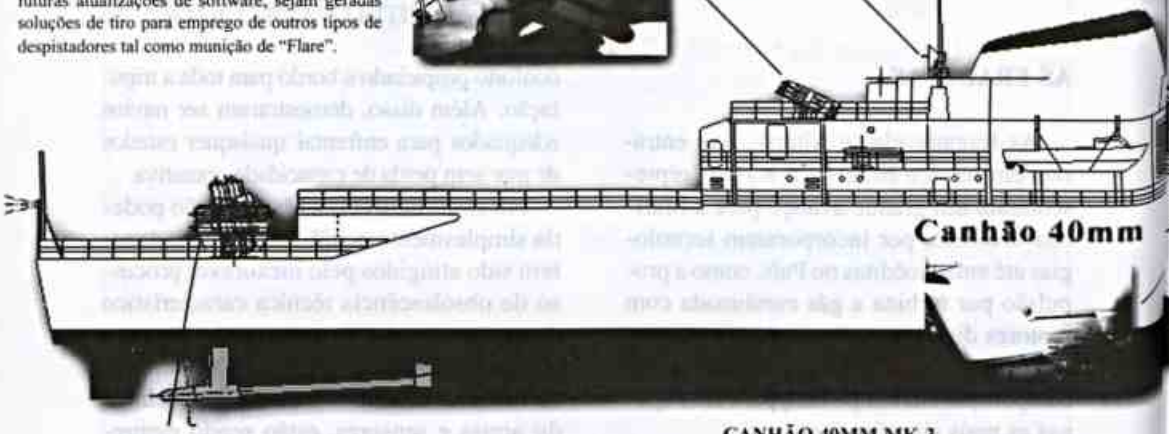
FRAGATA LIBERAL
Modernização

Radar de Direção de Tiro

RTN-30X
Radar de Direção de Tiro (AV e AR), com alcance de 23MN e que substituiu o RTN-10X. Este radar é também responsável pela guiagem do míssil Aspide.

RAN 20S
Radar de Busca Combinada (superfície e aérea) que opera na banda "E" e possui o alcance de aproximadamente 60MN para alvos aéreos . Este radar substituiu o AWS-2.

SISTEMA DE LANÇAMENTO DE DESPISTADORES DE MÍSSEIS (SLDM)
É um sistema composto de quatro lançadores de doze tubos e outras unidades de controle desenvolvido pelo IPqM e que possui como modos de emprego tático a "sedução", a "distração" e futuramente (com a disponibilidade de munição apropriada) a "confusão". Emprega como munição o "Chaff" sendo previstas facilidades para que com futuras atualizações de software, sejam geradas soluções de tiro para emprego de outros tipos de despistadores tal como munição de "Flare".



MSA

SISTEMA ALBATROS
É o sistema de defesa antiaérea que emprega o míssil Aspide como armamento. O alcance do míssil é de aproximadamente 8MN, sendo o mesmo semi-ativo. O iluminador do alvo é o RTN- 30X e o controle do lançamento é realizado pelas TAU.

CANHÃO 40MM MK-3
Substituiu o antigo canhão de 40MM. Como inovações ressalta-se o controle automático pelo SICONTA MK-2 (controle primário) e pela alça optrônica EOS 400-10B (controle secundário). A capacidade do magazine de carregamento de cada torreta é de 99 projetis e neste canhão podemos utilizar além da munição antiga de 40mm, a munição 3P (Programável, Proximidade e Pré-fragmentada).

Radar de Superfície

TERMA SCANTER
Radar de navegação que opera na banda X e possui alcance de aproximadamente 27MN para contatos de superfície. Este radar substituiu o ZW-06.

MAGE

MAGE CUTLASS B1BW
Equipamento de detecção e análise de emissões eletromagnéticas que trabalha na banda de 2 a 18 GHz.

Alça Optrônica

EOS 400-10B
Alça optrônica que substituiu a LAS. Esta alça possui câmera de TV e de infravermelho, que trabalham com contraste de cores e de temperatura respectivamente. Também é empregada como fonte de informação de distância para o sistema, com a utilização do seu telêmetro laser. Secundariamente, é utilizada para o controle das baterias principal e secundárias do armamento.

Radar de Busca Combinada

Radar de Navegação

FURUNO M 1942
Radar de auxílio à navegação.

CME

CME SLQ-1A
Equipamento desenvolvido pelo IPqM que encontra-se em fase de instalação.

Centro de Controle de Armas

SICONTA MKII

CCA
São em número de três, sendo os CCA 1 e 2 para controle primário do canhões de 4.5" e 40 mm e o CCA 3 para controle das armas abaixo d'água (Boroc e Torpedo).

SISTEMA DE CONTROLE TÁTICO E ARMAS
Encontra-se em fase de desenvolvimento e testes de software e substituirá o CAAIS 400.

EMGEPRON
EMPRESA GERENCIAL DE PROJETOS NAVAIS

HISTÓRICO DA MODERNIZAÇÃO

De início, dada a complexidade da obra, cogitou-se de entregá-la a um contratante único estrangeiro que se responsabilizaria por todas suas etapas, desde a produção de especificações técnicas a partir dos requisitos operativos enunciados pela Marinha, até a realização dos testes finais de aceitação.

Por decisão do Almirantado tomada em junho de 1993, a idéia de ter um contratante único foi descartada, ficando decidido que a Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM) supervisionaria tecnicamente o projeto, tendo a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) como encarregada da gerência executiva.

Adotando esta linha de ação, a Marinha esperava obter completo conhecimento e controle sobre todos os aspectos de engenharia de sistemas, além de gerar empregos em empresas nacionais e de fazer considerável economia.

Para se ter uma idéia da diferença de custos envolvida, o estaleiro Vosper Thornycroft, autor do projeto original das fragatas, cotou em cerca de US$ 100 milhões para atuar como contratante único, ao passo que os mesmos serviços prestados pela Emgepron custaram à DSAM até o momento, quando se está mais ou menos na metade do trabalho, menos de US$ 5 milhões.

Inicialmente foi contratada para fazer a instalação e integração do novo sistema de combate modernizado a empresa Engenharia de Sistemas de Controle e Automação S/A (ESCA), que faliu devido a fraudes junto ao INSS, sendo sucedida pela empresa Informática e Engenharia de Sistemas S/A (IES), que atuou temporariamente durante o prazo necessário para que se efetuasse o novo processo seletivo vencido pelo atual consórcio DSND* - Consub. Tais percalços foram vencidos, mas acarretaram muitos atrasos imprevistos.

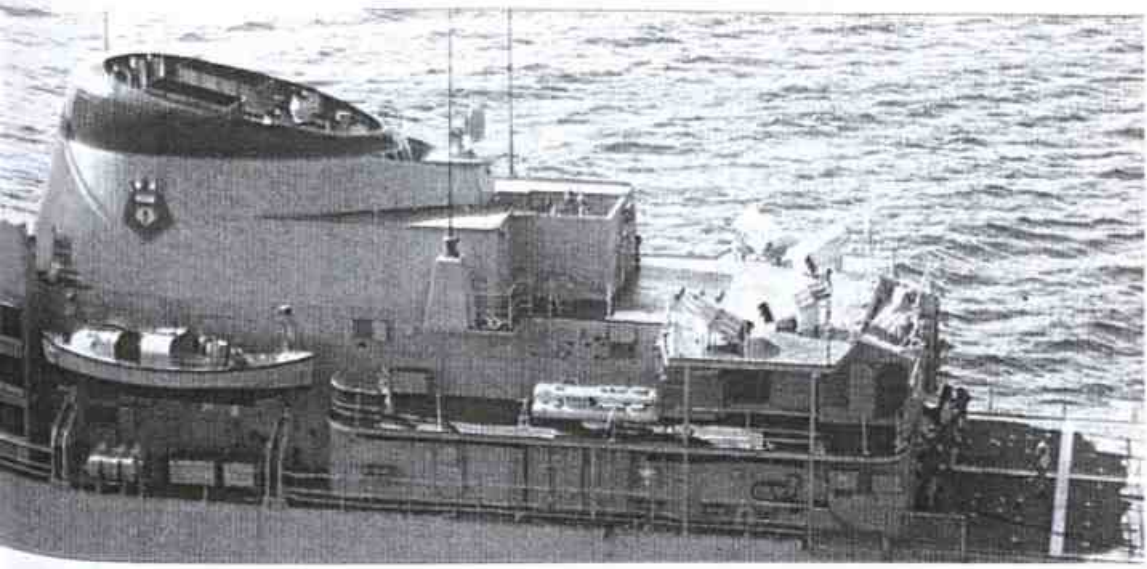
A MODERNIZAÇÃO

Sem descer a muitos detalhes, a modernização abrange a substituição:

– de mísseis antiaéreos de curto alcance *Seacat* por mísseis de médio alcance *Aspide*;

---

* N.R.: DSND – *Det Sonden Fields Norke Dampskibss*, que em norueguês quer dizer Companhia Noruega de Barcos a Vapor de Sondon Fields.



– de canhões de 40mm controlados manualmente por canhões de 40mm automáticos em versão específica para emprego contra mísseis;

– do sistema de controle tático desenvolvido na Inglaterra, baseado em computadores da década de 1960, pelo Sistema de Controle Tático versão II (SICONTA II) desenvolvido no Brasil, baseado nos computadores de hoje, com recursos incomparavelmente mais eficazes; e

– da totalidade dos sensores (radares, IFF, detetor de emissões eletromagnéticas, sonar e rastreador optrônico) por equipamentos atualizados de desempenho superior, já que utilizam, em larga escala, técnicas digitais de processamento de sinais.

Além disso, foi ampliada a capacidade do navio no campo da guerra eletrônica pelo acréscimo de um bloqueador de radares e de um lançador de nuvens depistadoras de mísseis guiados por radar, ambos desenvolvidos no Instituto de Pesquisas da Marinha.

A modernização atingiu ainda equipamentos menos conspícuos, como repetidora de radar no passadiço, odômetro e comunicações interiores.

EXECUÇÃO

Atualmente estão em modernização as fragatas:

– F43 *Liberal*, que está com o novo sistema de combate pronto para a iniciar a fase de integração do *software* operativo;

– F41 *Defensora*, que está no processo de primeiro colocar em funcionamento isoladamente cada um de seus novos sensores e suas novas armas; e

– a F44 *Independência*, que está na fase de instalação dos novos equipamentos.

Na *Liberal*, que é o navio mais adiantado, já foram realizados testes de tiro real com os novos diretores de tiro dos canhões de 114 mm e de 40 mm, dos lançadores de despistadores radar, dos torpedos e dos foguetes anti-submarinos *Borok*, todos com sucesso, o que é uma indicação segura de que se está no caminho certo (respectivamente em 8/01, 2/00, 2/01, 8/01 e 2/01).

CONCLUSÃO

A modernização das fragatas é um método de reaparelhar a Marinha que apresenta excelente razão custo/benefí-

cio, que abre a perspectiva de trabalho com sistemas modernos para muitos técnicos nacionais, e que propicia independência do exterior com relação ao *software* operativo, além de representar um avanço tecnológico considerável em muitas áreas de engenharia.

Ao final, teremos navios de escolta aptos a cumprir missões no cenário militar naval de hoje.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Fragatas /; *Liberal* (Fragata); *Niterói* (classe de fragatas); MODFRAG; Modernização das fragatas; Nossa Capa;

*

CÂMARA

Os compartimentos do navio são tradicionalmente denominados a partir do principal: a *câmara*. Este é o local que aloja o comandante do navio ou oficial mais antigo presente a bordo, com autoridade sobre o navio, ou, ainda, um visitante ilustre, quando tal honra lhe for concedida. Se embarcar num navio o comandante da Força Naval, esta autoridade maior terá o direito à câmara.

O navio onde embarca o comandante da Força Naval é chamado *capitânia*. Seu comandante passa a denominar-se *capitão de bandeira*.

N.R.: O texto deste quadro e de todos os demais da *RMB* 2ºtrim/2002 foram retirados da 7ª edição (1999) do folheto *Tradições do Mar – Usos costumes e linguagem*, publicado pelo Serviço de Relações Públicas da Marinha e organizado pelo então Capitão-de-Fragata (hoje Vice-Almirante reformado) ***Márcio*** de Faria Neves Pereira de ***Lyra***.

AOS NOSSOS LEITORES

Com a permanente preocupação de ser útil aos seus leitores do presente e do futuro, a *Revista Marítima Brasileira* se propõe a divulgar idéias novas, registros históricos e opiniões que, futuramente, possam servir de excelentes fontes de consulta.

Tendo em mente este propósito, a diagramação dos artigos publicados é feita de modo a facilitar o trabalho dos nossos futuros pesquisadores. Assim sendo, procuramos adotar o seguinte sistema de trabalho:

(a) classificação por assuntos dos artigos, das notícias e de outros textos, inclusive dos tópicos que compõem essas colaborações;

(b) registro em CD-Rom da classificação por assunto de tudo o que é publicado (já existe desde o nº 1 da *RMB*);

(c) inclusão de sumários nos vários artigos e seções da revista; e

(d) utilização farta de negritos e do recurso da divisão do texto em maior número de parágrafos. Nesse sentido, contamos com a compreensão dos colaboradores, como até agora tem acontecido.

A *Revista Marítima Brasileira* gostaria de conhecer a opinião de seus leitores sobre o assunto.

Escreva-nos, telefone para nós, passe-nos um fax ou utilize o correio eletrônico para dizer-nos como vê nossa maneira de dispor e valorizar as informações que levamos ao nosso público.

Seu pronunciamento é valioso.

Muito obrigado.

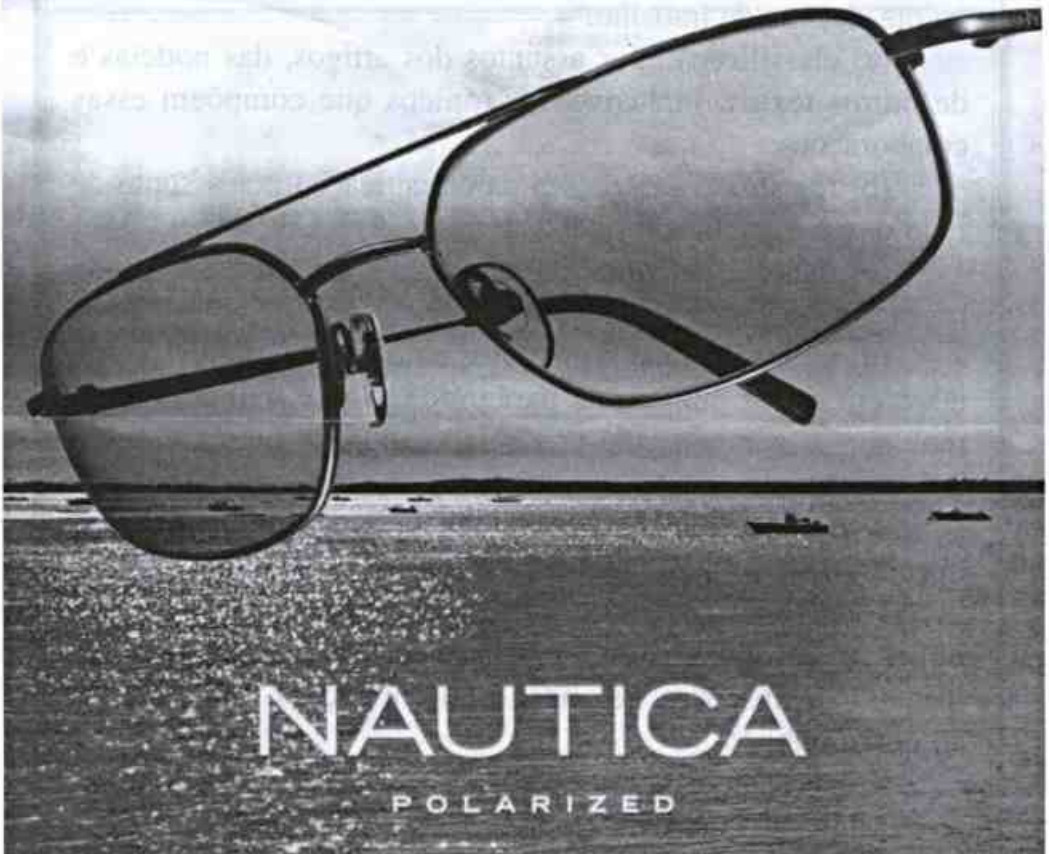
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

LENTES POLARIZADAS

Sua principal propriedade está no fato de absorver a luz que é refletida horizontalmente, proporcionando um conforto visual bastante acentuado. As lentes polarizadas são ideais para quem tem fotofobia!

Os motoristas que dirigem sendo incomodados pelos reflexos do asfalto, podem evitar este desconforto na utilização destas lentes.

Elas são importadas e sua composição é basicamente de pequenos cristais que permitem a passagem de luz por apenas uma direção. Nos óculos deste tipo, vêm selada a palavra " Polarized Lens".



Você pode encontrar seus óculos com lentes polarizadas na:

BENOPTIC

Av. N. Sra. de Copacabana, 680 / 503
Copacabana - RJ - Brasil- CEP 22050-000
Tel.: 2255-6880

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA MARINHA*

AIRTON RONALDO LONGO
Almirante-de-Esquadra
Chefe do Estado-Maior da Armada

SUMÁRIO

Introdução
Síntese de Avaliação Político-Estratégica
Planejamento Estratégico da Marinha
Conclusão

* N.R.: O texto é transcrito da aula inaugual proferida na EGN em 15 de fevereiro de 2002. O Almirante-de-Esquadra Longo serviu no Estado-Maior da Armada durante sete anos e meio, participando da elaboração dos principais documentos de alto nível da Marinha.

Dos cursos da EGN de 2002 participam oficiais das Marinhas da Argentina, Bolívia, Estados Unidos, Peru, Uruguai e Venezuela, oficiais do Exército brasileiro e da Força Aérea brasileira, representantes da Marinha Mercante e servidores civis da Marinha.

SUMÁRIO DETALHADO

INTRODUÇÃO

SÍNTESE DE AVALIAÇÃO POLÍTICO-ESTRATÉGICA
Pontos relevantes
Possíveis cenários
O acontecimento de 11 de setembro
Relações internacionais e assuntos da atualidade

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA MARINHA

PLANEJAMENTO DA DEFESA NACIONAL

Planejamento Nacional
Avaliação da conjuntura
Política da Defesa Nacional
Estratégia da Defesa Nacional
Planejamento Militar
Avaliação Estratégica Militar
Política Militar Brasileira
Estratégia Militar Brasileira
Planejamento Setorial

PLANEJAMENTO DE ALTO NÍVEL DA MARINHA

PANM – FASE BÁSICA
Plano Estratégico da Marinha (PEM)
Avaliação Estratégica Naval (AENAV)
Conceito Estratégico Naval (CENAV)
Diretrizes para o Planejamento Naval (DIPNAV)
Política Básica da Marinha (PBM)
Orientações do Comandante da Marinha (ORCOM)
Orientações Setoriais (ORISET)

PANM – FASE DE PREPARO E PREVISÃO
Elaboração dos planos
Detalhes de documentos
Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM)
Programa de Modernização de Meios (PMM)
Plano de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da Marinha (PDCTM)

PANM – FASE ADMINISTRATIVO-FINANCEIRA
Elementos para o Planejamento Logístico
Plano Diretor (PD)

OUTROS DOCUMENTOS

CONCLUSÃO

INTRODUÇÃO

É uma honra e um privilégio para o Chefe do Estado-Maior da Armada proferir a aula inaugural para os cursos de Política e Estratégia Marítimas e de Estado-Maior para oficiais superiores da Escola de Guerra Naval, no ano recém-iniciado de 2002.

O assunto a ser abordado diz respeito ao Planejamento Estratégico da Marinha. Ele se insere na Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha, a qual apresenta, de uma maneira coerente, a abordagem dos diversos aspectos que contribuem para se obter uma Marinha que atenda aos interesses do País.

O tema será tratado de maneira teórica, logo vale para o planejamento de qualquer país, mas estará sempre referindo-se em especial ao Brasil e à sua Marinha.

Antes de entrar propriamente nesta sistemática de planejamento, registrar-se-ão algumas considerações sobre o mundo sociopolítico e estratégico em que se está envolvido e que sofre contínuas evoluções. É preciso percebê-las, estudá-las e compreendê-las para poder estar preparado e em constante desenvolvimento nesta profissão.

SÍNTESE DE AVALIAÇÃO POLÍTICO-ESTRATÉGICA

PONTOS RELEVANTES

Uma breve análise do contexto internacional apresenta os seguintes pontos relevantes:

– **a paridade estratégica** observada na Guerra Fria contribuiu para evitar-se o confronto direto entre os principais atores internacionais; não obstante, o Poder Militar permaneceu sendo percebido e utilizado como forma extrema de equacionar divergências internacionais;

– **o término do ordenamento bipolar** acarretou o desaparecimento do inimigo comum, levando os países a se orientar segundo seus próprios interesses, aumentando o surgimento de novos conflitos;

– **o ordenamento internacional** mantém-se orientado por uma superpotência militar e econômica, com unipolaridade militar;

– a manutenção de tradicionais lideranças e interesses econômicos estimula a **identificação de novas e constantes ameaças**, como as provenientes de governos radicais, de seitas religiosas, de crimes transnacionais e de diferenças étnicas, influenciando no trato de temas como imigração, meio ambiente, narcotráfico, crescimento demográfico e consolidação de regimes democráticos;

– **a dificuldade de reconversão de complexos industriais militares** existentes em nações desenvolvidas incentiva-as a manter aquecido o comércio internacional de armas;

– **a manutenção da prática de realizar intervenções armadas** em regiões consideradas como de interesse político, econômico ou estratégico;

– **a existência de proposições para o esvaziamento do conceito de soberania**, em especial das nações em desenvolvimento ou chamadas emergentes, com o propósito de conceder maior liberdade à comunidade internacional de interferir em assuntos da competência exclusiva dos Estados; ao mesmo tempo que pressões, principalmente externas, atuam no sentido de fazer das Forças Armadas desses países meros agentes policiais contra crimes comuns;

– **a busca de diminuição de antigas tensões regionais** com o aumento da cooperação econômica entre os Estados, embora o comércio internacional e a economia tendam a gerar conflitos de interesse;

– **a maior importância atribuída a temas transnacionais** como meio ambiente, narcotráfico, questões de segurança coletiva, que, por serem de difícil solução, exigem maior intercâmbio entre as nações;

– **a visualização da capacidade econômica** como fonte de poder e projeção internacional; e

– o **protecionismo e as barreiras aos desenvolvimentos tecnológicos.**

POSSÍVEIS CENÁRIOS

Tais considerações, dentre outras, levam à formulação dos seguintes possíveis cenários sob uma forma bem ampla:

– **globalização**, com crescente interdependência entre as nações, levando a hegemonias industriais, tecnológicas, financeiras e comerciais, subordinando as economias dos mais fracos. No campo militar, reflete-se com o maior poder militar diminuindo a importância estratégica dos Poderes Militares dos Estados de menor poder econômico;

– **formação de blocos regionais**. A longo prazo, as coalizões perfeitamente identificadas visualizariam as demais como possíveis ameaças;

– **ressurgimento de fortes sentimentos nacionalistas**; e

– **possibilidade de choque de civilizações** – alinhamento político de povos possuidores de uma mesma cultura (língua, costumes, religião).

Na verdade, o atual cenário político-estratégico internacional tornou-se mais complexo e de difícil previsão. Mas é possível perceber que as ameaças caracterizam-se por atuarem de forma simultânea sobre os interesses das nações.

O ACONTECIMENTO DE 11 DE SETEMBRO

Não se poderia fazer esta breve análise político-estratégica sem mencionar o acontecimento de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos da América, ação terrorista contra as torres do World Trade Center em Nova Iorque, contando com um ineditismo no modo de execução, com proporções catastróficas e incomuns.

Missão da Marinha: orientar o preparo e a aplicação do Poder Marítimo e preparar e aplicar o Poder Naval a fim de contribuir para a consecução dos Objetivos Nacionais

A ocorrência de atos terroristas não é novidade, mas o atentado mostrou uma atrocidade que mesmo o Poder político, econômico e militar da única superpotência não foi capaz de prever ou evitar. O suicídio dos terroristas mostrou uma indiferença à represália, já que consideram a morte aceitável e mesmo desejável.

A procura de justificativas para o acontecimento não encontra guarida nas mentes mais sadias.

Talvez possa ser explicável:

– pela falta de liberdade de regimes autocráticos, vistos como corruptos e distantes do povo, ensejando ressentimentos e amarguras de descontentes;

– pela recusa à globalização, vista como possessiva e sufocante, acarretando um sentimento de hostilidade e até de ódio;

– pela questão ideológica de base cultural, que não conseguiu separar política de religião.

Certamente que, para um observador que viveu algum tempo nos Estados Unidos da América, a represália para a neutralização do terrorismo iria ocorrer, mesmo que fosse difícil ou até inexeqüível a imediata eliminação daquela ameaça; o sucesso militar não necessariamente representaria uma vitória definitiva, mas apenas de uma batalha.

Mas o acontecimento de 11 de setembro pode caracterizar uma ruptura na evolução do sistema internacional. Pode-se desejar uma posição renovadora das relações entre as nações, um novo sistema mundial de convivência entre modos de vida diferentes e a busca da redução das disparidades de riquezas entre nações e entre indivíduos.

RELAÇÕES INTERNACIONAIS E ASSUNTOS DA ATUALIDADE

Os aspectos das relações internacionais da atualidade, como dito, de grande complexidade, quando associados às atividades desenvolvidas com relação à manutenção ou conquista de objetivos nacionais, acarretam novos desafios aos formuladores da Estratégia Naval.

Há que se estar cada vez mais capacitado a enfrentar a realidade que envolve — ao mesmo tempo e com os mesmos parceiros — a cooperação e a integração em assuntos de interesse comum e a competição naqueles onde não existe uma coincidência de interesses.

Fica evidente a complexidade na elaboração e execução de planejamentos que, além de envolverem temas tradicionais, também devem considerar **assuntos da atualidade** como:

– a interdependência entre os países;

– a preservação do meio ambiente marítimo e fluvial;

– a escassez de água potável;

– as pressões políticas exercidas por organismos internacionais;

– o controle de tecnologias de duplo emprego (civil e militar);

– a migração de contingentes humanos;

– os problemas relacionados às etnias, às minorias e às questões religiosas; e

– as práticas comerciais de países ou blocos mais poderosos, proporcionando focos de tensão ou potencial de contenciosos.

Além disso, vale a pena citar, pelo menos, três fatos importantes:

– mais de 95% do comércio exterior brasileiro é efetuado pelo mar (veja figura 1);

– o território brasileiro, em sua parte marítima, compreendendo as águas jurisdicionais brasileiras (mar territorial, zona econômica exclusiva e plataforma continental), engloba uma área de 4,2 milhões de km². Só a zona econômica exclusiva possui cerca de 3,5 milhões de km² (equivalente à Amazônia) (Veja figura 2); e

– a área de responsabilidade brasileira para atender às necessidades de busca e salvamento no Oceano Atlântico é de 12 milhões de km², superfície equivalente a uma vez e meia o território brasileiro (Veja figura 3).

Os sistemas de planejamento, então, devem também enfocar o apoio do Poder Militar à Política Externa, a busca de soluções de controvérsias, o fortalecimento aos processos de integração regionais e de cooperação com países que tenham interesses comuns ou complementares.

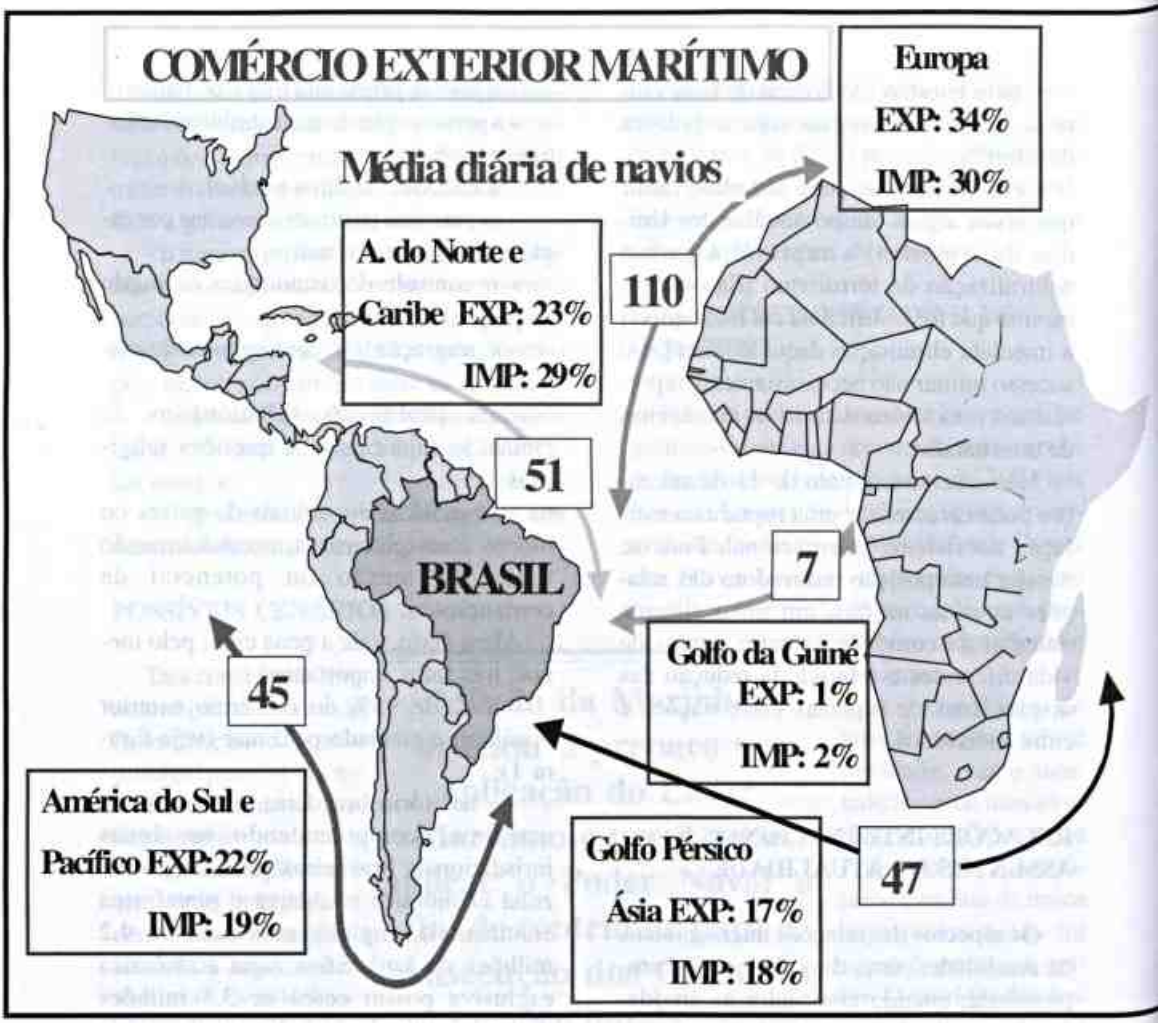


Figura 1

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA MARINHA

PLANEJAMENTO DA DEFESA NACIONAL

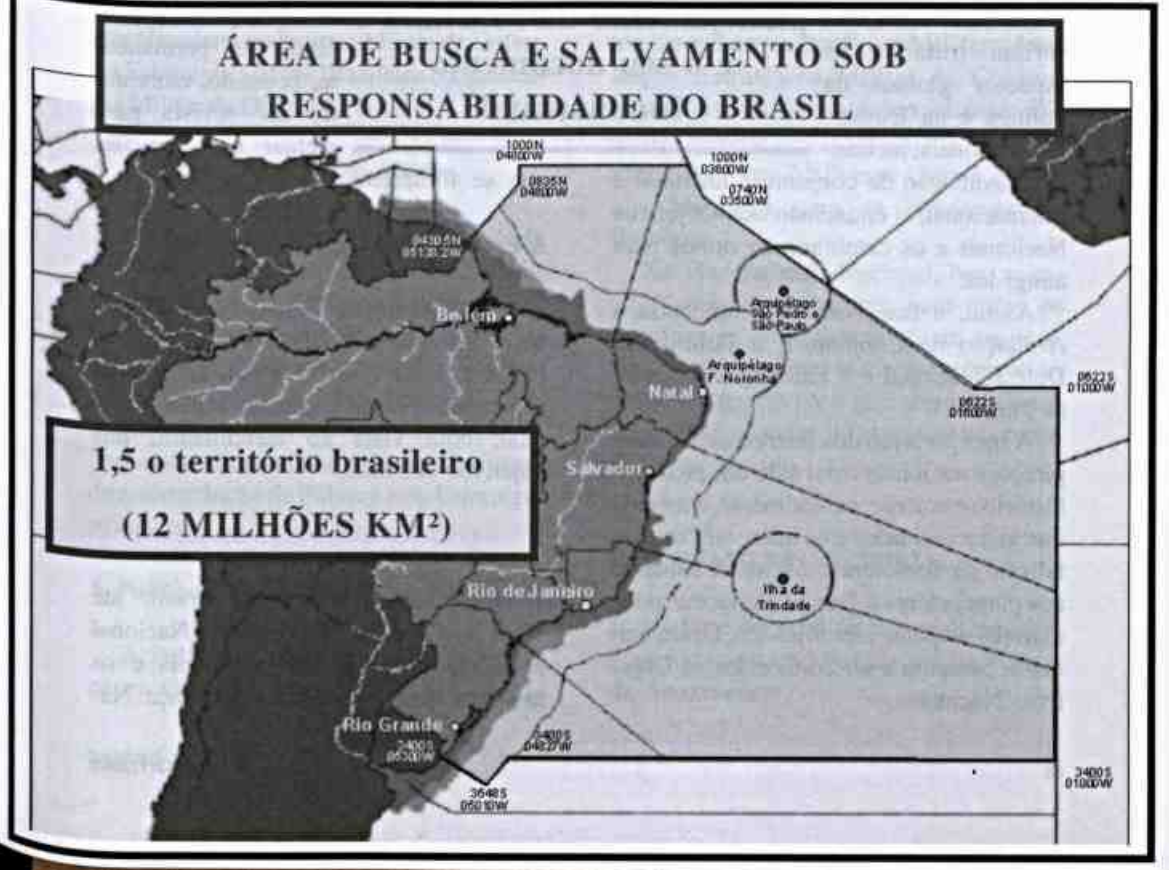
Nesse contexto, para abordar o tema Planejamento Estratégico da Marinha, algumas considerações serão apresentadas sobre a Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha, que permite, de forma seqüencial e racional, uma ampla análise de assuntos político-estratégicos que irão subsidiar as decisões do Almirantado, refletindo-se na aplicação do Sistema do Plano Diretor, que possibilita a administração econômico-financeira da Marinha.

O Planejamento Estratégico da Marinha está incluído na Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha, observada desde a década de 70.

Para melhor entendê-lo, cabem algumas considerações sobre suas condicionantes de mais alto nível, o Nacional.

Figura 2

Figura 3



O Planejamento da Defesa Nacional compreende três fases: a Nacional, a Militar e a Setorial. Nesta última, na vertente da Marinha, surge a Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha.

Cabe registrar que, independente da existência de documentos ou de seus títulos e sigilos, há uma seqüência lógica que permite vislumbrar as ações a empreender pelos diversos setores da Nação.

Com o propósito de situar a Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha no Planejamento da Defesa Nacional, assim como indicar orientações gerais, condicionantes e os documentos que são observados em sua elaboração, é conveniente detalhar alguns pontos da Fase Nacional e da Fase Militar.

O Plano Estratégico da Marinha (PEM) constitui o ponto de partida de todo o planejamento da Marinha e é o seu documento fundamental

PLANEJAMENTO NACIONAL

Na Fase Nacional, seriam tratados os aspectos globais da Política e da Estratégia Nacionais, incluindo a avaliação da conjuntura nacional e internacional, o enunciado dos Objetivos Nacionais e os caminhos ou rumos para atingi-los.

Assim, a fase Nacional englobaria a Avaliação da Conjuntura, a Política de Defesa Nacional e a Estratégia de Defesa Nacional.

A interpretação dos interesses e das aspirações nacionais deriva de um processo histórico e emerge, naturalmente, à medida que as necessidades e os interesses se cristalizam na consciência nacional, cabendo aos planejadores e formuladores das políticas tão-somente identificá-los. Dessa maneira, passarão a ser conhecidos os Objetivos Nacionais.

A Avaliação da Conjuntura

A Avaliação da Conjuntura é uma atividade contínua e rotineira, devendo estar atenta à evolução dos acontecimentos, quer nacionais, que podem se apresentar de maneira complexa e dinâmica, quer internacionais, igualmente instáveis e imprevisíveis, sobre os quais houve a preocupação de alinhavar alguns aspectos de interesse global.

A Política de Defesa Nacional

A Política de Defesa Nacional deve fixar objetivos para a defesa da Nação e orientações gerais para o preparo e o emprego da capacitação nacional, incluindo os setores civis e militares, em todos os níveis e esferas de poder. Deve ter caráter abrangente, procurando ser permanente, podendo, entretanto, ser revista para efetuar as alterações que se tornarem necessárias.

A Estratégia de Defesa Nacional

A Estratégia de Defesa Nacional decorre da Avaliação da Conjuntura e da Política de Defesa Nacional, orientando o preparo e a aplicação do Poder Nacional, com vista ao atendimento dos objetivos fixados.

*

No caso específico do Brasil, até 1990 o Conceito Estratégico Nacional abordava os Objetivos Nacionais e os assuntos relacionados à Segurança Na-

cional, incluindo cenários de Emprego Político-Estratégico. Essa publicação vigorou entre 1969 e 1990.

Naquela época, a Fase Nacional compreendia:

– a Interpretação dos Interesses e das Aspirações Nacionais,

– a Avaliação da Conjuntura,

– o Conceito Estratégico Nacional e

– as Diretrizes Gerais de Planejamento.

Hoje o País possui uma Política de Defesa Nacional, aprovada em 1996.

O fato é que, com quaisquer que sejam as publicações e as denominações que se lhes dê, há que continuar a existir um caminho lógico a ser necessariamente seguido.

PLANEJAMENTO MILITAR

Na Fase Militar seriam definidos os aspectos militares da política e da estratégia nacional. Compreende a Avaliação Estratégica Militar da Conjuntura, a Política Militar Brasileira ou Política Militar de Defesa e a Estratégia Militar Brasileira ou Estratégia Militar de Defesa.

A Avaliação Estratégica Militar

A Avaliação Estratégica Militar da Conjuntura congregaria a influência de fatores políticos, econômicos, psicossociais, militares e científico-tecnológicos sobre o emprego dos componentes das Forças. Compreenderia a análise dos aspectos e implicações militares decorrentes das conjunturas internacional e nacional, facilitando a formulação da Política e da Estratégia Militares.

A Política Militar Brasileira

A Política Militar Brasileira estabelece os Objetivos Gerais a serem atingidos pela Expressão Militar, contribuindo para alcançar e manter os Objetivos Nacionais.

A atual Política Militar Brasileira foi estabelecida em 1993.

A Estratégia Militar Brasileira

A Estratégia Militar Brasileira orienta o planejamento estratégico de emprego das Forças Armadas. Essa publicação veio suprir uma lacuna existente desde a saída de vigor do Conceito Estratégico Nacional, visto que este, como aquela, estabelece Hipóteses de Emprego, mesmo usando terminologias diferentes.

Tanto a Política de Defesa Nacional, anteriormente citada na fase Nacional, quanto a Política Militar Brasileira e a Estratégia Militar Brasileira estão sendo revistas e atualizadas.

No caso brasileiro, anteriormente, era prevista a existência dos seguintes documentos na Fase Militar: Avaliação Estratégica Militar da Conjuntura, Conceito Estratégico Militar, Diretrizes para o Planejamento Militar, Planejamentos Militares Gerais e Planos Militares para as Hipóteses de Emprego.

No Planejamento Nacional, bem como no Planejamento Militar, nem todos os documentos indicados existiram ou existem, mas tem havido um esforço ao longo do tempo para que sejam elaborados, aperfeiçoados e atualizados, como já foi assinalado.

PLANEJAMENTO SETORIAL

Na Fase Setorial seriam realizados os Planejamentos da Marinha, do Exército e da Aeronáutica.

PLANEJAMENTO DE ALTO NÍVEL DA MARINHA

Passar-se-á, então, a abordar o Planejamento de Alto Nível da Marinha.

Esse planejamento é traduzido em uma sistemática lógica com componentes interdependentes, que tem por propósito a previsão e a ordenação das atividades pertinentes ao cumprimento da Missão da Marinha.

Na atualidade, a Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha está em fase de adaptação às mudanças de nomenclatura de publicações ocorridas nas Fases Nacional, Militar e Setorial. Nela será mantida, em linhas gerais, sua característica principal: a de envolver um conjunto de atividades racionais e interdependentes e que procura, considerando as orientações governamentais, fornecer instrumentos que contribuam para o perfeito cumprimento da **Missão da Marinha – "orientar o preparo e a aplicação do Poder Marítimo e preparar e aplicar o Poder Naval, a fim de contribuir para a consecução dos Objetivos Nacionais"**.

Para melhor entendimento, o Planejamento de Alto Nível da Marinha abrange três fases: a básica; a do preparo e previsão de aplicação do Poder Naval e a administrativo-financeira.

PLANEJAMENTO DE ALTO NÍVEL DA MARINHA – FASE BÁSICA

Esta fase compreende a elaboração de documentos, que têm como **propósitos**:

– **a determinação das implicações estratégicas** das conjunturas internacional e nacional, que possam afetar ou condicionar o preparo e a aplicação do Poder Naval;

– **a formulação de concepções de emprego do Poder Naval**, em face dos antagonismos e das Hipóteses de Emprego estabelecidas na Estratégia Militar Brasileira; e

– **o estabelecimento de objetivos, diretrizes e orientações** para o preparo da Marinha, considerando-se a aplicação do Poder Naval no contexto das concepções acima referidas.

Ela é constituída pelos seguintes documentos: Plano Estratégico da Marinha, Política Básica da Marinha, Orientações do Comandante da Marinha e Orientações Setoriais.

PLANO ESTRATÉGICO DA MARINHA (PEM)

O Plano Estratégico da Marinha (PEM) constitui o ponto de partida de todo o planejamento da Marinha e é o documento fundamental.

Além de ser condicionado pelos documentos nacionais e militares, interage com a Política Marítima Nacional e a Política Nacional para os Recursos do Mar.

O seu propósito é estabelecer o planejamento estratégico de longo prazo da Marinha do Brasil, formulando concepções de emprego do Poder Naval e as orientações para o cumprimento das atribuições subseqüentes e das subsidiárias.

Em sua concepção atual, o PEM foi elaborado na sub-chefia de Estratégia do Estado-Maior da Armada no início da década de 70, publicado em 1974 e vem sendo periodicamente atualizado.

É constituído por três partes distintas:

– Avaliação Estratégica Naval (AENAV);

– Conceito Estratégico Naval (CENAV); e

– Diretrizes para o Planejamento Naval (DIPNAV).

Avaliação Estratégica Naval (AENAV)

A Avaliação Estratégica Naval (AENAV) **compreende um exame da situação** no nível estratégico sob o enfoque na-

val, no qual são avaliados os fatores mais significativos e relevantes da conjuntura nacional e internacional, e determinadas suas implicações com o preparo e a aplicação do Poder Naval.

Para esta avaliação são considerados os documentos nacionais e militares de alto nível já citados, a legislação nacional, acordos e tratados internacionais e políticas e diretrizes governamentais.

Entre estes documentos pode-se citar:

Legislação Nacional:

– Constituição Federal;

– Lei Complementar para o Preparo e o Emprego das Forças Armadas;

– Lei sobre a Organização da Presidência da República e dos Ministérios;

– Lei que institui o Serviço de Patrulha Costeira;

– Lei sobre Organização e Funcionamento do Conselho de Defesa Nacional;

– Lei sobre Águas Jurisdicionais Brasileiras;

– Lei do Óleo;

– Decreto sobre Pesquisa em Águas Jurisdicionais Brasileiras; e

– outros.

Atos Internacionais:

– Carta das Nações Unidas;

– Tratado Interamericano de Assistência Recíproca;

– Carta da Organização dos Estados Americanos;

– Plano para Coordenação do Tráfego Marítimo Internacional;

– Tratado de Não Proliferação de Armas Nucleares;

– Convenção Relativa à Colocação de Minas Automáticas Submarinas de Contato;

– Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar;

– Tratado da Antártica; e

– outros.

Políticas e Diretrizes Governamentais:

– Política de Defesa Nacional;

– Política Militar Brasileira;

– Estratégia Militar Brasileira;

– Diretriz para o Estabelecimento da Estrutura Militar de Guerra;

– Política Marítima Nacional;

– Política Nacional para os Recursos do Mar;

– Política Nacional para Assuntos Antárticos;

– Doutrina Básica de Mobilização Nacional; e

– outros.

O exame e a análise de todos esses documentos e da conjuntura nacional e internacional permitem identificar as atribuições, responsabilidades e envolvimentos da Marinha do Brasil.

A análise é realizada com total abrangência, sem precondicionantes, sendo completamente livre e aberta.

A Avaliação Estratégica Naval serve de base para a formulação do Conceito Estratégico Naval ou da Estratégia Naval que constitui a segunda parte do Plano Estratégico da Marinha.

Conceito Estratégico Naval (CENAV)

O Conceito Estratégico Naval (CENAV) se propõe, em termos amplos, **a formular a concepção de emprego do Poder Naval** em cenários quer de paz quer das Hipóteses de Emprego (em crises político-estratégicas e em guerra) e contemplar as ações a empreender em cada uma delas, ou seja, relacionar as operações ou ações em que os meios serão empregados, tais como: de superfície, aéreas, submarinas, anti-submarino, minagem, varredura, defesa aérea, patrulha, socorro, salvamento, caça-minas, ataque etc. Prevê, ainda, as ações a serem

empreendidas pela Marinha no cumprimento de suas atribuições subsidiárias não enquadradas no campo militar.

Enfim, o CENAV permite que se obtenha uma missão deduzida da Marinha, relacionando as tarefas a serem empreendidas para atingir os propósitos identificados.

Também são propósitos do CENAV identificar os meios adequados ao Poder Naval – o que pode ser feito por meio de uma matriz que relacione as Hipóteses de Emprego e as ações a empreender –, definir as prioridades de obtenção e relacionar as necessidades de informações estratégicas.

Em síntese, o CENAV representa a orientação maior para o preparo e emprego dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais.

Mesmo que, pela experiência dos formuladores, se simplifique este conceito de emprego do Poder Naval, na sua elaboração estarão sempre subentendidas todas as etapas lógicas teoricamente imaginadas.

Diretrizes para o Planejamento Naval (DIPNAV)

As Diretrizes para o Planejamento Naval (DIPNAV) orientam os planejamentos decorrentes para o preparo e aplicação do Poder Naval e para a atuação da Marinha nas demais atividades.

O planejamento subseqüente da Marinha do Brasil passa a ser condicionado pelas DIPNAV.

POLÍTICA BÁSICA DA MARINHA (PBM)

A Política Básica da Marinha tem o propósito de estabelecer os objetivos que devem ser alcançados pela Marinha e condiciona todo o Planejamento de Alto Nível da Marinha, em especial os Planos decorrentes do PEM e o Plano Diretor (PD).

A Política Básica da Marinha é um documento fundamental para a orientação das atividades relativas ao preparo do Poder Naval em toda a Marinha. A atual política contém a Missão da Marinha, os Fatores Condicionantes, os Objetivos da MB e a orientação geral necessária à formulação das Diretrizes para a consecução desses Objetivos. Apresenta ainda a orientação e os conceitos que devem ser considerados pelos Órgãos de Direção Setorial (ODS) na formulação de suas Diretrizes Setoriais (ORISET).

A Política Básica da Marinha encontra-se em revisão no Estado-Maior da Armada, para ser submetida ao Comandante da Marinha.

ORIENTAÇÕES DO COMANDANTE DA MARINHA (ORCOM) E ORIENTAÇÕES SETORIAIS (ORISET)

As Orientações do Comandante da Marinha, antes denominadas Orientações Ministeriais, têm como parâmetros os objetivos da Política Básica da Marinha (PBM) e do Plano Estratégico da Marinha (PEM) e foram introduzidas na Sistemática de Planejamento da Marinha para atender ao detalhamento de como as ações e os projetos deveriam ser desenvolvidos durante a respectiva gestão.

São orientações promulgadas **para a execução de curto prazo**.

Têm por base a determinação de necessidades de âmbito estratégico e expressam a vontade política do Comandante da Marinha.

São o instrumento eficaz que permite dar continuidade administrativa à gestão da Força.

As Orientações Setoriais (ORISET) permitem determinar as necessidades setoriais e estabelecer prioridades para atendê-las. Têm como condicionantes os objetivos da Política Básica da Marinha e as Orientações do Comandante da Marinha (ORCOM).

Assim como as ORCOM, as ORISET detalham e priorizam ações de curto prazo.

ELABORAÇÃO DE PLANOS

Considerando as implicações decorrentes do Conceito Estratégico Naval (CENAV) e da orientação estabelecida na Política Básica da Marinha (PBM), a Fase de Preparo e Previsão da Aplicação do Poder Naval compreende a elaboração de planos para a compatibilização do Poder Naval com a Missão da Marinha e para o **estabelecimento de medidas que visem**:

– **à obtenção e ou modernização dos meios materiais da Marinha**, traduzindo-se nos **Planos de Material:**

– o Programa de Reaparelhamento de Marinha (PRM);

– o Programa de Modernização de Meios (PMM); e

– o Plano de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da Marinha (PDCTM);

Tais programas permitem elaborar os Planos Parciais de Obtenção e Modernização.

– **ao preparo da mobilização da Marinha** e sua coordenação em caso de guerra, por meio do **Plano de Mobilização da Marinha**;

– **à previsão das** condições e modalidades de **aplicação específica do Poder Naval**, por meio de Planos Operacionais, como:

– os Planos Navais de Segurança Externa, que aprofundam as concepções do emprego do Poder Naval estabelecidas no Conceito Estratégico Naval; e

– os Planos Navais de Segurança Interna (PNSI), decorrentes de Carta de Instrução do Comando de Operações Navais.

Para atender as necessidades de pronto emprego de meios navais, caso se configure um cenário previsto ou não nas Hipóteses de Emprego, e que o Poder Naval tenha que ser usado no cumprimento das tarefas básicas para assegurar os Objetivos Nacionais, a Marinha criou a **Força-Pronta**.

– **ao adestramento da Marinha** para a execução de suas tarefas e das operações em caso de guerra, como pode ser observado nos Planos de Adestramento;

– **à implementação e à manutenção de um fluxo contínuo de conhecimentos** estratégicos e operacionais por meio do **Plano de Inteligência da Marinha**; e

– **ao planejamento e gerenciamento das carreiras do pessoal** militar, consubstanciados nos **Planos de Pessoal**:

– o Plano de Carreira de Oficiais da Marinha (PCOM); e

– o Plano de Carreira de Praças de Marinha (PCPM).

Assim, o planejamento iniciado na Fase Básica desdobra-se, em um nível mais diversificado, em seis **setores de atividades**: Material, Mobilização, Operações, Adestramento, Inteligência e Pessoal.

DETALHES DE DOCUMENTOS

Por terem uma grande correlação com o Plano Estratégico da Marinha, serão acrescentados alguns detalhes sobre os seguintes documentos:

Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM)

Tem como propósito a programação da obtenção de meios identificados no

PEM. O PRM é organizado em função das tarefas básicas do Poder Naval e das Hipóteses de Emprego formuladas no CENAV do PEM, da atuação em ambiente fluvial, das atribuições subsidiárias e da formação do pessoal militar.

Sua execução, entretanto, sujeita-se aos condicionamentos de natureza orçamentária. A decisão de obter um meio, seja por construção, seja por aquisição de oportunidade, é fortemente condicionada à disponibilidade de recursos. Por sua vez, a decisão de efetivar a obtenção no País ou no exterior segue uma lógica compatível com a complexidade tecnológica e a disponibilidade de infra-estrutura existente no Brasil.

Programa de Modernização de Meios (PMM)

É a consolidação das necessidades de modernização de meios, observando-se parâmetros básicos estabelecidos criteriosamente para sua execução.

Planos Parciais de Obtenção e Modernização

São elaborados para um período de tempo determinado. As obtenções poderão ser efetuadas por construção, aquisição ou conversão. As modernizações visam a aprimorar ou restabelecer o desempenho dos meios, sem modificar suas características básicas.

Plano de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da Marinha (PDCTM)

Tem o propósito de dominar o conhecimento e orientar o esforço a ser despendido nas atividades do Sistema de Ciência e Tecnologia da Marinha.

*

O PRM, o PMM e o PDCTM permitem que os investimentos empregados na área militar colaborem de forma determinante para a implementação de avanços tecnológicos que se refletem na área civil.

Acompanhando essa tendência mundial, a Marinha do Brasil, por seus projetos de ciência e tecnologia, cria condições para capacitar empresas nacionais a se aprimorarem ao máximo e a procurarem soluções brasileiras para os problemas ligados ao mar. Por isso, é intensa a cooperação e participação de empresas e universidades nos empreendimentos realizados.

Do mesmo modo, a formação especializada da Marinha é feita em universidades nacionais e estrangeiras, estas quando necessário.

Atualmente, desenvolvem-se expressivos programas:

– de construção e reparo de submarinos;

– de modernização de fragatas, com um sistema próprio de controle tático, integrando sensores e armas;

– de tecnologias de ponta como a obtenção de combustível e propulsão nucleares.

Da mesma forma, desenvolveram-se o Enlace Automático de Dados para comunicações entre navios e aeronaves, os Terminais Táticos Inteligentes, empregados tanto em navios de guerra como em navios mercantes e os sistemas de monitoramento da propulsão e de controle de avarias.

Esses projetos constituem uma parcela dos planejamentos decorrentes da implementação da sistemática de planejamento aqui enfocada, mostrando uma aplicação judiciosa dos recursos financeiros recebidos e a importância que a Marinha dispensa ao aprimoramento de seus meios e, conseqüentemente, do pessoal empregado na execução desses avanços tecnológicos e em toda a Marinha.

PLANEJAMENTO DE ALTO NÍVEL DA MARINHA – FASE ADMINISTRATIVO-FINANCEIRA

Na Fase Administrativo-Financeira os planos de preparo e previsão de aplicação do Poder Naval são convertidos em ações a empreender ou metas físicas e na definição de recursos orçamentários, integrados na forma de um sistema administrativo dinâmico e permanente.

Esta fase é constituída pelo documento Elementos para o Planejamento Logístico e pelo Plano Diretor.

ELEMENTOS PARA O PLANEJAMENTO LOGÍSTICO

A publicação *Elementos para o Planejamento Logístico* tem o propósito de relacionar as estruturas de caráter operativo e de apoio existentes na Marinha e as decisões da Alta Administração Naval referentes a esses setores.

PLANO DIRETOR (PD)

O Plano Diretor é um instrumento de planejamento, execução e controle, de caráter permanente, que define, orienta e acompanha as ações a serem empreendidas nos diversos escalões relacionados à administração orçamentário-financeira, de modo a atender às necessidades da Marinha com o máximo aproveitamento dos recursos disponíveis.

São condicionantes do Plano Diretor, no âmbito nacional, o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA).

Seus propósitos são:

- harmonizar o planejamento econômico-financeiro desenvolvido na Marinha com os planos e programas de Governo;
- possibilitar a integração de recursos; e
- possibilitar a continuidade administrativa em todos os escalões da Marinha.

A estrutura, as responsabilidades, a dinâmica, a fixação dos princípios e das diretrizes gerais que orientam o preparo e a execução do Plano Diretor são reguladas em sistemática própria, sendo os seus conceitos básicos, funcionamento, responsabilidades e procedimentos específicos estabelecidos na publicação *Normas para Execução do Plano Diretor.*

Como indicado na Estrutura Funcional, a direção-geral da Sistemática do Plano Diretor é exercida pelo Comandante da Marinha e, por delegação deste, pelo Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA). A assessoria geral é realizada pelo Conselho do Plano Diretor (COPLAN), presidido pelo CEMA, e pelo Conselho Financeiro e Administrativo da Marinha (COFAMAR), presidido pelo Comandante da Marinha.

O Conselho do Plano Diretor (COPLAN) assessora o Comandante da Marinha no trato dos assuntos relacionados com o Plano Diretor.

Aprecia o planejamento das ações a serem executadas no ano seguinte e futuros, estuda prioridades e estabelece a necessária compatibilização entre o que se pretende realizar e o que será possível executar com os recursos disponíveis.

Assim, elabora o **Plano de Ação**, que compreende o que será executado em um ano.

Cabe aos almirantes-de-esquadra, responsáveis pelos Órgãos de Direção Setorial, informarem ao Chefe do Estado-Maior da Armada as **prioridades setoriais** segundo categorias definidas por:

- **Marinha do Presente** – recursos destinados a manter em funcionamento a Marinha no melhor nível possível;
- **Marinha do Amanhã** – recursos destinados à obtenção ou modernização dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros na-

vais e das instalações necessárias à Marinha, a médio prazo; e

• **Marinha do Futuro** – recursos destinados à pesquisa e ao desenvolvimento de meios que serão necessários à Marinha em futuro mais distante.

As prioridades setoriais, levando em conta os projetos que mais concorrem para o aprestamento dos meios operativos, são consolidadas pelo Estado-Maior da Armada, no documento **Prioridade Única da Marinha (PUMAR)**.

O Conselho Financeiro e Administrativo da Marinha (COFAMAR) assessora o Comandante da Marinha na administração dos assuntos financeiros da Marinha.

Avalia o desempenho das atividades de execução das metas físico-financeiras estabelecidas num determinado período, e outras atividades relacionadas com a Administração Financeira da Marinha do Brasil.

No COFAMAR é analisada no ano corrente a execução do Plano de Ação anteriormente elaborado.

OUTROS DOCUMENTOS

Apesar de não fazerem parte da Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha, algumas publicações contribuem para a elaboração dos documentos decorrentes. Dentre eles, destacam-se:

• a Doutrina Básica da Marinha, que estabelece os conceitos e princípios doutrinários básicos destinados a orientar o preparo e a aplicação do Poder Naval e a formulação de procedimentos operativos;

• o Manual de Publicações da Marinha, que estabelece normas a serem aplicadas às publicações em uso na Marinha; e

• o Manual de Logística da Marinha, que apresenta os conceitos doutrinários básicos da logística militar aplicáveis à Marinha.

No contexto em que se processa esta análise, é de capital importância a **Doutrina Básica da Marinha**. Nela estão conceituados o **Poder Marítimo** e **Poder Naval**, as **Tarefas Básicas** do Poder Naval e as **Operações e Ações de Guerra Naval**, tais como: Operações de Ataque, Operações Anti-Submarino, Operações Anfíbias, Operações de Minagem e Contramedidas de Minagem, Operações de Esclarecimento, Operações de Bloqueio, Operações de Apoio Logístico Móvel, Operações Especiais, Operações de Defesa de Porto, Operações de Defesa de Plataformas de Petróleo no Mar, Ações de Guerra Eletrônica, Ações de Defesa Aeroespacial, Ações de Guerra Acústica, Patrulha Costeira, Socorro e Salvamento etc.

Prevê ainda a participação de outras Forças Armadas, que podem ser brasileiras ou estrangeiras, integrando as Forças-Tarefas constituídas para atender a determinada missão.

Na verdade, a Doutrina Básica contém o que qualquer Marinha do mundo deve conhecer e estar preparada a realizar, na medida de suas necessidades e da avaliação estratégica que proceder.

CONCLUSÃO

Atualmente, a questão econômico-financeira adquiriu uma predominância sobre outros assuntos nas relações internacionais.

As imposições externas de estruturas, procedimentos e projetos inadequados ao interesse nacional podem acarretar amea-

ças à manutenção ou à consecução dos objetivos nacionais. A identificação dessas ameaças exige permanente esforço no preparo intelectual do pessoal da Marinha, assim como decisões corretas quanto ao emprego de sistemas de planejamento adequados ao cenário político-estratégico da atualidade e do futuro previsível.

A manutenção ou a conquista de objetivos nacionais de um país estão inseridos em um contexto internacional onde, de forma crescente, convivem a cooperação, a integração e uma forte competição na busca de novos espaços para o estabelecimento de influências e projeção de poder. As atividades decorrentes da implementação da Política de Defesa e da Política Exterior devem observar essa realidade.

A crescente complexidade das tarefas atribuídas ao Poder Naval, agravada com constantes reduções de recursos financeiros destinados à Marinha, sublimam a importância da judiciosa execução dos sistemas de planejamento e, sempre que necessário, a implementação de aperfeiçoamentos.

As imposições externas de estruturas, procedimentos e projetos inadequados ao interesse nacional podem acarretar ameaças à manutenção ou à consecução dos objetivos nacionais

A observância da Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha, o que envolve o atual cenário político-estratégico assim como aqueles identificados por meio de métodos científicos, possibilita que a Marinha mantenha um perfeito acompanhamento da evolução das relações internacionais e das tendências previsíveis. O dimensionamento do Poder Naval necessário para o apoio dos interesses brasileiros decorre desse trabalho realizado seguindo esta sistemática.

O Sistema do Plano Diretor, por sua vez, contribui para que os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, a infra-estrutura de apoio e o preparo do pessoal previstos para a Marinha do Presente, para a Marinha do Amanhã e para a Marinha do Futuro estejam, no momento oportuno, prontos para serem empregados.

Uma das definições de Estratégia é a que expressa a idéia de que Estratégia é a arte de aplicar os meios disponíveis na consecução dos objetivos definidos pela Política.

A Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha permite a identificação dos objetivos definidos pela Política, a análise de cada um deles, a transposição dos objetivos do Nível Nacional para o Setorial da Marinha, e a elaboração dos documentos, como a Política Básica da Marinha e o Plano Estratégico da Marinha.

Resumindo, a Estrutura Organizacional da Marinha do Brasil é coerente para a execução de todo o planejamento exposto. As Orientações do Comandante da Marinha, a Coordenação do Estado-Maior da Armada, a Execução dos Órgãos de Direção Setorial e de seus subordinados e o Assessoramento ao Comandante da Marinha proporcionado pelo Almirantado, COPLAN e COFAMAR fazem com que esta estrutura funcione da melhor maneira possível.

A Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha permite **identificar as necessidades** para o preparo do Poder Naval, fruto das atribuições que os representantes da Nação, no Legislativo, outorgam à Marinha, além dos encargos decorrentes de acordos e tratados internacionais e das políticas e diretrizes governamentais.

As obrigações, responsabilidades e atribuições identificadas requerem a atu-

ação da Marinha do Brasil, que, por sua vez, necessita de meios e de pessoas para exercê-la. A atuação é realizada, principalmente, por meio de operações navais, como em todas as Marinhas do mundo. A ênfase que é dada a cada tipo de operação diferencia as Marinhas dos diversos países e tem a ver com os estudos que foram referidos.

A Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha permite também **constatar a insuficiência dos recursos alocados** à Marinha do Brasil para atender às atribuições que lhe são confiadas.

Por outro lado, é sensível ainda a percepção de que outras esferas do Poder desta Nação têm de compartilhar com a Marinha do Brasil a responsabilidade de atender às necessidades do País. Mas a Marinha, felizmente, é persistente na busca do atendimento dos objetivos fixados.

Nesta apresentação, foi mostrado aos oficiais-alunos e convidados como a Marinha do Brasil elabora o seu planejamento e a importância que é dada a seus meios e ao preparo de seu pessoal. Também foi mencionado que o aprimoramento intelectual contribui para o aperfeiçoamento da instituição e que a Marinha investe para preparar seus oficiais para dirigi-la no futuro.

Ao terminar e ao apresentar as despedidas fica uma exortação, parafraseando Barroso no calor da Batalha:

"Oficiais-alunos, a Marinha espera que cada um cumpra o seu dever de estudante".

Muito obrigado.

P.S. Esta aula inaugural dos Cursos de Altos Estudos Militares-Navais é uma continuidade atualizada de aulas anteriores dos chefes do Estado-Maior da Armada, mais recentemente dos Almirantes-de-Esquadra Waldemar Nicolau Canellas Júnior (1998), Paulo Augusto Garcia Dumont (1999), Arlindo Vianna Filho (2000) e José Augusto Accioly Fragelli(2001).

AGRADECIMENTO

N.R.: Na abertura da aula inaugural, após mencionar o propósito dos cursos da EGN, disse o Almirante Longo: "Faz-se mister agradecer o comparecimento dos senhores almirantes e capitães-de-mar-e-guerra, comandantes e diretores de Organizações Militares da área Rio, que com suas presenças prestigiam este evento".

"Agradeço, em especial, a presença do Vice-Almirante Ibsen de Gusmão Câmara, ex-subchefe de Estratégia do Estado-Maior da Armada em 1972, e ex-diretor da Escola de Guerra Naval, com quem aprendi, fazendo, muito do que será apresentado nesta aula inaugural."

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ARTES MILITARES> / Planejamento de Marinha /; Planejamento da Defesa Nacional;

ERRATAS

ARTIGO

100 ANOS DE CARRANCAS COM FRANCISCO GUARANY

(*RMB* 4º trim./2001, p. 137)

① – O último período de página 137 foi publicado com incorreção, pela qual pedimos desculpas ao autor do artigo.

O texto correto é o que se segue:

No Brasil, de 1954 a 2000, houve 15 exposições de carrancas – ou com pelo menos três delas. A de maior porte, com grande repercussão na mídia, pois patrocinada pela Fundação Roberto Marinho e outras prestigiosas entidades, em 1981 e 1982, foi montada pelo Serviço de Documentação da Marinha no Rio de Janeiro (Museu Naval), Brasília, Salvador (duas vezes) Recife, Petrolina e São Paulo (onde Guarany recebeu, da prestigiosa Associação Paulista de Críticos de Arte, o prêmio *Revelação*, aos 99 anos de idade!).

Do acervo dessa mostra constavam 30 carrancas e três figuras de proa oceânicas. Intitulou-se *Guarany – 80 anos de carrancas*.

Há 20 anos, pois.

② – No início da página 139, 6ª linha, o correto é **avaro**.

*
* *

CARTAS AOS LEITORES

O AFUNDAMENTO DO CRUZADOR *BAHIA*

(*RMB* 4º trim./2001, p. 237)

– Cancelar, na página 237, na parte superior da coluna da esquerda, o trecho entre "Contratorpedeiro *Greenhalgh* – Termo de Viagem nº 25" e "Julho de 1945".

Serviço de Documentação da Marinha

O SDM é o órgão responsável pela memória da Marinha. O Serviço de Documentação tem como atribuição estudar, pesquisar e divulgar a história marítima brasileira e conservar o patrimônio histórico e artístico da Marinha do Brasil.

Criado em 1943, o SDM reúne atualmente sete departamentos, distribuídos em cinco prédios históricos:

- *na Sede Ilha das Cobras funcionam os Departamentos de Arquivo, de História Marítima, de Publicações e Divulgação e de Administração;*
- *na Rua Dom Manuel (Praça XV) fica o Museu Naval;*
- *no Espaço Cultural da Marinha estão atracados o Navio-Museu* Bauru, *o Submarino-Museu* Riachuelo e o *Rebocador-Museu* Laurindo Pitta;
- *na Rua Mayrink Veiga está a Biblioteca da Marinha;*
- *o SDM abrange ainda a Ilha Fiscal – local onde foi realizado o Último Baile do Império.*

Empenhado nesta árdua tarefa, o SDM tem desenvolvido, a cada ano, novos projetos, buscando maior interação entre a Marinha e a sociedade. Como resultado deste trabalho, cerca de 300 mil pessoas visitaram o Complexo Cultural da Marinha (SDM) em 2001.

NOS PRIMÓRDIOS DO COMPUTADOR NA MARINHA

EDDY SAMPAIO ESPELLET
Almirante-de-Esquadra (Ref^{0})

O primeiro computador da Marinha foi instalado na Diretoria de Intendência para confeccionar folhas de pagamento, no início da década de 60.

Em 1964, eu era superintendente de Ensino da Escola Naval, quando um belo dia, o secretário – funcionário civil João Batista, muito diligente e eficiente – procurou-me e declarou-me que o livro de assentamentos das notas das provas estava se esgotando.

Esse livro era enorme e antiquíssimo! Um número muito grande de turmas teve os seus graus ali registrados.

Entramos em contato com a Imprensa Naval, que tinha confeccionado aquele livro, e pedi outro igual. Acontece que, sendo o livro muito antigo, eles não tinham como confeccionar outro com presteza. Demandaria muito trabalho e levaria muito tempo para aprontá-lo. Notei uma certa má vontade para a execução da tarefa.

Um dos oficiais da superintendência, Comandante Júlio Vidal Pessoal, estava estudando informática e me procurou, dizendo-me que o computador da Diretoria de Intendência (DI) poderia resolver o nosso problema.

Eu, que era ignorante no assunto, fiquei entusiasmado com a sugestão do Pessoa e pedi-lhe que fosse à Diretoria de Intendência verificar *in loco* se seria possível essa solução.

Com grande satisfação, recebia resposta favorável. Aí combinamos com o pessoal da Diretoria de Intendência o estabelecimento de um formulário, que seria distribuído aos professores para o registro dos graus, os quais seriam digitados no computador, em substituição ao velho e vetusto livro.

O mais impressionante é que, num piscar de olhos, no fim do ano, o computador forneceu a classificação de todo o corpo de aspirantes.

Antigamente, essa classificação levava um tempo enorme para ser feita e estava sujeita a erros inevitáveis, pois o cálculo de médias era feito à mão, com apenas o auxílio de uma máquina de somar.

Aprendi muito com a solução desse problema, e mais tarde, em 1968, quando eu era comandante do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW), tive um problema semelhante, com o concurso para admissão à Escola de Sargentos.

Eram milhares de candidatos e, para a correção das provas, tinha-se que convocar os professores e pagar-lhes horas extras, dias a fio, a fim de aprontar o resultado dos exames.

Lembrei-me do livro da Escola Naval, entrei em contato com o pessoal da Intendência e verificou-se a exeqüibilidade da solução do problema.

No concurso seguinte, já o adaptamos ao computador por meio das questões de múltiplas escolhas e, em dois tempos, obtivemos a solução do problema.

Como era a primeira vez, o encarregado convidou-me, bem como o Diretor de Intendência – Almirante Hasselmann e o Diretor do Pessoal Militar – Almirante Lobo, que era o meu chefe, para assistirmos à corrida do computador.*

Ficamos admirados com a facilidade com que se ultrapassou aquela dificuldade.

Hoje esse problema não mais existe e a sua solução é corriqueira, paiol na nossa linguagem marinheira.

Mas, naquela época, foi um sucesso!

Emocionou-me ver a facilidade com que o computador resolveu um problema tão complicado para nós.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<INFORMÁTICA> / Emprego do computador na Marinha do Brasil/;

CORDA E CABO

Diz-se que na Marinha não há corda. Tudo é cabo. Cabos grossos e cabos finos, cabos fixos e cabos de laborar..., mas tudo é cabo.

Existem, porém, duas exceções: a corda do sino e a dos relógios.

* N.R.: À época, os computadores ainda usavam cartões, daí a expressão "corrida".

OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA

Presidente Prudente José de Morais Barros

Parte XXXVII

MÁRIO JORGE DA FONSECA HERMES
Almirante-de-Esquadra (Refº)

SUMÁRIO

Conclusão
Retrospecto do Governo Prudente de Morais
A posse do Presidente
Primeiros tempos
Guerra Civil no Sul e a anistia
A morte de Floriano Peixoto
A campanha contra Prudente de Morais
O licenciamento de Prudente de Morais
O retorno de Prudente de Morais
O levante da Escola Militar
O atentado contra a vida de Prudente de Morais
A morte do Marechal Bittencourt
Prudente de Morais recebe o apoio popular
As origens do atentado
Os inquéritos policiais
A confissão de Deocleciano Martyr
Marcelino Bispo
As punições
Os protestos da Câmara e do Senado
E agora, Campos Sales

CONCLUSÃO

"A anatomia das províncias é para nós mais do que um interesse imposto pela solidariedade dos direitos e das relações provinciais, é um princípio cardeal e solene que inscrevemos em nossa bandeira.

O regime da Federação, baseado, portanto, na independência recíproca das províncias, elevando-as à categoria de Estados próprios unicamente ligados pelo vínculo da mesma nacionalidade e da solidariedade dos grandes interesses da representação e da defesa exterior, é aquele que adotamos em nosso partido."

Trecho do Manifesto do Partido Republicano – 1870.

RETROSPECTO DO GOVERNO PRUDENTE DE MORAIS

A posse do Presidente

"No dia 2 de novembro de 1894, chegou ao Distrito Federal Prudente José de Morais Barros. Na estação nenhuma autoridade o aguardava. À tarde, no hotel, recebe visita protocolar do Capitão-Tenente Sadock de Sá, ajudante-de-ordens de Floriano. No dia seguinte, pede audiência ao vice-presidente da República, o qual não responde ao seu telegrama.

De carro de aluguel, foi Prudente prestar o juramento ao Senado, onde cálidos aplausos o festejam; e chegou ao Itamaraty sem ninguém para lhe tomar à entrada o chapéu. (...). Já estava ali com os novos ministros, perplexos, quando se apresentou Cassiano do Nascimento, ministro da Justiça. Com um rápido discurso, disse que o marechal lhe transmitia o poder."[1]

Não houve cerimônia de posse; ela fora completamente esvaziada. Esse fora o propósito. Prudente de Morais iniciava o governo diminuído.

Floriano Peixoto não aceitara o aceno de seus partidários a ele mais chegados para permanecer ditatorialmente no governo. Gostava de dizer que era um homem da lei e da ordem e que respeitaria o Presidente eleito, embora não fosse ele o da sua preferência.

Retirou-se, pouco depois, para a estação de Divisa, na busca tardia da cura de seus males, oriundos do tempo da guerra com o Paraguai e agravados pelo desgaste sofrido com seu empenho em consolidar a República.

Nada deixou escrito sobre seu desejo de continuar no poder. Pode-se conjeturar que apenas ele e seu médico sabiam que não tinha mais saúde para tal mister.

Primeiros tempos

Todavia, Prudente de Morais, embora enfraquecido e desprestigiado, era o Presidente da República, e, com ele, os representantes daqueles que constituíam a economia agro-exportadora dos cafeicultores do oeste paulista chegavam ao poder que almejavam e que não puderam conquistar no 15 de Novembro de 1889.

São Paulo garantira a vitória do Governo contra os federalistas do Sul e a Armada de Custódio e Saldanha. O executivo paulista não poupara recursos em dinheiro, armas e pessoal no combate aos revoltosos. No Congresso, a monolítica bancada paulista, com o apoio de Minas Gerais, então o maior colégio eleitoral, atendeu a todas as solicitações de Floriano Peixoto.

Em decorrência, o Marechal, em plena guerra civil, teve de aceitar as manobras do habilidoso político Francisco Glicério, que culminaram com a indicação para as próximas eleições dos nomes de Prudente de Morais e do baiano Manuel Vitorino, para os cargos de Presidente e vice-presidente da República.

Aos signatários do Manifesto Republicano de 1870, redigido idealisticamente, faltou a percepção da impossibilidade de que uma Federação constituída por Estados desiguais – e com as desigualdades marcantes entre Estados ricos, remediados e pobres – não derivasse para uma Federação hegemônica sob o comando de São Paulo e Minas Gerais.

No entanto, com todo o poder de São Paulo, que em 1890 exportava mais que a soma dos demais Estados brasileiros, foram muitas as dificuldades enfrentadas pelo governo Prudente.

Guerra civil no Sul e a anistia

O Presidente assumira o cargo com a guerra civil definida a favor do governo, mas ainda acesa no Rio Grande do Sul, principalmente devido à posição obstinada de Saldanha da Gama. A guerra continuava ser um sorvedouro de recursos, de vidas e um estímulo ao ódio entre brasileiros.

Prudente de Morais teve o tirocínio e a coragem para iniciar o processo de paz. Alijou dos entendimentos políticos Júlio de Castilhos, Gaspar Silveira Martins e o Almirante Saldanha. As discussões foram encetadas entre o representante do Presidente, General Inocêncio Galvão, e o General Honorário José (Joca) Tavares, "que possuía o comando militar sobre os caudilhos em armas. Ele, não Silveira Martins, passaria a conduzir as negociações do processo de paz, que eram negociações políticas".[2]

A 24 de junho de 1895, morre Saldanha em Campo Osório e, em 6 de julho, é enterrado, no Rio de Janeiro, Floriano Peixoto, sob forte emoção de enorme massa popular. Dois dos maiores empecilhos para as discussões em prol da paz não mais existiam.

As negociações foram concluídas com o acordo assinado em **23 de agosto de 1895**, onde se destacou o trabalho persistente do General Galvão de Queiroz, que não foi um simples cumpridor de ordens do Presidente, pois que tomou iniciativas da maior importância, inclusive aquela em que permitiu que se discutisse a questão da anistia, com a promessa de seu empenho pessoal junto ao Presidente, para que esse magno tema fosse encaminhado ao Congresso. Prudente de Morais aprovou todas as iniciativas do General Galvão.

Faltou unanimidade entre os ministros no que concernia às cláusulas acordadas com os federalistas, além da oposição firme de Júlio de Castilhos.

Dentre os pontos discutidos constavam: "a posse efetiva de todos os direitos que a Constituição confere a todos os cidadãos; reconstituição do Rio Grande do Sul de acordo com a Constituição Federal; direito de requerer indenizações por prejuízos sofridos com o abastecimento das forças do governo",[3] e até a intervenção federal no Rio Grande. Dois republicanos históricos opuseram-se ao protocolo: os "generais" Francisco Glicério e Quintino Bocaiúva. A paz, assim conseguida, para eles era um acinte à política do Marechal Floriano; defendiam a rendição incondicional. Contudo políticos proeminentes colocaram-se ao lado de Prudente, entre eles Campos Sales, Manuel Vitorino, Leopoldo Bulhões e Ubaldino do Amaral.

O Presidente, com o Ministério dividido, determinou ao General Queiroz Galvão que concluísse as negociações, exceção feita à intervenção federal, que feria a soberania do Estado, segundo a Constituição. A mudança da Constituição positivista do Rio Grande do Sul acabou por não ocorrer.

A Prudente de Morais interessava a anistia. Percebia que iria necessitar da colaboração dos inimigos de ontem. Seus adversários no Congresso, na imprensa, nas ruas e nos quartéis já haviam iniciado a união de forças para uma oposição implacável ao

processo de anistia. Prudente empenhou-se pessoalmente na luta política que se travou no Congresso, ao ponto de afirmar que resignaria, se a anistia não saísse. O projeto que no Senado a concedeu ampla caiu na Câmara. Glicério, em seguida, apresenta outro com restrições; dela foram excluídos os militares que só voltariam ao serviço ativo após dois anos. A anistia foi decretada a **21 de outubro de 1985**.

A morte de Floriano Peixoto

A morte do Marechal Floriano Peixoto tornou-se acontecimento em favor de sua glorificação. Registra Luiz Edmundo: "Um terço dos moradores da cidade, ou, talvez, mais, assistiu à solene passagem desse cortejo que levou horas e horas a desfilar (...). Vi homens de joelhos pelas ruas, senhoras que choravam. (...). Jamais uma romaria cívica, até hoje, logrou, que eu saiba, uma importância igual. (...). Para se ter uma pequena idéia do que foi esse acontecimento extraordinário, basta lembrar que no momento em que chegava à porta do Campo Santo o ataúde que conduziu o grande morto, a longa fila dos que o acompanhavam, em passo vagaroso, ainda era vista pelo Largo da Glória entrando pela Rua do Catete. Uma verdadeira apoteose."[4]

"Discursos, mais que inflamados, violentos são proferidos por Raul Pompéia e Irineu Machado, interrompidos com vivas a Floriano e morras a Prudente. Dez dias depois, fanáticos florianistas atacaram a redação da *Cidade do Rio*, jornal de José do Patrocínio, que se negara a hastear a bandeira a meio pau, por ocasião da morte do Marechal Floriano. Patrocínio é obrigado a fugir da cidade."[5]

Quando a família vestia o morto, encontrou no bolso do casaco um documento escrito por Floriano, que passou a ser conhecido e entendido como o "Testamento Político do Marechal Floriano Peixoto". Era o agradecimento que faria a um grupo de moços que iria prestar-lhe homenagem em Divisa. Dele consta: "A vós que sois moços e trazeis vivo e ardente no coração o amor da Pátria e da República, a vós corre o dever de ampará-la e defendê-la dos ataques insidiosos dos inimigos.

Diz-se e repete-se que ela (a República) está consolidada e não corre perigo.

Não vos fieis nisso e não vos deixeis apanhar de surpresa. O fermento da restauração agita-se em uma ação lenta mas contínua e surda. Alerta, pois!"

A campanha contra Prudente de Morais

A campanha contra o Presidente intensifica-se após a morte de Floriano. A lembrança do Marechal, de um homem forte e decidido, contrasta com a de Prudente, apontado como fraco e indeciso. Era apodado com o apelido de *biriba*, de "*taciturno do Itamaraty*", conforme Rui Barbosa.

Após a assinatura do protocolo que determinou a paz e a aprovação pelo Congresso da anistia, a oposição tornou-se radical. A imprensa tradicional, os pasquineiros jacobinistas, com destaque para *O Jacobino*, de Deocleciano Martyr, por sua linguagem desabrida, e mesmo jornais monarquistas, os políticos oposicionistas, florianistas civis e militares e o movimento jacobino das ruas denegriam o Presidente, ao ponto de inibirem-no mesmo de governar.

"A cólera contra Prudente de Morais, segundo os jacobinos, provinha de ser ele um tíbio, um fraco, que condescendia com o inimigo da véspera, concedendo-lhe paz e anistia, e que não possuía a devida atenção com a conspiração monarquista. Sua conduta nada tinha a ver com a energia, o poder de decisão, o patriotismo e o republicanismo do Marechal Floriano Peixoto."[6]

A 21 de março de 1895, reuniu-se o Clube Militar. Compareceram, além dos sócios, oficiais do Exército e da Armada alheios à instituição, políticos e civis. É aprovada moção de crítica indireta ao governo, com votos dos próprios elementos situacionistas, que é transmitida para todas as guarnições dos estados e aos "generais" Francisco Glicério e Quintino Bocaiúva.

Por ocasião do primeiro aniversário da morte do Marechal Floriano Peixoto, foram realizados vários atos de apoio à sua memória, em destaque para "(...) a procissão cívica no Rio, que conta com a participação de representantes do Clube Militar, Escola de Sargentos, Partido Republicano Federal, Apostolado Positivista, Guarda Nacional, Clube Republicano, Faculdade Livre de Direito".[7]

A reeleição de Rui Barbosa ao Senado da República, graças ao apoio do novo governador da Bahia, o Conselheiro do Império Luiz Viana, causa a indignação dos jacobinos. Derrotara César Zama, político radical, orador fluente que, na Câmara, tanto hostilizara Deodoro da Fonseca.

A pressão contra Prudente crescia em intensidade.

Em outubro de 1895, começaram os rumores em relação ao estado de saúde do Presidente da República. Os jacobinos rejubilam. Poderiam chegar ao poder pela via normal, sem as incertezas do confronto direto com apelo à violência. Deveria ser grave o mal do qual se dizia sofrer o Chefe do Executivo.

Prudente de Morais, doente, enfraquecido fisicamente, atacado pelo movimento jacobino-florianista, desabafa em carta dirigida a Bernardino de Campos, datada de 24 de março de 1896:

"Sei que os jacobinos têm-me ódio e tornam-se dia a dia mais arrogantes – à proporção que vão sendo animados pelos chefes Generais Quintino e Glicério – e logo que se sintam com forças para substituir-me por algum general que faça a política forte do Marechal, não adiarão para o dia seguinte."[8]

O licenciamento de Prudente de Morais

Prudente de Morais se licencia.

"**Em 10 de maio de 1896**, Prudente de Morais pede licença para tratamento de saúde, sendo substituído pelo Vice-Presidente Manuel Vitorino. O precário estado de saúde do Presidente fazia crer que ele dificilmente sobreviveria."[9]

Manoel Vitorino não fez por menos. Assumiu o cargo na certeza de que Prudente de Morais não retornaria à Presidência. Diz da dificuldade de governar com ministros que não foram da sua escolha. Fala em governo de base duradoura e capaz de executar o programa por ele concebido. Acena, por fim, com a compreensão de Prudente, que deveria renunciar em seu favor.

Vitorino recebe apoio da bancada gaúcha, representante dos anseios castilhistas e dos florianistas do Rio Grande. Todavia, a forte e unida bancada paulista não estava a fim de entregar o poder enquanto Prudente vivesse.

Bernardino de Campos, senador – após haver passado o governo de São Paulo a Campos Sales –, bem entende os propósitos do vice-presidente e contorna habilmente, com o raciocínio de exímio enxadrista, o lance de Vitorino, que perigosamente avançara suas peças. Sugere a mudança do Ministério e promete que obterá o beneplácito do Presidente enfermo para sua proposta.

De fato, o Ministério foi alterado segundo o gosto do Presidente em exercício, exceção feita ao Ministério da Fazenda, que passou a ser ocupado pelo próprio Bernardino de Campos, em substituição a Rodrigues Alves. Com essa manobra, São Paulo continua a ditar a política econômico-financeira em favor do setor agroexpor-

tador paulista, a esta altura inserido no contexto do capitalismo internacional.

Manoel Vitorino demonstrou não possuir a habilidade ou talvez fosse mesmo muito difícil conseguir congregar a frente que o apoiava. Assim, o predomínio político jacobinista, até por falta de um programa de governo, vai pouco a pouco se desagregando. Não foi possível unir o Partido Republicano Federal, castilhistas, jacobinos, militares-florianistas e outros. Vitorino, na ausência de Prudente, agiu à semelhança de um politiqueiro ambicioso, mas faltava-lhe o carisma do chefe, que apenas com a sua presença assegura o apoio dos seguidores.

O País passou a viver o problema de Canudos; os sertanejos de Antônio Conselheiro eram identificados com os monarquistas que, no Brasil e no exterior, lhes prestavam apoio em material e pessoal. Não era verdade. Mas a imprensa e os políticos, exceção dos monarquistas, que sempre negaram esta acusação, convenciam a todos, tornando verdade a mentira política engendrada.

Manuel Vitorino, ao determinar o envio para os sertões da Terceira Expedição e entregá-la ao comando do Coronel Moreira César, temido pelos crimes que mandara praticar em Santa Catarina, Paraná e Rio de Janeiro, apostou alto na derrota do Conselheiro. Com a vitória rápida que esperava, teria condições políticas e apoio das correntes jacobino-florianistas para tentar a permanência definitiva no poder.

Todavia, "o homem põe e Deus dispõe", conforme o antigo brocardo.

O retorno de Prudente de Morais

A 4 de março de 1897, em silêncio, o "taciturno do Itamaraty", segundo Rui Barbosa, o *biriba* piracicabano, o retraído e apático Presidente da República, segundo a opinião dos que lhe faziam oposição, chega ao Catete, senta-se em sua cadeira, toma posse, participa aos governadores, para, só depois, comunicar seu ato a Manuel Vitorino, que veraneava na Tijuca.

Os jacobinos, políticos de oposição, militares florianistas e positivistas, o próprio Manuel Vitorino, entenderam que, a partir daquele momento, o poder só seria conquistado por um golpe de força. Começaram a conspirar e a encurralar Prudente de Morais pela imprensa, no parlamento e nas ruas. O Governo passou "a oscilar entre atos de força e de timidez grave, com a desordem solta desde 8 de março pelas ruas da cidade".

A 7 de março, três dias após o retorno do Presidente, chega ao Rio a notícia da derrota sofrida pela Terceira Expedição e da morte de Moreira César. O povo sai às ruas do Rio, de São Paulo e de outras capitais, promovendo arruaças e depredações, inclusive com o empastelamento de jornais monarquistas. Nilo Peçanha, Timóteo da Costa, João Clap, Deocleciano Martyr discursam na Rua do Ouvidor e no Largo de São Francisco, incitando a multidão.

Agora, haveria a certeza da conspiração sebastianista, pois só com a presença e apoio material de monarquistas oriundos do Brasil e de fora poderiam "os sertanejos brancos" haver derrotado a Expedição bem montada, sob o comando do temido Moreira César.

"A insanidade prosseguia, animada por oradores ardorosos e pela imprensa republicana, que, sem dar ouvidos à razão e à lógica mais elementar, açulavam o povo"[10] contra os monarquistas.

A residência do Coronel Gentil de Castro, monarquista atuante, que se encontrava em Petrópolis, é invadida e depredada.

A multidão pede ação rápida e enérgica de Prudente de Morais contra os monarquistas estabelecidos em Canudos. O Clu-

be Militar se reúne com o mesmo propósito. Manuel Vitorino escreve carta que é lida na reunião, com uma tirada demagógica em seu final: "(...) Peço que transmitais aos vossos nobres camaradas o pesar profundo que me punge e podeis afirmar-lhes que para vingar a morte do distinto militar (Moreira César), estarei ao lado deles aqui ou no teatro da luta, onde for necessário a minha presença."[11]

A violência continuava e culmina com o assassinato a tiros de Gentil de Castro, que se encontrava na companhia de Ouro Preto e Afonso Celso, na estação ferroviária, de onde seguiria para Petrópolis. Os indiciados levados ao Tribunal do Júri foram absolvidos.

O Governo, timorato, concorreu com o relatório frouxo do ministro da Justiça e Negócios Interiores ao Presidente da República, para a absolvição dos assassinos, entre os quais se encontravam militares e civis, um deles filho de Benjamin Constant.

Entretanto, a situação aos poucos ia mudando, apesar de apresentar um recrudescimento das ações dos jacobinos. Embora o Presidente ignorasse, o Exército – em parte e entre seus chefes – não mantinha simpatias com o grupo jacobino.

O setor agroexportador de São Paulo começara a identificar, nos jacobinos, o inimigo maior a combater.

Prudente de Morais determinou a organização da Quarta Expedição e entregou o comando ao General Artur Oscar, florianista e dos principais chefes na luta contra os federalistas de Gumercindo Saraiva.

O *Estado de São Paulo* enalteceu o Presidente por sua "presteza e energia". Contudo, o jornal manteve sua postura contra os restauradores com a mesma ênfase. Continuava, com nuances de redação, a encarar Canudos como movimento restaurador: "(...) Fosse ou não monarquista em seu nascedouro, o certo é que hoje o é, e que, como tal, tem que ser tomado e, como tal, tem que ser combatido."[12]

O levante da Escola Militar

A Escola Militar da Praia Vermelha era um reduto florianista.

Os políticos que se opunham ao Presidente trabalhavam os alunos e oficiais modernos, no sentido de manter a agitação. Inexistia o respeito à hierarquia e à disciplina, preceitos basilares da instituição militar.

A Escola, **em março de 1895**, levantara-se. Os alunos vaiaram seu comandante, o General Jacques Ourique, deodorista e amigo de Deodoro, que, na Revolução Federalista, engajara-se contra Floriano Peixoto.

O ministro da Guerra, agora o ínclito Marechal Carlos Machado Bittencourt, paulista e não simpatizante de Floriano, ordenara que fossem requisitados 50 mil cartuchos Mauser que seriam enviados ao Rio Grande, em razão da revolução no Uruguai. A 26 de maio de 1897, dia marcado para a retirada da munição, a Escola Militar se revolta sob o comando do Capitão Servílio Gonçalves. O comandante General Girard e o sub-comandante Coronel Trompoviki são presos. As tropas do Governo cercam a Escola e dominam os rebeldes. Os alunos são recebidos pelo Ministro da Guerra, pedem para terem suas faltas reveladas e dizem "que o Governo devia atendê-los, porque eles representavam a República. O ministro responde que a República são todos os cidadãos"[13] e, com energia, mantém o ato de expulsão dos 165 cadetes e prende os oficiais envolvidos.

Este ato de rebeldia – "num ambiente de anarquia social, onde parecia estar ausente toda a autoridade pública"[14] – teve desdobramentos políticos que fortaleceram Prudente de Morais e definiram claramente

as posições dos políticos dentro do Partido Republicano Federal.

O acontecimento refletia-se imediatamente no Congresso.

Os cadetes são defendidos por Serzedelo Correa e Francisco Glicério, com "tons de retórica babosa", recheada de "sentimentalismo matreiro", segundo Raymundo Faaro. O Governo firma posição no sentido da manutenção da ordem.

"O *Estado de S. Paulo*, que, aos poucos, modificava o seu pensamento, edita: "(...) seja qual for a ordem de serviços prestados à República pela Escola Militar, o reconhecimento desses serviços não pode ir até o ponto dela discutir e desobedecer as ordens emanadas das autoridades competentes (...). (...) e o ato dos estudantes é uma prova real e evidente do espírito de indisciplina que entre eles reina e governa."[15]

Os ânimos acirram-se no parlamento. A tensão é grande. Era chegada a hora de conhecer-se quem era quem e de que cada um definisse claramente sua posição e pensamento político.

"O Presidente quer o confronto direto e último entre o Partido Republicano Federal e sua autoridade. Telegrafa a Campos Sales: 'Representação São Paulo precisa escolher entre o governo com a ordem e Glicério com a anarquia militar.'[16]

No meio da confusão reinante na Câmara, o hábil político baiano José Joaquim Seabra, o J. J. Seabra, "que Luiz Viana fizera eleger, contrariando Glicério, e que na Câmara conserva a desenvoltura de **livre atirador**",[17] no dia **28 de maio**, apresenta requerimento à Câmara, pedindo que se nomeie "uma comissão a fim de congratular-se com o Presidente da República, pela manutenção da ordem pública e prestígio da Constituição no dia 26 do corrente".

Francisco Glicério, velha raposa, percebeu, com clareza, onde desejava chegar J. J. Seabra. Opõe-se, com veemência, à aprovação do requerimento, que, posto em votação, é rejeitado por 86 votos a 60. O deputado Artur Rios, presidente da Câmara, solicitou demissão do cargo, por haver votado com os governistas. O pedido é aceito por 79 votos contra 71.

No mesmo dia, o *Jornal do Brasil* publicou nota plantada pela Presidência da República onde constou que o Sr. Francisco Glicério não expressava o pensamento do Sr. Presidente da República, e que em seu último discurso mostrara inclusive divergências. E conclui: "É provável que a situação se torne mais franca e desapareçam as ambigüidades de certas atitudes políticas, tomando cada um a sua posição e as responsabilidades que lhe pareçam perante a opinião."[18]

Em diversos Estados, mormente em São Paulo, o povo na rua divide-se entre o Presidente e Francisco Glicério. Os duelos verbais entre as partes terminavam, quase sempre, em pancadaria.

Os políticos governistas propõem reconduzir Artur Rios à presidência da Câmara. Glicério seria seu oponente.

Prudente de Morais, conciliador, tenta negociar um terceiro nome. Glicério e Pinheiro Machado não aceitam.

Os nomes de Artur Rios e Francisco Glicério vão à votação do plenário. Artur Rios é reconduzido por 88 votos contra 76. "Ganhara com as bancadas da Bahia, Pernambuco, Minas Gerais e São Paulo."[19]

A Convenção do Partido Republicano Federal ocorreu a **22 de junho de 1897**, entre ataques e acusações mútuas. Ao seu término, o Partido estava definitivamente dividido. Com Prudente de Morais, permanecem a sua maioria. Francisco Glicério, "o General das vinte e uma brigadas", iniciara o seu ocaso político.

A agitação política e militar nas ruas continuaria crescendo. Definia-se, a cada instante e com maior clareza, o propósito

da oposição jacobino-florianista-positivista de derrubar por qualquer meio o Presidente da República.

O atentado contra a vida de Prudente de Morais

No dia 5 de novembro de 1897, chegou ao Rio de Janeiro o General Silva Barbosa e o primeiro contingente que regressava de Canudos.

O Presidente, o vice-presidente, o ministro da Guerra, políticos, estiveram a bordo, onde o General Silva Barbosa foi cumprimentado por Prudente de Morais.

Desembarcaram às 13 horas com destino ao Arsenal de Guerra, onde, desde cedo, concentrava-se o povo.

"Quando o chefe do governo, cercado de autoridades, atravessa o pátio do Arsenal, da multidão salta repentinamente sobre ele um anspeçada do Exército, que tenta atacá-lo."[20]

A morte do Marechal Bittencourt

O Marechal Carlos Machado Bittencourt interpõe-se entre o assassino e o Presidente, e o Coronel Mendes de Morais o auxilia na tentativa de imobilizar o criminoso. O marechal, atingido por golpes de faca, é morto. O tiro da pistola que o anspeçada trazia falhara na tentativa de matar Prudente de Morais.

O Presidente é rapidamente retirado da cena e conduzido ao Palácio do Catete.

"A paixão jacobina imolara um herói."[21]

Prudente de Morais recebe o apoio popular

Mudara, nesse instante, a situação política do País. O povo, em seu conjunto, possui a sensibilidade para reagir a situações extremas e destituídas de qualquer sentido de grandeza. Não admitiu a infame tentativa de assassinato de Prudente de Morais e o sacrifício do Marechal Carlos Machado Bittencourt.

Aqueles que dias antes, na véspera e mesmo na manhã **do dia 5 de novembro**, apupavam o Presidente, enchem-se de indignação e revolta e, "na madrugada do dia 6, populares furiosos atacam e empastelam o *República*, a *Folha da Tarde* e *O Jacobino*. O Clube Militar reúne-se em sessão secreta. Em frente à Câmara, segundo o *Estado de S. Paulo* (8/11/97), a multidão aclamou entusiasticamente o Presidente da República, dando morras a Glicério, ao Partido Republicano Federal, aos jacobinos. (...). Em São Paulo, não era menor a indignação, (...), uma enorme multidão erguia vivas ao Presidente da República e bradava indignada contra o assassinato".[22]

Prudente de Morais, embora desaconselhado, acompanha o enterro do Ministro da Guerra, ocasião em que recebeu estrondosas manifestações de apoio.

"O povo 'em delírio de bravos, de aplausos, de saudações'', quis tirar-lhe os cavalos da carruagem, cercou-o, desagravou-o, numa demonstração ululante de sentimentos diametralmente opostos às brutalidades da era anárquica, que acabava ali. Prudente acolheu, severo e triste, essa apoteose, para dela tirar a energia repressiva de que necessitava. Havia vigorosamente a força moral com que replicou as violências passadas: e se fez temível."[23]

"Prudente de Morais dirigiu-se à Nação em enérgico manifesto declarando que 'o precioso sangue de um marechal do Exército brasileiro derramado heroicamente na defesa da pessoa do chefe do Estado dá a

* N.A. Rui Barbosa, discurso de 10 de novembro, apoiando o projeto de estado de sítio. Nota de Pedro Calmon.

certeza de que os incumbidos da sustentação da autoridade pública e das instituições não hesitam no cumprimento do seu dever, ainda mesmo quando levados ao extremo sacrifício."[24]

O Presidente da República agiu com rapidez, acorde com o momento que lhe era inteiramente favorável: **no dia 8 de novembro**, solicitou ao Congresso a declaração do estado de sítio por 30 dias no Rio de Janeiro e em Niterói, aprovada de imediato e efetivada a 12 de novembro. Determinou, então, a abertura de diversos inquéritos, onde foram indiciados entre "os figurões da República" o Senador João Cordeiro, os deputados Alcindo Guanabara, Alexandre José Barbosa Lima, o ex-todo-poderoso Francisco Glicério e o Vice-Presidente da República, Senador Manuel Vitorino Pereira. Vários oficiais do Exército de patentes mais baixas, um oficial de Marinha, Rodolfo Lopes da Cruz, jornalistas, foram apontados por terem tido relações com o assassino, o Anspeçada Marcelino Bispo.

Prudente, na vigência do sítio, desativara a Escola Militar da Praia Vermelha, mandara fechar o Clube Militar, impedira reuniões dos grupos jacobinos, dissolvera os clubes patrióticos e calara a imprensa oposicionista.

Quanto aos políticos de oposição... bem, os políticos... "em sua grande maioria trataram imediatamente de assegurar-lhe lealdade".[25] Se assim procederam foi porque eram "políticos"...

As origens do atentado

O atentado não fora um ato inopinado. Vinha sendo urdido com antecedência, a partir do retorno de Prudente à Presidência da República; para alguns, "desde a concessão da anistia de 1895 falava-se em golpe".[26]

Prudente, em carta a Bernardino de Campos, apontava indícios fortes para a sua deposição: "linguagem um pouco acirrada dos jornais afetos ao jacobinismo", reuniões secretas com a presença de Pinheiro Machado, boatos de demonstrações bélicas. Além disso, em vésperas de encerrar-se o Congresso, "o senador Quintino Bocaiúva, dirigindo-se a dois colegas, com os quais não tem intimidade, e assumindo ares de Cassandra, disse que dentro de 90 dias teríamos acontecimentos graves – que dariam em resultado a minha substituição por alguém que fizesse governo forte, seguindo a política do marechal".[27]

Rui Barbosa, em discurso no Senado, na sessão de 22 de setembro de 1898, afirmava: "(...) os fatos que desfecharam no terrível acontecimento de 5 de novembro eram previstos, eram notórios nesta cidade, constituíram o objeto da conversa geral, todas as suas circunstâncias eram preditas, declinavam-se nomes, lugares, datas, artifícios; tudo enfim se sabia".[28] Quase um ano após o atentado, o ilustre jurista procedia como autêntico profeta de fatos. Se estava tão seguro das artimanhas conspiratórias, por que não as denunciou, na tentativa de abortá-las, da mesma tribuna e pela imprensa?

O governo, de fato, tinha conhecimento de que contra ele se tramava. Recebia informes e avisos de correligionários da Capital e dos Estados. "Por volta de junho já se veiculara a questão no Congresso, pois o senador antiprudentista Vicente Machado (28/6/97) argumentaria, indignado, que não sabia 'quais os motivos que tem o governo para suspeitar deste ou daqueles cidadãos' e afirmaria: 'Estamos em franca oposição ao Sr. Presidente da República, mas oposição constitucional; não autorizamos que se desconfie de que promovemos qualquer movimento revolucionário'."[29]

"Ramiro Barcellos (23/7/97), senador implicado no atentado, procurando desfazer as dúvidas: '(...) nós que privamos com os

principais chefes militares, podemos dar testemunho da correção do seu procedimento e das injustiças que lhe tem feito o governo do País, desconfiando da tropa e da própria guarnição da Capital, procurando formar da polícia local uma espécie de guarda pretoriana (...). É preciso que de uma vez por todas se diga bem alto ao País: inventa-se, leva-se a alma tímida do Presidente da República desde que subiu ao poder, a convicção de que existe uma conspiração tramada contra S. Exª, conspiração em que estão envolvidos os mais qualificados membros do partido republicano e os mais distintos generais do Exército (...)'."[30]

Os inquéritos policiais

Os inquéritos concluíram que o atentado resultou de elaborada trama, na qual "a eliminação do Sr. Presidente da República pela morte foi uma questão longamente discutida e premeditada pelos indivíduos que a resolveram".[31*]

As conclusões finais do relatório foram assim resumidas:

"1) O atentado foi fruto de conspiração há longo tempo tramada e da qual faziam parte muitos militares, em geral oficiais da baixa patente, e vários civis de importância no cenário político do País.

2) A tentativa não fora a primeira tramada pelos conspiradores. Em várias ocasiões Prudente escapara sem o saber.

3) A articulação golpista não se restringiu ao Rio de Janeiro. O gesto de Marcelino Bispo resultou de um dos planos para depor o Presidente, mas havia outros em marcha – embora totalmente independente daquele – em diferentes Estados."[32]

A confissão de Deocleciano Martyr

O nome de Deocleciano Martyr, capitão honorário do Exército e dono e editorialista de *O Jacobino*, foi o primeiro para o qual se voltaram as suspeitas. Preso e interrogado, a princípio negou as acusações, mas, ante às evidências apresentadas, acabou por confessar sua participação, "indicando um a um seus companheiros, todos coparticipantes do abominável plano".[33**]

Esclareceu que se conspirava há muitos meses: "Pouco depois de ter o Dr. Prudente de Morais reassumido o governo, em março, ele Deocleciano compareceu a uma reunião secreta nos fundos do Clube Militar, reunião esta composta de vários oficiais do Exército (cita os nomes), do Capitão-Tenente Rodolfo Lopes da Cruz e do Capitão Servilho José Gonçalves, ficando aí resolvido conspirar-se contra o governo (...)".[34***]

"A partir de então as reuniões passaram a ser realizadas na farmácia de Umbelino Pacheco, capitão reformado da Brigada Policial. Nas discussões sobre os planos para a derrubada do governo, o predominante foi o assassinato, por qualquer forma, do Presidente da República"[****] Canudos era então o grande tema de acusação ao governo: '(...) aquilo era o túmulo do Exército (...). A República perigava (...). Os mais terríveis inimigos ali estavam (...). O melhor era ir ao extremo (...). O mal vinha do Catete (...). O Dr. Prudente de Morais devia deixar o governo ainda mesmo pela eliminação, pelo assassinato (...)'."[*****]

Resolvido este, várias tentativas foram feitas: "à do dia 7 de setembro, no jardim da Praça da República, estava presente o Capitão Marcos Curius, que comandava a

---

* N.A.: Relatório do Ministério da Justiça e Negócios Interiores, p. 85.
** N.A.: Relatório Neiva, p. 22.
*** N.A.: Relatório Neiva. Depoimento de Deocleciano Martyr, p. 72.
**** Relatório Neiva; ib, p. 73.
***** Relatório Neiva; ib., p. 23.

força incumbida do policiamento do mesmo jardim por ocasião do festival que ali se realizava; que para facilitar qualquer tentativa de assassinato contra o Presidente, o piquete que acompanhava o carro ia sempre prevenido, sendo que isso era arranjado pelo Capitão Fredolim, do 9º de Cavalaria, e pelo Capitão Barbosa, ajudante do 1º de Cavalaria; que o coronel-comandante do 1º Regimento de Cavalaria tinha completo conhecimento do plano de assassinato, porque com o mesmo coronel, ele, Deocleciano, conversou sobre o assunto na presença do tenente secretário, sabendo também o Tenente Cemobelino e o Capitão Servílio, a quem ele, Deocleciano, contava tudo".*

"Os conspiradores já tinham aliciado Marcelino Bispo para o cumprimento da tarefa; nesse dia 7 de setembro, partiu para a Praça da República decidido a executá-la; 'entrou pelo portão em frente ao Quartel General e colocou-se por trás do Presidente, que tinha à sua frente duas moças, vendo junto ao Presidente o General Cantuária (...), refletiu que era dia de festa nacional, que ali se achava perto do Presidente o General Cantuária que o havia tratado tão bem e arrependeu-se, saiu pelo portão fronteiro ao Corpo de Bombeiros (...)'."**

Em seu depoimento, Deocleciano Martyr refere-se a duas outras tentativas de assassinato do Presidente a serem executadas por Marcelino Bispo: a da Academia de Belas Artes e a que deveria ocorrer no Teatro Lírico.

"Seu depoimento implica altas figuras da República: deputados; senadores e nada menos que Francisco Glicério e Manuel Vitorino.

Em relação ao primeiro, diria que 'esteve na Câmara dos Deputados e conferenciou com o mesmo general sobre o plano do assassinato do Presidente da República, dizendo-lhe, o General Glicério, tudo conhecer, estar de completo acordo e que perguntou a ele, Deocleciano, que não o procurasse mais na Câmara para não causar suspeita, entendendo-se com ele quando necessário fosse, por meio de carta ou em outro qualquer lugar que não na Câmara (...)."***

Quanto a Manuel Vitorino, por duas vezes com ele conversou, no Senado, 'mas com este não teve a franqueza de relatar tudo. Deu-lhe, entretanto, ali a conhecer alguma coisa, notando que o mesmo doutor não era estranho ao plano'."****

No entanto, ao ser acareado com outro participante da conjura, diria que, indo ao Senado, deparou com Manuel Vitorino, perguntando-lhe este: 'Então Deocleciano, como vai o negócio?'. Compreendendo assim, que 'pelo modo por que era feita a pergunta, que referia-se ele à tentativa contra o Presidente da República, entrou em conversação com o mesmo Dr. Manuel Vitorino sobre o assunto, dizendo-lhe que era seu desejo entender-se diretamente com ele, Manuel Vitorino, sobre a deliberação tomada por ele, Deocleciano e seus companheiros, quanto ao assassinato do Dr. Prudente de Morais'."*****[35] Diz que Manuel Vitorino fez ver que se tratava de conspiração diferente e que por isso necessitava de uma carta de Deocleciano, para apresentar aos que com ele, Vitorino, conspiravam. "O redator de *O Jacobino* teria escrito a carta, mostrando-a ao Senador João Cordeiro e, em seguida, entregando-a 'pessoalmente ao Dr. Manuel Vitorino Pereira, que, lendo-a,

---

* N.A.: Relatório Neiva, ib, pág. 75-76.
** N.A.: Relatório Neiva. Depoimento de Marcelino Bispo, p. 58.
*** N.A.: Ib. Depoimento. Deocleciano Martyr, p. 74.
**** N.A.: Ib., ibidem, p. 74.
***** N.A.: Relatório Neiva – Depoimento de Deocleciano Martyr, p. 74.

achou-a muito boa e disse-lhe que ficava assim a provar à Convenção que se estava trabalhando, recomendando a ele, Deocleciano, toda cautela e segredo'."[36]

"Também o Senador João Cordeiro estaria a par: 'conversando com ele, Deocleciano, disse conhecer todo o fato, achando magnífico o assassinato, como meio prático e rápido de resolver a situação'."

Irineu Machado e Barbosa Lima aprovariam o plano, ficando o conspirador, desse modo, 'ciente de que desde seu início as reuniões a que se referiu eram conhecidas desses políticos e deles tinham apoio'."*

Os depoimentos deixam clara a familiaridade de que Deocleciano desfrutava junto aos políticos e militares. Freqüentava regularmente o Congresso, onde confabulava com deputados e senadores do núcleo considerado jacobino. A carta que diz ter enviado a Manuel Vitorino foi escrita no 1º Regimento de Cavalaria, sobre a mesa do Capitão Servílio Gonçalves. Na manhã do atentado, fora esperar o resultado deste nas instalações daquele Regimento, 'jogando o solo com Capitão Servílio e outros oficiais'."[37]

Marcelino Bispo

Oriundo de Murici, Alagoas, era um ingênuo, conforme se depreende de seu depoimento. Sentou praça em Pernambuco. "Era trabalhador e obediente, se bem que bisonho e taciturno, segundo João Doria Filho. Idolatrava Floriano Peixoto. Provinha de uma região na qual, como em todo o Nordeste, o fanatismo ajudava, em parte, a superar o pauperismo e a miséria."[38] Leitor de *O Jacobino*, admirava Deocleciano Martyr pelo modo como enaltecia o Marechal em seus artigos e editoriais. Desejava conhecê-lo. Conseguiu, ao procurá-lo no jornal, no final de agosto de 1897. Deocleciano percebe, de imediato, que Marcelino Bispo seria a pessoa ideal para executar o plano que tinha em mente. Começa a doutriná-lo; domina-o psicologicamente. Em período breve de tempo, havia-o convencido a assassinar o Presidente da República.

Seguem alguns extratos do seu depoimento: "(...) republicano como é e fanático pela memória do Marechal Floriano Peixoto, a linguagem do mesmo Deocleciano lhe agradava"; que sendo ele Marcelino, "da terra do homem e quem ele, Deocleciano, adorava e que todo alagoano tinha obrigação de ser jacobino e que o Governo perseguia muito os florianistas". Que pouco tempo depois de conhecê-lo, Deocleciano perguntara-lhe "se ele era capaz de entrar em uma coivara de fogo para fazer ressuscitar o Marechal Floriano, caso fosse possível". "Que o Capitão Deocleciano lhe disse que a questão de Canudos era feita pelo Governo, com o intuito de fazer voltar a Monarquia, e isso os jornais diziam todo dia (...); que o Governo perseguia o Exército e que o único general que trabalhava a favor do Exército era o General Artur Oscar."

O espírito simplório do anspeçada era trabalhado, moldado em estereótipos. A repetição destas simplificações aumentava-lhe a vontade de "ser útil à Pátria". Já se encontrava à mercê de Deocleciano.

Após Marcelino Bispo, no dia 7 de setembro, haver desistido de matar o Presidente, Deocleciano continuou a pregação, animando-o a continuar firme no seu juramento, "na certeza de que ele seria o sucessor de Floriano, que também tinha sido soldado como ele". "Era preciso – dizia-lhe –

---

* N.A.: Ib, ibidem, pp. 77-78.
** N.A.: Ib, ibidem, p. 74-75.
*** N.A.: Ib, ibidem, p. 37.

que Marcelino não fosse como era um homem inteligente para não ler os jornais republicanos o que se dizia do Presidente. Ele, Deocleciano, não era quem pregava isoladamente a morte do traidor: que Marcelino lesse bem..." Na manhã do atentado recebeu as últimas recomendações de Deocleciano Martyr: "que era chegada a ocasião dele cumprir o seu juramento como amigo da memória de Floriano e de salvar a vida de muitos bons republicanos que viviam por aí na miséria; que ele respondeu-lhe que era mais amigo de Floriano, do que ele Deocleciano o era".

"E indo para o Arsenal, não falou mais com os seus camaradas e ficou esperando a volta do Presidente para dar-lhe o tiro".[39] São passagens de seu depoimento à polícia.

As punições

Os conspiradores apontados no Relatório Neiva foram punidos severamente, com penas que variaram da prisão ao desterro. Prudente de Morais, agora senhor da situação, sob a vigência do estado de sítio, decidira liquidar o Partido Republicano Federal e a oposição. Contudo, Manoel Vitorino e Francisco Glicério foram poupados.

Registra Pedro Calmon: "A repressão descambara em perseguição. Um senador e três deputados foram mandados para o presídio de Fernando de Noronha. O próprio Pinheiro Machado não escapou à prisão. Interceptaram-lhe um telegrama, em que o capataz de sua estância prevenira que a tropa seguia... Referia-se à de muares, despachada para Sorocaba".[40] Ainda Pedro Calmon: "Foi o Supremo Tribunal quem pôs cobro à prepotência, concedendo – **16 de abril de 98** – a ordem de *habeas corpus*, que impetrou Rui, em favor dos congressistas desterrados (João Cordeiro, Alcindo Guanabara, Barbosa Lima, Major Tomás Cavalcanti). Defendera Rui a tese de que, com a cessação do sítio, não podiam continuar presos os não processados (26 de março). Por um voto, o tribunal denegou a ordem, que veio a conceder 20 dias mais tarde, quando, com os mesmos argumentos, outros advogados a pleitearam. Fixou a doutrina de que fora do sítio não lhe persistem as conseqüências.

Insurgiu-se o Congresso, fatigado desse longo período de insegurança. O governo cometera atos de força, que tinham, em verdade, dissipado o perigo de novas perturbações. Como dissolvera a Escola, fechou o Clube Militar. Reduzira a irritação das classes armadas, contava com a solidariedade dos conservadores, impusera a ordem. Bastava! Por 92 votos contra 85, a Câmara negou licença para o processo dos deputados. O Senado recusou-se a concedê-la no caso de Manuel Vitorino. Rejeitou a Câmara, por fim, a emenda senatorial que suspendia durante o sítio as imunidades parlamentares. Isentava a tribuna política... . Derrotado neste pormenor, indignou-se o Presidente, pensou em renunciar, tachou de inconstitucional a decisão judiciária (mensagem de 12 de maio). Mas concluiu em paz o quatriênio.

O "marechal de ouro" momentaneamente ofuscou o de ferro."[41]

Os protestos da Câmara e do Senado

Passado o episódio, discutiu-se no Congresso as medidas repressivas aplicadas por Prudente de Morais; os parlamentares atingidos usaram a palavra para atacar o Presidente.

O mencionado Senador Ramiro Barcelos, da Tribuna do Senado (**24/9/98**), interpreta o atentado: "Os que se acercavam do poder aproveitaram um momento que lhes parecia favorável a seus interesses políticos e estimularam uma repressão cega e indiscriminada. Ia-se fazer eleições para

Presidente da República dentro de breve período; era preciso que um agrupamento que se fizera ao redor do poder, constituído de certos elementos políticos, tivesse a vitória certa, e então tratou-se de aproveitar o fato de 5 de novembro no sentido de seu plano (...) Foram eles de tal ordem que não é infundada a suspeita que já tenho ouvido manifestada de que o fato de 5 de novembro foi adrede preparado."[42]

O Senador B. de Mendonça Sobrinho (**sessão de 21/9/98**), no seu discurso, diz que o Presidente, ao tomar medidas infundadas, obtidas em função de declarações debaixo de maiores suplícios, foi repudiado pela sociedade e pelos políticos: "(...) foi condenado, não somente pela população do País, mas por todos os poderes constituídos da Nação; foi condenado pelo Senado, negando licença para o processo de deputados; foi condenado pelo mais alto tribunal de justiça de nosso país, concedendo um *habeas corpus* aos presos e desterrados que se achavam na Ilha de Fernando de Noronha". Falou, ainda, que Prudente de Morais havia encetado "a maior perseguição que jamais se desenvolveu neste país contra o ilustre presidente do Senado, contra senadores e deputados respeitáveis, a quem se lançou a pecha infamante de assassinos, de co-participantes de um crime inaudito (...)".[43]

O deputado Galeão Carvalhal (**sessão de 21/7/98**) ataca o Relatório Neiva, ao dizer que resultara de inquisições feitas "em segredo de justiça, em pleno estado de sítio, submetendo as testemunhas e os indiciados réus a toda a sorte de vexames e de torturas". Portanto, "semelhante documento nenhuma prova faz contra os nossos distintos companheiros e de modo algum podia inspirar à Câmara a convicção de que os Srs. General Glicério, Irineu Machado, Torquato Moreira, Alcindo Guanabara e Alexandre Barbosa Lima são autores e cúmplices da tentativa de assassinato contra o Sr. Prudente de Morais". Sobre Marcelino Bispo, afirma que foi um instrumento político utilizado pela própria Presidência, que o silenciara temendo declarações comprometedoras: "Todos aqueles que depuseram como indiciados no inquérito policial confessaram, depois de torturas por que passaram. E, demais, que dúvida pode ainda existir no nosso espírito, se é certo que Marcelino Bispo foi encontrado com **machos** nos pés, quando foi verificada a sua morte? Será possível negar-se este fato que foi testemunhado por toda a imprensa desta cidade? Os **machos** nos pés de Marcelino Bispo falam mais alto do que todas as declarações posteriores feitas pelos acusados como autores e cúmplices do atentado de 5 de novembro."[44]*

Outros discursos nas altas casas do Poder Legislativo, onde parlamentares buscavam retratar-se, batiam na tecla de que os respectivos depoimentos prestados durante o inquérito policial foram feitos sob tortura física e psicológica. "Em suma, todos se retrataram posteriormente, com exceção de Marcelino Bispo, que morrera antes."[45]

Políticos, militares e civis, no que concernia a Deocleciano Martyr, "procuraram ver nele o radical feroz, de atitudes incendiárias com os quais não comungavam e só lhes mereceria desprezo: 'São as declarações desse homem sem valor moral algum antes do atentado – diz Galeão Carvalhal (**sessão de 21/7/98 da Câmara**) – que adquirem o máximo valor de acusação contra homens eminentes da República'."[46] No entanto, "há provados indícios de que era distinguido com sinais de apre-

* N.A.: "Realmente, Marcelino Bispo foi encontrado morto no dia 24 de janeiro de 1898, com pesos amarrados aos pés, mas a declaração oficial seria de morte por enforcamento."

ço pela oposição. O General Artur Oscar, por exemplo, mandou-lhe um telegrama publicado com destaque pelos jornais *O País* e *República*: 'Canudos, 5 de outubro – Capitão Deocleciano Martyr – Apesar da intriga atirada contra mim e as valorosas forças sob meu comando, venci jagunços e confundi conselheiristas. Nossa bandeira tremula triunfante sobre os escombros restauradores. Glória a Floriano! Viva a República! Artur Oscar'."[47]

Os prudentistas não se calaram. Responderam à altura, tendo por alvo principal o Partido Republicano Federal.

"Foi, é fora de dúvida, o Partido Republicano Federal;" foi essa originalíssima oposição constitucional que, desde os primeiros dias de sua organização, deu um pontapé na lei das leis e começou a explorar a sanha dos jacobinos e o descontentamento dos soldados; foi essa estranha oposição parlamentar que, nas questões mais graves e melindrosas, abandonava as suas cadeiras no Parlamento e pedia ao povo que fosse ouvir na rua os discursos incendiários dos seus oradores mais rancorosos (...).

Não é exato que o célebre "A bala", este grito de guerra, este brado de resistência sanguinolenta, teve todas as honras de uma divisa de partido? Não é exato que em várias manifestações populares se firmou ostensivamente uma aliança ofensiva e defensiva com o jacobinismo nacional? (...). E não é exato que, enquanto de um lado o Dr. Prudente de Morais estendia a sua mão leal ao General Barbosa, do outro lado o Dr. Manuel Vitorino sorria ao ouvir o discurso violentíssimo com que, do alto de um banco de bordo, o infatigável senhor Barbosa Lima lançava por entre os grupos da soldadesca macilenta as sementes de foco de uma nova revolta de quartéis?"." Se o atentado obtivesse êxito, atingiriam os seus fins: "O Sr. Manuel Vitorino seria a figura presidencial, o Sr. Alcindo Guanabara, ministro da Fazenda; o Sr. Barbosa Lima, da Guerra e o Sr. Glicério, árbitro da situação."[48]***

"Talvez alguns desses políticos (entre eles outros não citados pelo articulista) não tenham tido participação direta no atentado de 5 de novembro, mas o núcleo jacobino que o apoiava criou condições para ele: Lauro Sodré, no Senado, pregava o direito de insurreição; Barbosa Lima, na Câmara, apontava Prudente à sanha popular; José Mariano justificava o assassínio político; o Jornal *República* afirmava que o clave do governo não presidiria a edição de seu sucessor; Deocleciano suspirava pela ditadura nas páginas de *O Jacobino*. Além disso, vários indícios surgidos levantavam suspeitas de que Glicério e o vice-presidente estariam mesmo implicados na conspiração ou, ao menos, saberiam que ela se desenvolvia. Foi no mínimo estranha a conduta deste último por ocasião do crime. Ciente de que o ministro da Guerra morrera, não procurou ver o cadáver, como seria natural. Além disso, 'salta do seu escaler e, em vez de correr para o Palácio do Catete, como lhe cumpria, fossem quais fossem suas queixas, não impõe silêncio aos jacobinos que o aclamaram, meter-se no seu coupê e manda tocar para casa'."[49]****

A despeito de a Justiça não haver encontrado provas da culpabilidade de muito dos implicados, dos protestos de inocência destas, de o Parlamento optar pelo resguardo das imunidades, o governo ganhou a partida."[50] Prudente de Morais pacificara o País.

---

* N.A.: Leia-se Francisco Glicério.

** N.A.: Editorial do *Correio de Notícias* da Bahia.

*** N.A.: *O Estado de São Paulo* (10/11/97), p. 1, Editorial.

**** N.A.: Ib.

*
* *

Campos Sales foi o candidato natural. Ficara sempre com Prudente. Comandara os "históricos". Era governador de São Paulo. Pinheiro Machado e Glicério – o primeiro, um político em ascensão, que acabaria por ser um dos árbitros da República; o segundo, próximo ao completo ostracismo político – apresentaram a chapa da oposição formada por Júlio de Castilhos e Lauro Sodré. Os governadores de Minas Gerais, São Paulo, Bahia e Pernambuco, com facilidade, elegeram a chapa constituída por Campos Sales e Rosa e Silva para vice-presidente, este representando o Norte.

A chapa da maioria "tinha, não o voto, mas o poder dos Estados. Ninguém falasse de autenticidade eleitoral, em democracia lisa: continuava o povo à margem daquele dissídio de personagens, que descia das alturas da 'política', feitas e desfeitas as operações pelo arbítrio dos dirigentes – a que não faltava a brutalidade policial. O **presidencialismo** lá estava. Segundo Afrânio Peixoto, em *A Esfinge*, o presidente '... ... senhor absoluto nos dois primeiros anos do governo e humilhado nos outros dois, em que já começa a governar o oligarca sucessor...'."[51*]

*
* *

E AGORA, CAMPOS SALES

Antes de assumir, Campos Sales viajou à Europa, sem comitiva, para tratar da difícil negociação com os banqueiros, capitaneados pela Casa Ruthschield, "tradicionais banqueiros do Brasil, a fim de estabelecer o plano de um *funding loan*".

A transmissão do poder foi tranqüila.

Os militares retiraram-se do cenário político. Não possuíam mais força. Exército e Marinha desunidos. A Marinha sofrera rude golpe em conseqüência da Revolta da Armada. O Exército esfacelara-se em Canudos, perdendo o crédito dos dias de Floriano junto à opinião pública. Não havia alternativa para os chefes militares senão o retorno à vida profissional, na tentativa de reconstruir essas instituições, agora, dentro do princípio de que a "obediência aos superiores, fixada na lei e nos regulamentos, é o cerne da disciplina e do dever militar".

(CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO.)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História do Brasil /; Política; Militar; Prudente de Morais (P.R.); Bittencourt, Carlos (Marechal); Martyr, Deocleciano; Bispo, Marcelino; Jacobinismo;

* N.A.: Citado por Pedro Calmon, op. cit., p. 2.033.

BIBLIOGRAFIA

1. *Revista Marítima Brasileira* – Vol. 120, nºs 4/6 – abr-jun de 2000, p. 25.
2. Ib., nºs 1/3 – jan-mar de 2000, p. 38.
3. Ib., nºs 4/6 – abr-jun de 2000, p. 30.
4. Ib., nºs 4/6, p. 32.
5. Ib., p. 33.
6. Ib., p. 38.
7. Ib., p. 39.
8. Ib.
9. Ib.
10. *Revista Marítima Brasileira*, vol. 120, nºs 7/9, jul-set 2000, p. 43.
11. Ib., p. 44.
12. Ib., p. 46.
13. Ib., p. 48.
14. FAARO, Raymundo – *Os Donos do Poder*, vol. 2 – Editora Globo, 7ª edição, Rio de Janeiro, 1987, p. 557.
15. *Revista Marítima Brasileira*, vol., 120, nºs 7/9, jul-set 2000, p. 49.
16. FAARO, Raymundo – op. cit., p. 558.
17. CALMON, Pedro – *História do Brasil*, vol., VI, século XX. Livraria José Olímpio Editora, Rio de Janeiro, 1959, p. 2.013.
18. *Revista Marítima Brasileira*, nºs 7/9, jul-set 2000, p. 50.
19. CALMON, Pedro – op. cit., p. 2.013.
20. QUEIROZ, Suely Robles Reis de – *Os Radicais da República*. Editora Brasiliense S.A, São Paulo, SP, 1986, p. 61.
21. CALMON, Pedro – op. cit., p. 2.013.
22. QUEIROZ, Suely Robles Reis de – op. cit., p. 62.
23. CALMON, Pedro – op. cit., p. 2028.
24. JANOTTI, Maria de Lourdes Monaco – *Os subversivos da República*. Editora Brasiliense S.A., São Paulo, SP, 1986, p. 158.
25. QUEIROZ, Suely Robles Reis de – op. cit., p. 62.
26. Ib., p. 71.
27. Ib.
28. Ib., p. 72.
29. Ib., p. 71.
30. Ib.
31. Ib., p. 63.
32. Ib., p. 64.
33. Ib.
34. Ib.
35. Ib., pp. 65, 66 e 67.
36. Ib., p. 68.
37. Ib.
38. Ib., p. 69.
39. Ib., pp. 69 e 70.
40. CALMON, Pedro – op. cit., p. 2.030.
41. Ib., pp. 2030 e 2031.
42. QUEIROZ, Suely Robles Reis de – op. cit., pp. 72 e 73.
43. Ib.
44. Ib., pp. 73 e 74.

45. Ib.
46. Ib., p. 75.
47. Ib.
48. Ib., pp. 75 e 76.
49. Ib., pp. 76 e 77.
50. Ib., p. 79.
51. CALMON, Pedro – op. cit., p. 2.032.

ERRATA

OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA

Parte XXXVI (*RMB* – 4º trim/2001, p. 52) e
Parte XXXVIII (*RMB* – 1º trim/2002, p. 111 etc.)

A seguir o texto correto (em negrito a palavra corrigida):

(1) Na sua quase totalidade, nunca tinham visto o mar. Conheciam, tão-somente, as agruras que lhes oferecia a natureza **adusta**, a vida miserável em que eram e, ainda, 100 anos depois, são mantidos, graças à "benignidade" de governantes inescrupulosos, determinados a preservar a ignorância e a crendice daquela gente. Porque esta é a plataforma oculta de seus políticos.
(2) pág. 113 (1ª coluna – 3º§) – Curiboca; 2ª coluna, último §: se o *permitir.*
(3) pág. 115 – 1ª coluna, 1º§: Conselheiro *Dantas.*
(4) pág. 117 – 2ª coluna, 3º§: que garantia *seu* retorno a Portugal.
(5) pág. 118 – 1ª coluna, 2º§: difícil missão que a si *próprio* conferira.
(6) pág. 120 – 1ª coluna, 1º§: Que abdicassem as *venturas* mais fugazes ...; e não a manchassem nunca com o *sacrilégio* de um sorriso.
(7) pág. 121 – 2ª coluna, último §: a abolição *do cativeiro*, a República.
(8) pág. 122 – 1ª coluna, 1º§: O eixo do poder político *rocava* para São Paulo.
(9) pág. 124 – 1ª coluna, 3º§: Um poder concorrente *ao* que, até então...
(10) pág. 126 – 1ª coluna, 6º§: Os *boatos*, agora acrescidos...
(11) pág. 128 – 1ª coluna, 2º§: vai fazer uma carnificina medonha nos maltrapilhos e quase *inermes* fanáticos de Canudos.
(12) pág. 129 – 1ª coluna, 1º§: Não se constituía em *surpresa.*
último parágrafo: Seu relatório pecou pela falta de *isenção*;
(13) pág. 130 – 1ª coluna, penúltimo §: – consta o que seria a *secessão.*
(14) pág. 131 – 1ª coluna, 3º§: "Não *damos* nem pedimos quartel".
2ª coluna, 1º linha: – certamente *terrível* –

BIBLIOGRAFIA DA PARTE XXXVI

OBS.: Deveria ter sido publicada na *RMB* do 1ºtrim./2002

1. LITRENTO, Oliveiros. *Canudos, visões e revisões*. Biblioteca do Exército Editora. Rio de Janeiro, 1988, p. 257. Entrevista com o historiador José Calazans Brandão da Silva (Apêndice).
2. Ib., p. 241.
3. LITRENTO, Oliveiros. Ib., p. 64
4. CUNHA, Euclides da. *Os Sertões (O homem)*. 22ª Edição. Livraria Francisco Alves. Rio de Janeiro. 1952, p. 82.
5. Ib., p. 63.
6. LITRENTO, Oliveiros. Op. cit., p. 242. Entrevista com o historiador José Calazans Brandão da Silva (Apêndice).
7. LITRENTO, Oliveiros. Ib., p. 53.
8. CUNHA, Euclides da. Op. cit., pp. 90, 93.
9. SAMPAIO, Consuelo Novais. *Canudos, cartas para o Barão*. Edusp, Editora Universidade de São Paulo, SP, 1999, p. 81.
10. CUNHA, Euclides da. Op. cit., p. 108.
11. SAMPAIO, Consuelo Novais. Op. cit. p. 81.
12. CUNHA, Euclides da. Op. cit., p. 119.
13. Ib., p. 123.
14. Ib., p. 129.
15. Ib. p. 123.
16. LITRENTO, Oliveiros. Op. cit., p. 27.
17. Ib., pp. 27-28.
18. CUNHA, Euclides da. Op. cit., p. 132.
19. Ib., p. 134.
20. Ib., p. 132.
21. LITRENTO, Oliveiros. Op. cit. p. 246. Entrevista com o historiador José Calazans Brandão da Silva (Apêndice).
22. CUNHA, Euclides da. Op. cit., p. 144.
23. Ib., pp. 146 e 147.
24. Ib., p. 150.
25. Ib., p. 152.
26. Ib. p. 153, nota de rodapé.
27. Ib. p. 153.
28. Ib., p. 155.
29. LITRENTO, Oliveiros. Op. cit. p. 245. Entrevista com o historiador José Calazans Brandão da Silva (Apêndice).
30. Ib., p. 243.
31. Ib., p. 244.
32. SAMPAIO, Consuelo Novais. Op. cit., p. 37.
33. Ib.
34. Ib., p. 40. Entrevista do Barão de Jeremoabo ao *Jornal de Notícias* (4/3/1897).
35. Ib., p. 59.
36. Ib., p. 45.
37. Ib.
38. Ib., p. 47.
39. Ib., p. 51.
40. Ib., p. 52.
41. Ib., p. 49.
42. Ib., p. 53.
43 Ib., p. 54.
44. Ib., p. 56.
45. Ib., p. 61.
46. Ib., p. 63.
47. Ib., p. 64
48. *REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA* – vol. 121, 04/6, abr./jun., 2001, p. 90.
49. LITRENTO, Oliveiros. Op. cit., p. 259. Depoimento de Jorge Calmon (Apêndice).
50. SAMPAIO, Consuelo Novais. Op. cit., p. 74
51. Ib., pp. 78 e 79.

O ALMIRANTE SYLVIO DE CAMARGO*

Homenagem da RMB *ao seu centenário de nascimento.*

CARLOS DE ALBUQUERQUE
Almirante-de-Esquadra (FN-Ref[s])

O Almirante Sylvio de Camargo nasceu em Santa Rita do Sapucaí, MG, a 16 de fevereiro de 1902, filho do professor João Batista de Oliveira Camargo e de D. Amélia de Almeida Camargo.

Seus primeiros estudos foram feitos no Grupo Escolar Modelo de Alfenas, em que seu pai era diretor, e posteriormente no Instituto Moderno de Educação e Ensino, também em Alfenas.

Em razão de circunstâncias vigentes desde a sua época de oficial subalterno, teve uma carreira atípica na Marinha, cabendo enfatizar, sobretudo, que sempre se empenhou a fundo no exercício de todas as funções exercidas, como na execução de todas as tarefas que lhe foram atribuídas.

Seus atributos pessoais de inteligência, iniciativa e pertinácia, que lhes foram característicos desde a infância, indicavam o futuro de um homem muito produtivo, dotado de elevado grau de liderança. Como exemplo precoce, demonstrativo da sua personalidade, registra-se o fato de ter-se dirigido, por moto próprio, ao Gabinete do Ministro da Marinha, quando ainda era adolescente, candidato à Escola Naval, e sem o apoio de seus pais, pois não encontrara o seu nome na lista dos aprovados nos exames realizados. Na certeza de que lograra melhores graus do que alguns outros candidatos incluídos na lista, não hesitou em agir em seu favor, mesmo desacompanhado de seus pais, que não

* N.R.: Veja a transcrição da entrevista gravada em 27 de março de 1984 e publicada na revista *O Anfíbio*, dentro do Projeto Memória do CFN.

residiam no Rio de Janeiro. A sua determinação assumiu maior realce quando, recebido por um oficial de Gabinete, teve impedida a sua apresentação ao ministro, por estar este de saída, não podendo recebê-lo. Mesmo assim, escapando da vigilância do oficial, penetrou no aposento do ministro, o qual, tomando conhecimento do fato, determinou ao seu auxiliar que anotasse o caso. De fato, o ministro solucionou a questão, determinando o acréscimo de vagas suficientes para incorporar aqueles que tinham sido aprovados nos exames.

Iniciou sua carreira como segundo-tenente da Armada, servindo no Encouraçado *Minas Gerais*, onde, a partir de setembro de 1922, estagiou em diferentes divisões, culminando como *spotter* do capitânia da Esquadra no ano de 1924. Porém, quando ainda recém embarcado, vivenciou a movimentação do navio para Santos, destinado a prestar apoio às forças legalistas de São Paulo, diante da ameaça dos revoltosos das guarnições federais lá sediadas, juntamente com a de parte da Força Pública do Estado, devendo, para isso, permanecer naquele porto. Participou ele, nessa ocasião, de ações em terra, particularmente no campo das informações.

Em 4 novembro de 1924, estando ele de Oficial de Serviço, foi preso pelo comandante do navio, em face da ocorrência de sublevação de oficiais e praças, os quais se solidarizavam com a movimentação do Encouraçado *São Paulo*, em ação revolucionária.

A sua condição de preso à disposição do ministro da Marinha por conspiração contra o regime não impediu o ato de sua promoção a primeiro-tenente, em 12 do mesmo mês, dado que o cômputo do interstício ocorrera antes da sua detenção, a 30 de setembro. O seu recolhimento como preso deu-se, inicialmente, no Quartel do Corpo de Bombeiros do Rio de Janeiro e, posteriormente, na Ilha do Bom Jesus e Fortaleza de Santa Cruz, além dos períodos de baixa aos Hospitais Centrais do Exército e da Marinha. Tal período foi encerrado com o Alvará de Soltura de 8 de abril de 1927, da 1ª Auditoria de Marinha, tendo decorridos, portanto, dois anos e cinco meses de detenção. O contido nos seus assentamentos deixa entrever que a Administração Naval de então não aceitou com isenção o retorno daqueles oficiais que se opuseram ao regime, ao verificar-se fatos da movimentação do Tenente Camargo após ser libertado, como o de ter passado um ano e cinco meses adido à DP e o de ter sido movimentado, em apenas quatro meses, de meados de setembro de 1928 a meados de janeiro de 1929, para quatro navios: Cruzador *Barroso*, Contratorpedeiro *Sergipe*, Contratorpedeiro *Paraíba* e Encouraçado *Floriano*. Embarcado em se-

O Capitão-de-Corveta Sylvio de Camargo em uniforme para a Parada de 7 de Setembro

guida no Cruzador *Rio Grande do Sul*, passou um período de embarque de um ano e dois meses em que foi promovido a capitão-tenente, por antigüidade.

Com a investidura do novo governo de 1930 e a assunção do novo ministro da Marinha, Almirante Protógenes Guimarães, ocorreu a anistia do pessoal envolvido na sublevação política, solucionando, pois, a sua situação. O Capitão-Tenente Camargo teve a sua promoção retroagida, contando antigüidade a partir de 23 de agosto de 1928.

Servindo na Diretoria de Navegação, recebeu a missão de guardar o Banco do Brasil, como medida preventiva do novo governo, dado o conturbado momento político, e por sua atuação eficiente na preservação dos bens, dinheiro e papéis existentes, fez jus ao reconhecimento das autoridades do novo governo.

Convidado para ser ajudante-de-ordens do novo ministro da Marinha, optou, no entanto, por servir no Regimento Naval, sob as ordens do Capitão-de-Fragata Durval Guimarães, então seu comandante. Tal escolha deveu-se não só a sua simpatia pelos fuzileiros navais, mas também a sua experiência vivida por ocasião de sua missão em São Paulo, quando lhe ficou evidente o despreparo da Marinha na condução de forças em terra. A esse tempo, estando em curso ações revolucionárias contra o governo, a Marinha enviou contingentes de tropa de fuzileiros navais para Campos, São Paulo e Santa Catarina, ainda sem missão definida, portanto sem estruturação adequada e destituída de apoio, ficando à mercê das forças amigas locais.

Como o ajudante do Regimento Naval era obrigado a residir em quartel, assumiu então, como recém-casado, a casa que lhe competia. Embora ainda capitão-tenente, era a terceira pessoa da hierarquia do Regimento e incumbido de, praticamente, toda a atividade executiva da unidade, contando para isso com todo o apoio pessoal de seu comandante, Capitão-de-Fragata Durval.

Tal convivência com a tropa deu-lhe um aprofundado conhecimento de suas condições e motivações, deixando-lhe claro o seu patriotismo e espírito de corpo, contudo carentes de nível de escolaridade e preparo profissional.

Como capitão-de-corveta, comanda o destacamento de Fuzileiros Navais em parada

Não havia um quadro de oficiais devidamente formados como fuzileiros navais e, ante a evidência da necessidade de medidas necessárias à superação de tal situação, tomou a si a incumbência de propor as metas que visualizava para alcançar o devido preparo da tropa, baseado precipuamente em novos padrões de instrução para os subalternos e na formação de oficiais especificamente formados para o comando de tropa.

Tendo o comandante do Regimento se entusiasmado com as suas idéias, assumiu ele a condução das ações conseqüentes,

No Campo de Gericinó, no início da década de 40. Da E p/D: 1º Ten. Ivan Dias Vieira, Alte. (FN) Milciades Portela Ferreira Alves, Capitão-de-Fragata Sylvio de Camargo, Ten-Cel. (USMC), assessor do CFN, Capitão-de-Corveta (FN) Rubens Constant de Magalhães Serejo e um coronel do Exército não identificado

as quais passaram a depender de um novo Regulamento, pelo qual seria possível restaurar as condições de tropa combatente do Corpo de Fuzileiros Navais.

Sendo designado, no início de abril de 1931, para comandar a Torpedeira *Goiaz*, destinada à execução de levantamento hidrográfico na Baía de Guanabara, teve o seu comando interrompido, em julho do mesmo ano, ao ser designado pelo Ministro da Marinha para servir em seu Gabinete, como oficial de ligação com o Gabinete do Ministro da Guerra.

Com a eclosão da Revolução de São Paulo, em 1932, na qual grande parte das guarnições militares lá sediadas se engajaram, determinando a pronta reação do Governo – da qual a Marinha desejava participar –, com o imediato emprego de tropas legais aquarteladas na área e subseqüente reforço de outras unidades, especialmente do Rio de Janeiro, tornou-se indispensável o estabelecimento de medidas coordenadoras.

Em decorrência da ofensiva das tropas revoltosas, ocorreu um confronto de forças do Exército em Cunha, RJ, pelo que coube a um contingente da Marinha a execução de uma ação diversionária sobre o flanco inimigo, para o que foram mobilizados substanciais meios para apoio dos combatentes navais. Apesar desse empenho, ocorreram inúmeros transtornos no desenvolvimento das ações, por sua vez realizadas de forma desarticulada.

Como observador, o Capitão-Tenente Camargo, contando com a sua vivência com a tropa, além de conhecimentos adquiridos em manuais militares, pôde melhor observar as falhas cometidas e, com isso,

identificar as suas causas. Não tendo havido um exame inicial de situação, com a devida avaliação dos fatores táticos, o comando daquela força não tivera como planejar adequadamente as ações a serem desencadeadas e, com isso, não pudera estruturar e nem conduzir a sua tropa como desejado, redundando numa execução descoordenada. Consta em seus assentamentos a sua presença na área conflagrada, de 9 de julho a 3 de outubro de 1932, bem como o elogio do Ministro da Marinha pela sua atuação.

Teve ele, então, a oportunidade de visualizar claramente a principal causa de tais insucessos, dada a prova observada da necessidade de as ações terrestres, necessariamente, requererem a sua condução por profissionais da guerra no ambiente terrestre; viu-se responsável perante as autoridades navais de apresentar-lhes, com fidelidade, as suas conclusões.

Por efeito da aprovação do Regulamento para o Corpo de Fuzileiros Navais, um grupo de cinco oficiais optantes foi transferido para o novo Quadro, estando nele incluído o Capitão-Tenente Camargo e do qual era mais antigo o Capitão-de-Mar-e-Guerra Durval Guimarães, motivo pelo qual foi nomeado o primeiro comandante-geral do novo Corpo de Fuzileiros Navais.

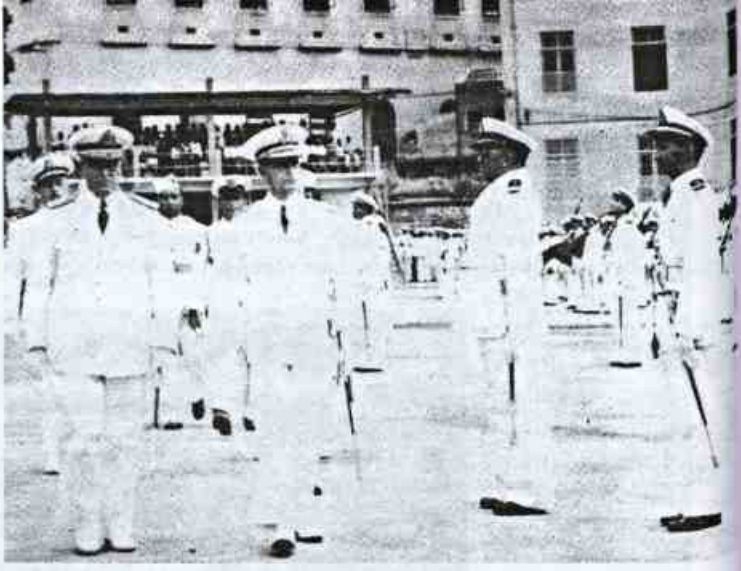
O então Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN) Sylvio de Camargo passa em revista a tropa sob seu comando no Dia do Marinheiro de 1943.
Acompanha-o o Capitão-de-Corveta (FN) Gilberto Stemple da Silva – (Foto CFN)

A esse tempo, a sugestão de serem os oficiais fuzileiros navais formados em curso específico na Escola Naval não obteve aceitação pelo Gabinete do Ministro da Marinha, pela preferência estabelecida, como prêmio, para o aproveitamento dos subalternos graduados oficiais que tinham se distinguido nas operações contra forças revolucionárias.

Com o propósito de melhor qualificar os oficiais fuzileiros navais para o exercício das futuras funções previstas no novo Regulamento, foram matriculados na Escola das Armas do Exército (hoje, Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais) os optantes mais modernos, junto a alguns outros candidatos que se apresentaram. Embora não dispondo o Comandante Camargo da mesma fa-

cilidade de seus colegas de se dedicarem somente aos compromissos escolares, uma vez que fora matriculado no curso sem prejuízo de suas funções de oficial de ligação, logrou no encerramento o mesmo excelente conceito, conforme fez constar o comandante da Escola, em elogio nominal.

A sua função de ligação com o Exército continuou mantida, inclusive após a sua promoção a capitão-de-corveta, ocorrida em 18 de janeiro de 1934. No mês seguinte foi alvo de expressivo elogio do General Espírito Santo Cardoso, ministro da Guerra, que deixara o cargo.



17 de novembro de 1948. O Almirante Camargo recebe do Almirante Seabra o cargo de comandante-geral do CFN. – (Foto *O Anfíbio*)

Foi dispensado de suas funções no Gabinete do Ministro da Marinha em julho do mesmo ano, por ter sido designado para estagiar no *Royal Marine Corps*, Inglaterra, onde permaneceu por cerca de quatro meses.

Apresentado de retorno ao Quartel de Fuzileiros Navais da Ilha das Cobras, em fevereiro de 1935, assumiu as funções de encarregado do Pessoal do CFN, retornando assim ao convívio da tropa. A par dos encargos funcionais, deu preferência às atividades dirigidas à instrução e ao adestramento, com o objetivo de superação do seu despreparo evidenciado, cabendo destacar os exercícios de campanha, na região da Baía da Ilha Grande, com aproveitamento da movimentação dos navios da Esquadra em manobras naquela área, bem como atividades compatíveis destinadas às Companhias Regionais de FN, em particular às de Ladário e Belém.

Ocorrendo a essa época a Intentona Comunista, em 1935, e diante da ordem do comandante-geral do CFN de formar toda a tropa do quartel e deslocá-la para o Arsenal de Marinha, tomou a iniciativa de contactar, devidamente autorizado, o ministro da Marinha, no sentido de alertá-lo quanto ao perigo de tal empenho de uma tropa sem organização adequada e despreparada, pelo que propunha a formação de um batalhão de fuzileiros navais devidamente constituído e orientado por uma ordem de movimento, em que seriam definidas metas de conduta. Formado o batalhão, que constituiria um contingente de vanguarda, seguiu-se a sua marcha em direção à Praia Vermelha, tendo, no entanto, permanecido na altura da Esplanada do Castelo.

Chamado novamente pelo Ministro da Marinha, o Comandante Camargo, mais uma vez, recebeu a incumbência de fazer a devida ligação com o General Dutra, que comandava as ações contra os insurretos, tornando-se novamente o oficial de ligação, a quem aquele chefe transmitiu os seus agradecimentos, bem como estabeleceu que a tropa de fuzileiros apenas permanecesse em condições de emprego, o que não se tornou necessário.

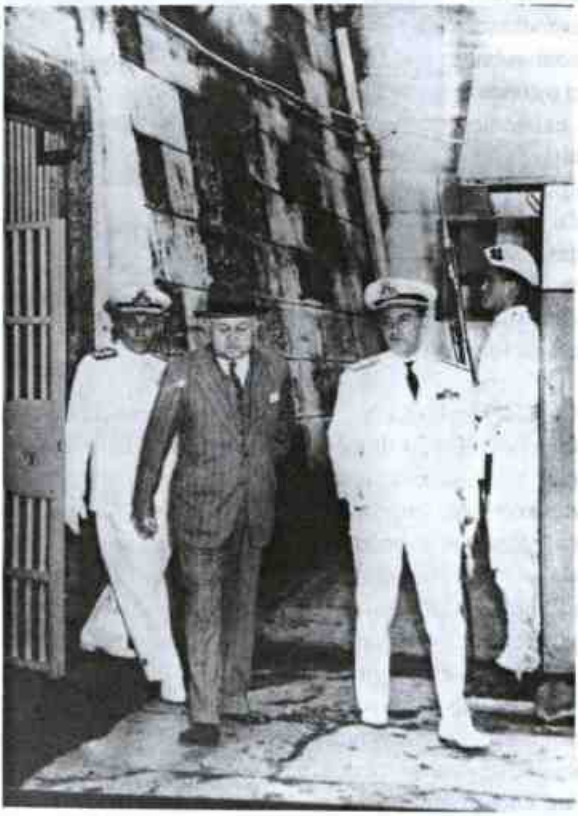
Interrompendo o exercício de suas funções por ter sido matriculado na Escola de Guerra Naval, em dezembro do mesmo ano, novamente comprovou o seu conceito de oficial de elevado nível intelectual e proficiente na realização de seus trabalhos ao obter a primeira classificação na turma.

O inedetismo de sua monografia, fundamentada na ameaça dos meios aéreos em desenvolvimento sobre as esquadras das principais Marinhas do mundo, segundo uma nova perspectiva assumida por determinada corrente de pensamento estratégico naval, surpreendeu a oficialidade, então dedicada aos estudos doutrinários.

Baseado no fato de que engenhos aéreos seriam capazes de afundar navios de guerra, desenvolveu, pois, o seu raciocínio, na tentativa de identificar as suas conseqüências na formulação da Estratégia Naval, sobretudo no que dizia respeito à Marinha brasileira.

O seu intento, no entanto, de promover futuros debates sobre a matéria, que lhe parecia de maior importância, foi frustado pela medida determinada pelo Estado-Maior da Armada de classificar como secreto o seu trabalho, impedindo considerações não autorizadas sobre a questão. Foi mantido naquela escola, como auxiliar de ensino, durante o ano de 1938.

Em janeiro do ano seguinte reassumiu as funções de encarregado do Pessoal, tendo, em maio do mesmo ano, assumido interinamente as funções de comandante do Corpo de Fuzileiros Navais. No ano seguinte, coube-lhe ainda assumir, de forma interina, as funções de segundo comandante e de comandante-geral do CFN.



Visita do Presidente da República, Marechal Eurico Dutra, às instalações do CFN. Acompanha-o o (E) ministro da Marinha, Almirante Aristides Guilhem, e (D) o Almirante Sylvio de Camargo. (Foto tomada no portão do Presídio Naval) – (Foto CFN)

No exercício das funções de encarregado do Pessoal do CFN, foi promovido por merecimento em junho de 1940 ao posto de capitão-de-fragata (FN), quando lhe foi atribuída pelo comandante-geral a tarefa de elaboração do novo Regulamento para o Corpo de Fuzileiros Navais.

Em seguida, em outubro do mesmo ano, foi nomeado subchefe do Estado-Maior do CFN, quando, a par de suas funções, foi designado por aviso ministerial membro da comissão constituída pelo Exército para re-

América, no ano de 1952, de quase um mês de duração, ao Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos, acompanhado de oficiais de seu gabinete e de seu estado-maior; e a sua participação, em 1954, na comitiva do ministro da Marinha destinada a inspecionar os estabelecimentos navais do Sul do País e os postos de fronteira existentes ao longo do Rio Uruguai.

A insuficiência de verbas e o não-cumprimento da decisão inicial tomada pelo Ministro Sylvio de Noronha de instituir o grupo de trabalho pertinente e da sua aprovação às sugestões propostas conduziram a uma sensível lentidão no andamento das obras, o que, aliado à sucessão subseqüente dos titulares do Ministério da Marinha, propiciou o surgimento de novas idéias para ocupação daquela área, geradoras de novas preocupações do Almirante Camargo. Tais foram a da instalação de uma base de contratorpedeiros e a da construção de um cais de minério, no local do já existente no canal do Boqueirão, proposta por empresários do setor minerador.

Buscando influir na obtenção de recursos para as obras projetadas, obteve apoio de congressistas seus conhecidos para apresentação e votação de um projeto que destinava à Marinha um reforço de verba, formalmente atribuído à construção do Centro de Instrução do Corpo de Fuzileiros Navais.

Na intenção de evitar maiores atrasos no andamento das obras, comparecia com regular freqüência ao Campo da Ilha do Governador, acompanhando os trabalhos de construção, e não raramente apresentando sugestões para superação de problemas junto aos engenheiros responsáveis.

Infortunadamente, em 1952, veio a sofrer um grande abalo em sua vida pessoal, pela perda, em acidente aéreo, de seu primogênito, Sylvio de Camargo Filho, então um jovem segundo-tenente da Força Aérea Brasileira. Apesar do enorme impacto sofrido, não demonstrou arrefecimento em sua atividade posterior, parecendo mesmo que procurava alento para o seu sofrimento na plena aplicação de suas energias ao trabalho.

Em dezembro de 1955 teve a oportunidade de ver a concretização do seu maior objetivo ao participar, como principal homenageado dos fuzileiros navais e na presença de todos os chefes navais da ativa sediados no Rio de Janeiro, bem como dos vários ex-ministros da Marinha que tiveram envolvimento no empreendimento, da festiva inauguração do Centro de Instrução do Corpo de Fuzileiros Navais. O evento representou para ele o merecido reconhecimento de seus serviços dedicados, com todo o seu empenho, à Marinha e à Pátria, já que solicitara a sua transferência para a Reserva Remunerada.

De acordo com a lei vigente e por fazer jus a mais duas promoções concedidas em legislação estabelecida para militares enquadrados nos respectivos casos, foi promovido, por Decreto de 24 de janeiro de 1956, ao posto de almirante-de-esquadra e em seguida transferido para a Reserva Remunerada.

Passou o cargo de comandante-geral do CFN, a 1º de fevereiro, ao Vice-Almirante (FN) Rubens Constant de Magalhães Serejo.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<NOMES> / Camargo, Sylvio (VA-FN);

FORÇAS ARMADAS:
Os garantes materiais do Estado Democrático

RUI DA FONSECA ELIA
Vice-Almirante

SUMÁRIO

Introdução
Soberania e defesa da Pátria
A essência constitucional das Forças Armadas
Conclusão

INTRODUÇÃO

Nestes últimos anos, desde a promulgação da Constituição Federal, que em breve completará seu 14º aniversário, uma preocupante questão institucional vem trazendo intranqüilidade às lides castrenses. **Trata-se de eventuais interferências do Poder Judiciário nas questões disciplinares no âmbito militar*** (negrito da *RMB*). A ingerência justificar-se-ia pelo princípio constitucional da inafastabilidade daquele Poder da União, que vem consagrado como uma das garantias fundamentais do cidadão no inciso XXXV do artigo 5º da Carta Magna. Diz o inciso: "a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito".

Na crença de que estariam respaldados nessa provisão constitucional, alguns inadaptados à vida militar têm recorrido à Justiça Federal (Comum, não Militar) contra punições disciplinares legalmente impostas pelos seus respectivos comandantes.

* N.R.: Todos os negritos são de autoria do autor, exceto quando indicado.

São impetrados *habeas corpus* – instrumento este vedado expressamente na Constituição aos militares –, mandados de segurança e até ações ordinárias.

Embora esta prática, contrária à índole militar, que decorre de uma visão estrábica do texto constitucional, seja ainda um acontecimento residual, a sua mera existência já é suficiente para intranqüilizar a boa ordem administrativa militar.

Por outro lado, a experiência do autor em dois anos e meio à frente da Diretoria do Pessoal Militar da Marinha (a DPMM tem no elenco de suas tarefas aquela de administrar as questões de Justiça e Disciplina afetas ao nosso pessoal militar) tem demonstrado, felizmente, que tais ações judiciais via de regra não prosperam. Mesmo quando eventualmente logram a concessão de liminares ou sentenças por alguns juízes de primeira instância, são reformadas, também via de regra, nos Tribunais Federais de segunda instância ou superiores.

Não é possível deixar-se de fazer a devida ponderação entre os valores dos específicos parâmetros constitucionais que balizam a conduta dos militares em confronto com aqueles dos direitos individuais

A meu ver, podemos creditar essa confortadora constatação à crescente competência profissional com que os nossos oficiais bacharéis em direito e nossos assistentes jurídicos civis vêm elaborando as informações técnicas necessárias para que a Advocacia Geral da União (AGU) possa prover a defesa da Administração Militar, o que a AGU vem fazendo, faça-se Justiça, com não menos competência.

Ora, se é verdade que os direitos e as garantias fundamentais balizaram de forma primacial o texto constitucional, como bem demonstra o extenso elenco de incisos do art. 5º abordando a matéria (são 77 incisos!), não menos verdadeiro é o fato de que o mesmo texto confere aos militares um tratamento diferenciado, que deriva das especialidades do seu caráter constitucional, que vem insculpido em conformidade com a grandeza da Missão que o poder constituinte lhes outorgou. Em outras palavras, na abordagem das questões militares, notadamente daquelas onde estão em jogo a hierarquia e a disciplina – base organizacional das Forças Armadas –, não é possível deixar-se de fazer a devida ponderação entre os valores dos específicos parâmetros constitucionais que balizam a conduta dos militares em confronto com aqueles dos direitos individuais.

Uma outra raiz da questão parece-me estar na incompreensão por parte de alguns dos nossos Operadores do Direito (como hoje são chamados aqueles que labutam na área jurídica, como juízes, advogados e promotores, por exemplo) do real posicionamento institucional das Forças Armadas dentro da Constituição da República e, ainda, na crença absurda – felizmente também residual – de que as Forças Armadas seriam um corpo estranho ao Estado Democrático de Direito, quando a realidade diz justamente o contrário.

Abstraindo-se das razões históricas e ideológicas que possam estar emoldurando a aludida ingerência, este trabalho procurará demonstrar, através de uma breve incursão no texto constitucional de 1988, apoiada na seleção de algumas conceituações da lavra de renomados doutrinadores do sistema jurídico pátrio, que as Forças Armadas são parte inalienável do Estado Democrático de

Direito e, muito além disso, são, *ultima ratio*, os garantes materiais de sua própria sobrevivência. Em razão disso, a Lei Maior a elas conferiu uma relativa autonomia jurídica, que se sobressai, de forma muito especial, no que tange ao trato das **questões que envolvem a hierarquia e a disciplina, sua base institucional** (grifo *RMB*).

SOBERANIA E DEFESA DA PÁTRIA

Inicialmente, tornam-se necessárias algumas considerações teóricas sobre o conceito de Soberania, por certo o bem constitucional mais nobre posto sob a tutela das Forças Armadas.

Sob o título **I**, "Dos Princípios Fundamentais", no seu artigo **primeiro**, reza a Constituição Federal de 1988:

"Art. 1º – A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados, Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado democrático de direito e tem como fundamentos:

I – a **soberania**;

II – a cidadania;

III – a dignidade da pessoa humana;

IV – os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

V – o pluralismo político.

Veja-se que, sob o Título **primeiro** da Constituição, o seu **primeiro** artigo, também no seu **primeiro** inciso, proclama a soberania como o cimeiríssimo fundamento da República. E nem poderia ser diferente, porquanto não existe Estado não soberano.

Ainda que lógico seja admitir algumas limitações à soberania, que cada vez mais se acentuam nas relações internacionais hodiernas, claro está que quanto menor o poder nacional do Estado, máxime na sua expressão militar, maiores limitações serão impostas à sua vontade nacional. Verdade que se constata em cada página de qualquer livro de História, da qual hoje somos partícipes ao vivo através da mídia televisada.

O ilustre jurista e professor Celso Ribeiro Bastos, no seu *Curso de Teoria do Estado e Ciência Política*, leciona: "À pergunta que formulamos sobre o termo **soberania** (grifo *RMB*) ainda ser útil para qualificar o poder do Estado deve ser dada uma resposta condicionada. Estará caduco o conceito se por ele entendermos uma quantidade certa de poder que não possa sofrer contraste ou restrição. Será termo atual se com ele estivermos significando uma qualidade ou atributo da ordem jurídica estatal. Nesse sentido ela é ainda soberana porque, embora exercida com limitações, não foi igualada por nenhuma ordem de direito interna, nem superada por nenhuma outra externa".

Quanto menor o poder nacional do Estado, máxime na sua expressão militar, maiores limitações serão impostas à sua vontade nacional

Prosseguindo, o mestre cita conceituados publicistas, dos quais selecionamos a frase de Kelsen: "(...) temos, pois, que, juridicamente, o Estado é soberano porque, senão de sua conduta, só ele decide sobre a eficácia do seu Direito."[1]

É de um civilista brasileiro ímpar, Rui Barbosa, a lapidar constatação: "(...) Uma nação que confia nos seus direitos, em vez

1 BASTOS, Celso Ribeiro – *Curso de Teoria do Estado e Ciência Política* – 4ª edição – São Paulo: Saraiva, 1999, p. 81 e 82.

de confiar nos seus marinheiros e soldados, engana-se a si mesma, e prepara a sua própria queda. A defesa de um Estado é o mais importante de seus problemas."[2]

Os acontecimentos internacionais – de ontem, de hoje e de sempre – estão a confirmar as palavras de Rui Barbosa.

E será sob o Título "Da Defesa do Estado e das Instituições Democráticas" que encontraremos na Carta Magna, no específico Capítulo destinado às Forças Armadas, a definição:

"Art. 142. As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e destinam-se **à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais, e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem.**"

O experiente advogado e professor de Direito Constitucional Humberto Ribeiro Soares, em PARECER jurídico especialmente elaborado para a Diretoria do Pessoal Militar da Marinha, assim se manifesta sobre o assunto: "(...) Afinal, as Forças Armadas foram constitucionalmente postas distinguidamente na topografia do texto maior, a incumbirem-se da Defesa do Estado e das Instituições Democráticas. (...) As Forças Armadas hão de proteger superior e nobilissimamente o Estado, a Nação, o Estado Federal Total (noção de Kelsen supra), e, *ultima ratio*, sua **soberania**, que não pode ser entendida relativizada ou amesquinhada, vez que se constitui, na luz da sua plenitude, um designado **fundamento explícito em que se apóia a República Federativa do Brasil, *ex vi* do art. 1º da Carta Magna"**[3].

Dando suporte às suas convicções, o professor Humberto cita o eminente constitucionalista José Afonso da Silva, ele próprio um colaborador na elaboração do texto constitucional de 1988, que afirma categoricamente:

"As Forças Armadas são os garantes materiais da subsistência do Estado e da perfeita realização de seus fins. (...) É em função do seu poderio que se afirmam, nos momentos críticos da vida internacional, o prestígio do Estado e da sua **soberania**." De tal sorte, "sua missão essencial é a defesa da Pátria e a garantia dos poderes constitucionais, o que vale dizer, defesa, por um lado, contra agressões estrangeiras em caso de guerra externa, e, por outro lado, defesa das instituições democráticas, pois a isso corresponde à garantia dos poderes constitucionais..."[4]

E José Afonso da Silva, com sua incontestável autoridade, arremata: "Reconhece-lhes, a Constituição, importância e relativa autonomia jurídica decorrente de seu caráter institucional." Sublinhe-se, à exaustão: **relativa autonomia jurídica**.

Na mesma esteira, o eminente professor, jurista e constitucionalista Paulo Bonavides, um ardoroso apologista da Constituição de 1988, num dos seus consistentes trabalhos – *Do País Constitucional ao País Neocolonial: a derrubada da Constituição e a recolonização pelo golpe de Estado Institucional* –, ao comentar a traição separatista na versão de

2 Citado pelo Prof. José Miguel Arias Neto no artigo "MARINHA DO BRASIL, COMO IMAGEM DA NAÇÃO: pensamento de monarquistas e republicanos sobre a Marinha do Brasil em fins do século XIX". In: *Revista Marítima Brasileira* – JUL/SET. 2001 – p. 109.

3 SOARES, Humberto Ribeiro. "PARECER Nº 388/2000 – HRS – DISCIPLINA E HIERARQUIA como valores institucionais da Forças Armadas e seus consectários à luz da Constituição Federal". Rio de Janeiro, Agosto de 2000.

4 DA SILVA, José Afonso. *Curso de Direito Constitucional Positivo*, 18ª edição, São Paulo, Malheiros Editores, 2000. Citado pelo Prof. Humberto Ribeiro Soares, in: Op. Cit. p. 12.

hoje e "outras ameaças e traições", assevera: "...Com a difusão do falso princípio de que o poder militar se tornara inútil na sociedade de nosso tempo, postulava-se um desarmamento indireto e precipitado que só os pequenos, e não os grandes, o fariam. Estes últimos poderiam até, por disporem de arsenais atômicos, se dar ao luxo de reduzir suas forças convencionais." E conclui: "...Preconizavam-se, pois, diretrizes de ação que, executadas, afetariam a segurança externa, comprometendo, ao mesmo passo, a integridade territorial do País."[5]

Em suma, Soberania e Defesa da Pátria são conceitos correlatos que se entrelaçam e caminham juntos em razão da mesma essência e, assim, os preceitos que regem a organização e o emprego das Forças Armadas avultam no texto constitucional em razão da nobilíssima missão que lhes é destinada, ou seja, o resguardo do primeiríssimo fundamento do Estado.

Nem mesmo se permitiu o acesso ao solene instituto do *habeas corpus* no trato das questões disciplinares militares

A ESSÊNCIA CONSTITUCIONAL DAS FORÇAS ARMADAS

Na seção anterior, realçamos o valor da Soberania como o fundamento primeiro do Estado. Por via de conseqüência, veremos que nós militares recebemos tratamento diferenciado por parte do legislador constituinte, especificamente no que tange a restrições de algumas liberdades individuais. Por outro lado, com base nos princípios também fundamentais da Cidadania e da Dignidade da Pessoa Humana (incisos II e III do art. 1º), a ênfase nos Direitos Humanos permeia todo o texto constitucional. Dessa forma, o art. 5º, sob o título "Dos Direitos e Garantias Fundamentais", explicita nada mais nada menos do que 77 disposições a respeito. Em contrapartida, por exemplo, no mesmo artigo 5º, o seu inciso LXI reza: "Ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem fundamentada de autoridade judiciária competente, **salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar definidos em lei**."

Observe-se que sob o mesmo capítulo onde estão elencados os direitos fundamentais, a Constituição veda expressamente aos militares uma das mais intocáveis garantias individuais, que diz respeito diretamente à liberdade, ou seja, eles **podem** ser presos sem ordem fundamentada da autoridade judicial competente. Tal disposição já seria uma forte evidência da importância que a Lei Maior confere à disciplina militar. Mas existem diversas outras normas constitucionais no mesmo sentido, como veremos mais adiante.

Voltando ao art. 142, vemos que elas são instituições nacionais permanentes e regulares. **Nacionais** porque pertencem inteiramente à Nação. **Permanentes** significando que a sua dissolução só acontecerá na hipótese de exaurir-se o próprio Estado. E, sendo **regulares**, explica o mesmo José Afonso, "significa que deverão contar com efetivos suficientes ao seu funcionamento

5 BONAVIDES, Paulo. *Do País Constitucional ao País Neocolonial – A derrubada da Constituição e a recolonização pelo golpe de Estado Institucional*. São Paulo. Malheiros Editores, 1999, p. 181.

normal, por via do recrutamento constante, nos termos da lei".[6]

Sua base institucional é estruturada na **hierarquia** e na **disciplina**, sem as quais seria de todo impraticável a realização da sua missão e todas as guerras estariam perdidas sem que fosse necessário um disparo sequer.

Em razão disso, a tutela de tais valores foi de tal ordem, que nem mesmo se permitiu o acesso ao solene instituto do ***habeas corpus*** no trato das questões disciplinares militares (parágrafo 2º, art. 142 da CF/88).

Por certo, o poder constituinte bem compreendeu a superlativa importância da preservação desse dois princípios maiores que, para a Instituição Militar, "assumem caráter **fundante**, e não meramente **instrumental**, como podem ser para outras atividades do Estado", como nos alerta o mencionado professor Humberto.

Cada direito é conseqüência de um dever; tanto mais ter-se-á direitos quanto mais forem as obrigações e responsabilidades

Vale dizer, em favor da ordem pública e da segurança do Estado, a *Lex Mater*, na ponderação dos valores constitucionais, atribui peso específico maior à hierarquia, à disciplina e ao princípio da autoridade, em detrimento da garantia individual do militar, eis que cidadão apartado, que livremente escolheu, sob juramento solene, o serviço da Pátria.

Ressalte-se que, além da já citada soleníssima garantia individual do ***habeas corpus***, outros relevantes direitos individuais, que dizem respeito à própria liberdade, são objetos de restrição à classe militar, para quem o dever para com a Pátria, levado ao extremo pelo sacrifício da própria vida, sobreleva-se a concessões individuais que se amesquinham diante da grandeza da missão.

Diga-se, missão livremente escolhida pelos seus integrantes.

Nesse sentido, estão as vedações constitucionais postas nos incisos IV e V do citado art. 142, a saber:

"IV – ao militar são proibidas a **sindicalização** e a **greve**;

V – o militar, enquanto em serviço ativo, não pode ser filiado a **partidos políticos**."

É de se notar, também, que, ao tratar da **nacionalidade**, em seu art. 12, a Constituição, após afirmar não existir distinção entre brasileiros natos e naturalizados, especifica que são privativos de brasileiro nato os seguintes cargos: "I – de Presidente e Vice-Presidente da República; II – de Presidente da Câmara dos Deputados; III – de Presidente do Senado Federal; IV – de Ministro do Supremo Tribunal Federal; V – da carreira diplomática; VI – **de oficial das Forças Armadas**; VII – de Ministro de Estado da Defesa." (parágrafo 3º do art. 12).

Uma vez mais, óbvio está a proteção institucional aos ditames da **soberania**, estabelecida na obrigatoriedade de que os quadros da oficialidade de nossas Forças Armadas sejam preenchidos pelos brasileiros natos, ao lado de altos mandatários da República.

Nessa mesma proa rema o inciso X do retromencionado artigo 142, ao referir-se às situações especiais e às peculiaridades das atividades militares: "X – a lei disporá sobre o ingresso nas Forças Armadas, os limites de idade, a estabilidade e outras

6 DA SILVA, José Afonso. Op. Cit. p. 653.

condições de transferência do militar para a inatividade, os direitos, os deveres, a remuneração, as prerrogativas e outras **situações especiais dos militares, consideradas as peculiaridades** de suas atividades, inclusive aquelas cumpridas por força de compromissos internacionais e de guerra."

Tais limitações e especificidades, repita-se, decorrem da exata compreensão que a sabedoria do texto constitucional teve da nobilíssima missão da Forças Armadas.

Deveres e direitos

Por derradeiro, torna-se necessária uma consideração sobre os deveres.

Claro está não ser possível a criação de uma sociedade onde vicejam somente direitos, que dizer, onde não existam os correspectivos deveres. Se assim fosse, estaríamos diante da institucionalização da anarquia.

Por outro lado, ao militar, em razão de sua própria essência constitucional, cabe antever, antes de quaisquer outros direitos, os seus deveres para com a Pátria.

Vale aqui reproduzir os dizeres bem oportunos de outro conceituado jurista, Ricardo Lobo Torres, autor do trabalho denominado *A Cidadania Multidimensional na Era dos Direitos*, onde estabelece a imprescindível correspondência entre os direitos fundamentais e os não menos fundamentais deveres, posto que ambos servem ao mesmo tempo de garantia para o exercício da liberdade, eis que prescindem uns dos outros. A saber:

"...A cidadania, que envolve os direitos humanos, os políticos, os sociais, os econômicos, os coletivos e difusos, compreende os deveres correspectivos."

"...Decorre sobretudo da idéia de solidariedade que informa a cidadania."[7]

Diríamos ainda: cada direito é conseqüência de um dever; tanto mais ter-se-á direitos quanto mais forem as obrigações e responsabilidades.

Constata-se, portanto, que, em decorrência da superlativa relevância de sua missão, as Forças Armadas mereceram da Constituição uma alocação em estratificações distintas daquelas onde se encontra a Administração Pública, tomada no seu sentido genérico.

Como a ninguém é dado o direito de reescrever a Constituição, a competência exclusiva das Forças Armadas para apreciar questões disciplinares não pode ser usurpada

CONCLUSÃO

Nas eventuais abordagens das questões disciplinares militares, calcadas no princípio da inafastabilidade do Poder Judiciário, é preciso que os nossos dignos representantes do poder jurisdicional não se descuidem da relativa autonomia jurídica que a Constituição Federal atribuiu às Forças Armadas.

Tal autonomia, como se procurou demonstrar, advém de suas especificidades institucionais, que resultam, em última análise, de sua elevada destinação constitucional.

Como a ninguém é dado o direito de reescrever a Constituição, a competência exclusiva das Forças Armadas para apreciar questões disciplinares não pode ser usurpada.

---

7 LOBO, Ricardo Torres. *A Cidadania Multidimensional na Era dos Direitos Fundamentais*, p. 310. Citado pelo Prof. Humberto Ribeiro Soares. Op. Cit. p. 48.

Desconhecer essa verdade é romper com o princípio da independência e da harmonia entre os poderes da União, princípio este irreformável e que, por sua relevância, já vem capitulado no art. 2º da Constituição.

A Constituição Federal de 1988, ao contrário do que muitos ainda hoje imaginam, bem compreendeu o balizamento teleológico que orienta a missão institucional das Forças Armadas. Elas são, e serão, estrutura permanente de Estado Democrático de Direito e, no dizer do mestre José Afonso da Silva, "os garantes materiais da subsistência do Estado e da perfeita realização de seus fins".

Felizmente, os assédios à cidadela da hierarquia e da disciplina levados a efeito por alguns dos nossos operadores do Direito (juízes, advogados e promotores, mais especificamente) têm sido até então eventuais e em número relativamente reduzido. Mesmo assim, o fato é que o grau de sensibilidade da questão, que encerra inclusive matéria constitucional, aliado à reconhecida morosidade processual que ainda predomina do âmbito do nosso Judiciário, vem acarretando alguma intranqüilidade à ordem administrativa militar. Felizmente, também, tais demandas judiciais têm sido até então – em sua grande maioria – denegadas, quer ainda na primeira instância, quer através de reforma pelos Tribunais Federais de segunda instância ou superiores.

É preciso, portanto, que nós militares adquiramos as noções básicas que balizam as questões jurídicas, notadamente no campo constitucional, o que seria de grande ajuda na prevenção de eventuais tentativas de ladeamento do Texto Maior.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Missão das Forças Armadas /; Constituição de 1988;

SAUDAR O PAVILHÃO

Como já foi explicado, faz parte do cerimonial saudar com a continência o Pavilhão Nacional, que é arvorado na popa, das 8 horas até o pôr-do-sol.

Isto se faz ao entrar a bordo pela primeira vez e ao sair pela última vez no dia.

A INTERNACIONALIZAÇÃO DA AMAZÔNIA*

ARMANDO AMORIM FERREIRA VIDIGAL
Vice-Almirante (Refº)

SUMÁRIO

Introdução
Caracterização da área
A ação governamental na Amazônia brasileira
As razões da cobiça internacional
Energia
Água potável
Reserva mineral
Biodiversidade
Os pretextos para a internacionalização
A questão ambiental
A questão indígena
A questão do tráfico de drogas
Conclusões

* N.R.: Veja também:
- "Amazônia brasileira" – *RMB* – 1º trim./2000 – p. 89.
- "Conservação dos ecossistemas amazônicos" – *RMB* – 4º trim./2000 – p. 199.
- "A Amazônia, sua invasão, seu desmatamento e queimada" – *RMB* – 4º trim./2001 – p. 95.

INTRODUÇÃO

Falar sobre a Amazônia é como caminhar sobre o fio afiado de uma navalha. A cada passo é preciso máxima cautela, pois as idéias sobre a região dividem a sociedade e o analista corre o risco de ser acusado de xenofobia, vendo ameaças por todos os lados, ou de ingênuo, alheio à excepcional importância da Amazônia e, por conseqüência, à cobiça que ela desperta.

Há, ainda, outros aspectos que dificultam a abordagem.

Como a região é pouco conhecida, os dados das diversas fontes nem sempre coincidem. O mito e a lenda, desde tempos antigos, dominam a imaginação dos comentaristas; teorias, algumas muito pouco científicas, tornam quase impossível distinguir o falso do verdadeiro.

Os pressupostos, decorrentes de uma visão romântica inconseqüente (o mito do "bom selvagem") ou de interesses objetivos nem sempre confessáveis, são freqüentes e, em pouco tempo, transformam-se em convicções inabaláveis.

Além disso, há uma certa imprecisão dos autores sobre a Amazônia a que eles se referem, porque há várias.

CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA

Sob o ponto de vista geográfico, a Amazônia é a grande área formada pela bacia do Rio Amazonas, que compreende parte do território de seis países: Brasil, Venezuela, Colômbia, Peru, Equador e Bolívia. De acordo com esta definição, as três Guianas, que não fazem parte da bacia hidrográfica do grande rio, estão fora da Amazônia[1]

No Brasil, pela Lei 1.806, de 1953, que regulamentou um artigo da Constituição de 46 referente ao desenvolvimento da Amazônia, foi criada a Amazônia Legal brasileira, que, por força da política de desenvolvimento então estabelecida, estendeu a área da Amazônia no Brasil, bem além dos critérios puramente hidrográficos, para aplicação de incentivos fiscais. A Amazônia Legal, além de compreender toda a Região Norte do País, abrange o estado de Mato Grosso e a parte do Maranhão situada a oeste do meridiano 44° de longitude Oeste.

Quando da criação do Pacto Amazônico, em 1978 – uma tentativa para promover uma ação coordenada dos países membros para o desenvolvimento da região amazônica –, por razões de ordem política, foram incluídos a Guiana e o Suriname (a exclusão da Guiana Francesa, território de ultramar da França no continente sul-americano, deveu-se também a considerações políticas).

A Pan-Amazônia* – expressão algumas vezes usadas para distinguir a grande Amazônia, isto é, a que compreende toda a bacia do rio, as diversas Amazônias nacionais – tem uma superfície de 7 milhões de km2[2], representando 1/20 da superfície terrestre, 2/5 da América do Sul e 3/5 do Brasil. Ela dispõe de 1/3 das florestas latifoliadas existentes[3]. Estende-se por três fusos horários e pelos dois hemisférios.

Apesar desse imenso espaço físico, a Amazônia abriga apenas 2,5 milésimos da população terrestre.

---

* N.R.: A Pan-Amazônia não tem nada a ver com o Pacto Amazônico.

1 N.A.: Rigorosamente falando, há uma pequena penetração fluvial na República da Guiana, o que incluiria uma diminuta região do país na Amazônia. Em geral, porém, isso não é feito.

2 N.A.: Embora o Amazonas seja apenas o terceiro rio em extensão, a sua bacia é a maior do mundo, sendo duas vezes maior que a do Mississipi-Missouri e 2,5 vezes maior que a do Nilo.

3 N.A.: Isto é, de folhas largas.

A floresta cobre cerca de 70% da região, e é do tipo hiléia[4]; apesar das queimadas e da ação irresponsável de algumas madeireiras, a floresta ainda é praticamente virgem, já que somente 8% de sua área sofreu a ação antrópica, isto é, provocada pelo homem.

Costuma-se dizer que a região foi descoberta pelos espanhóis e conquistada pelos portugueses. De fato, a foz do Rio Amazonas foi avistada pela primeira vez em fevereiro de 1500 por Vicente Pinzón, que se referiu ao "mar dulce"[5], e mais tarde o rio foi reconhecido por Francisco Orellana, que começou a explorá-lo em 1534, a partir do Rio Napo, até chegar à foz do Amazonas, em 1542. A conquista portuguesa só começou quase 100 anos mais tarde, com a excursão de Pedro Teixeira (1637-9), que fez o percurso inverso ao de Orellana, indo da foz do Amazonas até Quito, no Peru, retornando mais tarde a Belém. Pouco mais tarde, a bandeira de Raposo Tavares chega ao Amazonas vindo pelo interior, complementando a ação colonizadora de Pedro Teixeira. O Tratado de Madrid (1750), ao reconhecer o princípio do *utis possidetis*, assegurou o domínio português sobre a região.

O Rio Amazonas, com o nome de Marañon, nasce no Lago Lauricocha, nos Andes Peruanos, a 4 mil metros de altura. Ao entrar no Brasil, passa a ter o nome de Solimões até receber o Rio Negro, afluente da margem esquerda, quando passa a ter o nome de Amazonas.

Dos Andes ao Atlântico, o Amazonas estende-se por cerca de 5,5 mil quilômetros, recebendo aproximadamente 11 mil afluentes, com em torno de 19 mil km navegáveis. É o rio mais caudaloso do mundo, despejando no Atlântico 643,5 milhões de m³ de água/dia, cerca de 60 vezes mais que o Nilo[6].

A Amazônia deveria pertencer aos Estados Unidos a fim de que para lá fossem enviados os escravos do sul do país

Mabthero Maury
(Em meados do século XIX)

A Amazônia Legal brasileira tem a área de 4,8 milhões de km², o que corresponde a aproximadamente 56,5% do território nacional; sob o critério hidrográfico, a Amazônia brasileira tem 3,2 milhões de km², ou seja, 37,6% do nosso território.

Segundo a Embrapa, a Amazônia brasileira é constituída por 50% de floresta densa, 30% de floresta aberta, 4% de mata de várzea, sendo os outros 16% de áreas não florestadas, compreendendo campos de várzea, campos de terra virgem e as chamadas manchas férteis, existentes em toda a área[7].

No Brasil, o Rio Amazonas estende-se por cerca de 3,1 mil km, sendo que, em qualquer época do ano, ele dá acesso a Tabatinga, na fronteira com a Colômbia e o Peru, a navios com calado de até 4,5 metros, e a Manaus, já nas margens do Rio Negro, a navios de até 10 m de calado.

4 N.A.: Expressão criada pelo sábio naturalista alemão Humbolt para definir a floresta amazônica como tropical úmida.

5 N.A.: Antes, portanto, da descoberta do Brasil. O volume de água descarregado pelo rio é tão grande que ainda a certa distância da foz os espanhóis sentiam o efeito da água doce.

6 N.A.: Devido à precipitação fluvial na região, os rios são caudalosos.

7 N.A.: Por exemplo, a região entre os Rios Tapajós e Xingu é constituída por terra roxa muito fértil, onde a atividade agrícola é intensa; a região de Humaitá (AM) é outra mancha fértil significativa.

A importância geopolítica da Amazônia brasileira evidencia-se na existência de 11 mil km de fronteiras terrestres e 1,6 mil km de fronteira marítima. A conecção entre a bacia fluvial, de boa navegabilidade, e o Atlântico faz com que a Amazônia se articule com os grandes mercados dos Estados Unidos e da União Européia.

A Amazônia brasileira, no sentido Leste-Oeste, tem cerca de 3 mil km, e, no Norte-Sul, de 2 mil.

Das 532 reservas indígenas catalogadas pela Funai, 358 estão na Amazônia, e dessas, cerca de 50% ainda não foram demarcadas. Uma das maiores reservas já demarcadas é a Reserva Ianomâni*, que envolve áreas de dois países – o Brasil e a Venezuela –, o que, evidentemente, é no mínimo uma inconveniência.

A Amazônia sempre foi objeto de atenção de pesquisadores de todo o mundo, mas, depois da Segunda Guerra Mundial, com o aumento do interesse sobre os problemas ambientais, ela passou a ser considerada como área prioritária

A AÇÃO GOVERNAMENTAL NA AMAZÔNIA BRASILEIRA

Desde os primeiros anos de colonização, os portugueses mantiveram fechadas as entradas marítimas da Amazônia a navios de bandeira estrangeira e esta situação perdurou até 1867, quando, por um decreto de 1866 de D. Pedro II, foi finalmente autorizado o trânsito de navios de todas as bandeiras na bacia amazônica brasileira[8].

As excursões de caráter científico eram, contudo, autorizadas, embora nem sempre os objetivos dessas excursões fossem os declarados[9].

A Amazônia sempre foi objeto de atenção de pesquisadores de todo o mundo mas, depois da Segunda Guerra Mundial, com o aumento do interesse sobre os problemas ambientais, ela passou a ser considerada como área prioritária. A UNESCO chegou a propor a criação de um Instituto Internacional da Hiléia Amazônica, idéia que não prosperou.

Em 1952, no governo constitucionalista de Vargas, foi criado o Instituto Nacional de Pesquisa Amazônica (INPA), com sede em Manaus, para a realização de pesquisas sistemáticas na Amazônia brasileira.

---

* N.R.: Veja também "A república socialista Ianomami" na *RMB* 2º trim./1997, pág. 237 e, para mais alguma outra informação, a *RMB* 2º trim./1993, pág. 267 e *RMB* 2º trim./2000, pág. 274.

8 N.R.: Desde 1854, porém, o Brasil assinara com o Peru um tratado que permitia a navios peruanos a navegação na parte brasileira do Rio Amazonas.

9 N.R.: Um exemplo notável é o da expedição do oficial da Marinha dos Estados Unidos Willian Lewis Herndon à Amazônia, em meados do século XIX, cujo objetivo não declarado era dar ao Governo dos Estados Unidos uma estimativa correta da potencialidade da Amazônia e da importância da livre navegação no grande rio. Devo ao Almirante Fernando Mendonça da Costa Freitas a lembrança do fato e o envio do artigo *Herndon, Maury and the Amazon Basin*, de 1971, de onde tirei preciosas informações.

Herndon era primo e cunhado do também oficial da Marinha dos Estados Unidos Malthew Maury, o criador da Oceonagrafia, que defendia a tese, que inspirou a expedição, de que a Amazônia deveria pertencer aos Estados Unidos a fim de que para lá fossem enviados os escravos do sul do país, livrando-se assim os americanos da sua população negra e aproveitando-se ainda do trabalho escravo numa região rica em recursos naturais.

Hoje, o INPA é um órgão de excelência sobre a região, possuindo um herbário com mais de 180 mil espécies da flora regional; 200 mil insetos já catalogados e mais 5 milhões conservados em álcool para posterior catalogação; coleção de vertebrados com 1.814 répteis, 2.500 mamíferos e 100 mil exemplares de peixes. Uma mostra extraordinária da biodiversidade da região.

No ano seguinte, foi criada a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônica (SPVEA), transformada em 1966 em Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), com sede em Belém, hoje tristemente famosa por não ter promovido, como era o seu objetivo, o desenvolvimento da área e ter servido de pretexto para o desvio dos recursos públicos lá aplicados.[10]

A Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) foi criada em 1957, dando a Manaus a condição de Porto Livre. Em 1967, foram estabelecidos para a ZFM – uma área física de 10 mil km², tendo como centro a cidade de Manaus – incentivos fiscais por 30 anos para a implantação de um pólo industrial, comercial e agropecuário. É então definida a Amazônia Ocidental, abrangendo os Estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima. No ano seguinte, os benefícios da ZFM foram estendidos para toda a Amazônia Ocidental.

A mudança da capital para Brasília, em 1960, deu ensejo à conquista do centro-oeste do Brasil; com a produção agrícola do cerrado surgiu a necessidade de escoá-la para os grandes centros consumidores e, graças à articulação da bacia amazônica com o Atlântico, impôs-se o seu transporte até os portos fluviais do Amazonas e daí para os mercados externos. As rodovias Brasília-Belém, Brasília-Cuiabá-Santarém, Cuiabá-PortoVelho-Manaus são as grandes vias que ligam o centro-oeste à Amazônia criando um sistema multimodal – rodovia-hidrovia – de grande significado estratégico[11].

Deve-se reconhecer que a rodovia tem um papel de fixação do homem à terra maior que o do rio, que é, entretanto, insuperável como via de transporte

Na década de 70 é ativado o Projeto Radar da Amazônia (Radam), que teve o propósito de inventariar em bases científicas a superfície e o subsolo da região. As informações obtidas com o Radam ainda são a melhor fonte de informações – muitas vezes são as únicas – sobre as características geográficas da Amazônia (mapas geológicos, geomorfológicos, cobertura vegetal e pedologia)[12].

Em 1985, é criado a Projeto Calha Norte, que tinha como grandes objetivos o estabelecimento de um arco de presença e se-

10 N.A.: Por essa razão, pela Medida Provisória 2.145, de 2/5/01, a Sudam foi extinta, sendo criada a Agência de Desenvolvimento da Amazônia e o Fundo de Desenvolvimento da Amazônia. A Amazônia a que se refere a Medida Provisória é a Amazônia Legal. Para 2001, já foram previstos R$ 308 milhões para o Fundo e, para 2002, R$ 440 milhões; a partir daí, até 2013, esse valor será atualizado pela variação acumulada da receita corrente líquida da União.

11 N.A.: Menos êxito tiveram as rodovias, ainda inconclusas, paralelas ao Amazonas, como a Transamazônica, que tinha o propósito de cortar as três grandes rodovias perpendicularmente, criando uma malha rodoviária significativa, e a Perimetral Norte, cujo objetivo era revitalizar a região à margem esquerda do Amazonas. Deve-se reconhecer que a rodovia tem um papel de fixação do homem à terra maior que o do rio, que é, entretanto, insuperável como via de transporte.

12 N.A.: Pedologia é o estudo do solo.

gurança de Tabatinga até Macapá, por meio da instalação de agências de diversos órgãos públicos federais – como Ministério da Saúde, Funai, Ibama, Polícia Federal –, além das Forças Armadas. Infelizmente para o País, apenas as Forças Armadas fizeram o seu trabalho, ficando o projeto limitado à criação de pelotões de fronteira, com pequenos efetivos, nas proximidade dos quartéis já existentes ou dos campos de pouso da Força Aérea ou dentro do alcance dos navios da Marinha para apoio logístico[13].

Ainda nos anos 80, foi criado o Grupo-Executivo para as Terras do Baixo Amazonas (Gebam), com o propósito de promover e acompanhar projetos de desenvolvimento e colonização daquela região e propor medidas para a solução de seus problemas fundiários.

O Sistema de Proteção da Amazônia (Sipam) foi criado em 1990; sua principal componente é o Sistema de Vigilância da Amazônica (Sivam), cuja implementação só foi iniciada em 1997.

O Sivam é uma rede de coleta e processamento de informações que tem como objetivo levantar, tratar e integrar todas as informações obtidas por cada órgão governamental presente na Amazônia. O sistema deverá estar operacional em 2002.

A presença governamental mais ativa na região amazônica é, e sempre foi, a das Forças Armadas: os postos de fronteira guarnecidos pelo Exército, a conquista paulatina mas contínua da bacia hidrográfica feita pelos navios da Marinha, a multiplicação dos campos de pouso para os aviões da Força Aérea são realizações que representam uma importante contribuição para a segurança da área, além do significado que têm para o desenvolvimento, pois os militares dão instrução e apoio médico-sanitário às populações isoladas onde não chegam os outros órgãos governamentais, e, mais importante, pela ação cívica que acompanha essas realizações.

"O Brasil deveria delegar parte de seus direitos sobre a Amazônia aos organismos internacionais competentes"

Gorbachev
(ex-premier da União Soviética, presidente de ONG)

Ainda no passado recente, o Brasil permitiu a instalação de projetos para o desenvolvimento da Amazônia de inspiração e capital totalmente estrangeiro: a Fordlândia, na década de 40, um retumbante fracasso; o Projeto Jari, na década de 70, nacionalizado e redirecionado posteriormente. Hoje, isso já não me parece possível devido à maior consciência dos brasileiros da importância da Amazônia e dos riscos de sua desnacionalização.

A partir da década de 60, alguns importantes projetos têm tido prosseguimento, tais como:

13 N.A.: Por essa razão, o Projeto Calha Norte vem sendo acusado de ser um projeto de militarização da Amazônia, quando o seu mais importante objetivo é, pelo contrário, a "civilização" da área, transmitindo às populações locais as noções fundamentais de cidadania. Hoje, o Ministério da Saúde vem contribuindo para a assistência às populações ribeirinhas fornecendo as equipes de saúde que guarnecem os Navios de Assistência Sanitário-Hospitalar (NASH) que, em número de três, são operados pela Marinha.

– a Hidroelétrica de Tucuruí, no Rio Tocantins – embora o Tocantins não pertença à bacia amazônica[14], as conseqüências da disponibilidade de energia elétrica para a região amazônica foram muito importantes;

– a descoberta e a exploração da província mineral de Carajás;

– a construção e operação da fábrica de alumínio da Alumar, no Maranhão;

– igualmente a da Albrás-Alunorte, em Barcarena, no Pará;

– a extração de bauxita na região do Rio Trombetas, a cargo da Mineração Rio do Norte;

– a reorientação do Projeto Jari, para a produção de caulim e celulose branqueada, próximo à fronteira entre o Pará e o Amapá;

– a recente integração da rodovia Cuiabá-Porto Velho com a hidrovia do Rio Madeira e a região produtora de Mato Grosso, fazendo chegar ao porto de Itacoatiara a produção daquele Estado, está permitindo uma redução do custo do transporte de tal ordem que a soja, por exemplo, pode chegar aos mercados americano e europeu a preços altamente competitivos no mercado internacional[15];

– a criação do Corredor Multimodal de Transporte da Região Norte, que compreenderá a continuação da Ferrovia Norte-Sul, a implantação da Hidrovia Araguaia-Tocantins[16] e a melhoria da Rodovia Belém-Brasília, garantirá, através do uso de todos os meios de transporte, a abertura de um corredor de exportação de extraordinário valor, trazendo a produção do meio-oeste para os portos de Itaqui e Ponta da Madeira, ambos no Maranhão, e Vila do Conde, no Pará.

Resta ainda o maior de todos os projetos, que terá conseqüências inimagináveis para a região e para o País: a saída para o Pacífico. A possibilidade dessa saída se dar através da Amazônia, para um ou mais portos peruanos – Callao, Ilo e Matarani –, é real.

Devemos considerar, porém, que as vulnerabilidades da Amazônia são grandes. Além da imensidão dos espaços e da baixa densidade populacional, que constituem em si mesmos um formidável obstáculo ao desenvolvimento, a região sofre a ação indiscriminada de madeireiros e de garimpeiros ilegais, de narcotraficantes e de praticantes de todos os tipos de ilícitos. A questão indígena está longe de ter solução e, muito provavelmente, será necessária uma ampla e drástica revisão dos princípios que têm norteado a ação governamental nesse setor.

14 N.A.: O Tocantins deságua na Baía de Marapatá, no Rio Pará. Com o Araguaia forma a bacia Tocantins-Araguaia. Há duas eclusas em construção no Tocantins que, quando prontas (possivelmente em 2002 e 2003), darão à hidrovia Tocantins-Araguaia mais de mil quilômetros de extensão. A hidrovia do Rio Capim, que sai de Tocantins até o porto de Vila do Conde, em Belém, escoa a produção de caulim através desse porto.

15 N.A.: Itacoatiara está cerca de 270 km de Manaus. O porto tem uma área de aproximadamente 150 mil metros quadrados e é capaz de movimentar 5 milhões de toneladas de soja por ano. Os grãos colhidos no Mato Grosso percorrem 980 km de caminhão até Porto Velho, pela Rodovia Cuiabá-Porto Velho, sendo transferidos no Rio Madeira para nove balsas, com capacidade de 18 mil tons, que, depois de percorrerem 1.115 km do rio, chegam a Itacoatiara, no porto da Hermasa Navegação da Amazônia. Daí, os grãos são armazenados ou transferidos para navios Panamax, de 60 mil tons., que os transportam para o exterior.No ano de 2000, foram transportadas 905 mil toneladas de soja, gerando uma receita de US$ 174 milhões, 36% a mais que em 1999; em 2001, espera-se transportar 1,1 milhão de toneladas (no período de janeiro a julho já se transportara mais do que em todo o ano 2000).Próximo do terminal graneleiro, a Hermasa opera um terminal de fertilizantes, provenientes, na atualidade, de Israel, fazendo o trânsito no Madeira um dos mais intensos do Brasil.

16 N.A.: A obra está paralisada por ação de naturalistas brasileiros e ONGs internacionais relacionadas com o meio ambiente através de sucessivas liminares concedidas pela justiça brasileira.

O aumento contínuo do número de Organizações Não Governamentais (ONGs) na área – já há mais de uma centena delas – é um dado que não pode deixar de ser considerado em qualquer análise da Amazônia. Se há muitas bem-intencionadas, agindo sob inspiração de sentido humanitário, outras há cujas intenções não são claras e que podem representar ameaça aos interesses nacionais.

O mesmo pode-se dizer das missões religiosas, tão comuns na região.

AS RAZÕES DA COBIÇA INTERNACIONAL

Para uma avaliação das riquezas da Amazônia que possam justificar a cobiça internacional, vamos analisar o potencial da região em relação à energia, água potável, riqueza mineral e, finalmente, biodiversidade.

Energia

Um dos maiores problemas da humanidade é o de geração de energia, da qual somos tão dependentes.

A forma mais óbvia de geração de energia na Amazônia é a **hidroelétrica** e, de fato, a potencialidade da região a esse respeito é muito significativa. Embora os problemas ambientais[17] não permitam o desenvolvimento de grandes usinas hidroelétricas do tipo clássico, não será difícil a utilização de "usinas a fio d'água", que aproveitam o fluxo natural do rio em direção à sua foz. Um simples desenvolvimento tecnológico permitirá a construção de muitas pequenas usinas desse tipo, fazendo com que alguns analistas afirmem que 2/3 do potencial hidroelétrico a explorar no Brasil estejam na Amazônia.

A queima de combustíveis fósseis é responsável por 97% da energia consumida pela humanidade. Os países desenvolvidos são responsáveis por 73,6% desse total

*

Os Estados Unidos, o grande poluidor individual, recusam-se a assinar o Protocolo de Quioto, sob a alegação de que não podem prejudicar as suas indústrias

A energia produzida hoje ainda é majoritariamente a produzida **por combustível de origem fóssil**, apesar dos impactos negativos dessa prática sobre o meio ambiente. Guerras têm sido feitas pelo domínio das áreas onde estão as maiores reservas de petróleo. Sendo o petróleo um bem não renovável e sendo crescente o seu uso desde o início da revolução industrial, no fim do século XVIII, a descoberta de novas reservas passa a ter um extraordinário valor estratégico.

A Amazônia é, nesse aspecto, uma das regiões menos exploradas do mundo e o seu potencial é ainda uma incógnita. Na Amazônia brasileira, apesar disso, já há uma Província Petrolífera em plena produção, localizada na bacia do Rio Urucu, na confluência dos Rios Tietê e Coari. Ela pode produzir por dia cer-

17 N.A.: Sendo o Amazonas um rio de planície, o seu desnível de Tabatinga à foz é quase insignificante, da ordem de 20 milímetros por quilômetro. O rio se desloca na calha principal com uma velocidade de 3 a 4 nós, podendo esse valor chegar a 5 nós nos trechos mais estreitos.

ca de 60 mil barris de óleo, 6 milhões de metros cúbicos de gás natural (é a maior reserva de gás já descoberta no Brasil) e mais de mil toneladas de GLP (gás de cozinha). A produção de Urucu abastece todo o Estado do Amazonas, especialmente a cidade de Manaus; através de gasodutos, o gás natural chega até Porto Velho. Novas jazidas, em fase de avaliação, foram localizadas na Bacia do Juruá. Na medida em que decresçam as reservas conhecidas de petróleo, a pesquisa de novas reservas aumentará e a Amazônia é uma imensa região ainda virgem a esse respeito.

No que diz respeito à produção de **energia nuclear**, apesar do nosso desconhecimento sobre a Amazônia, há estimativas de que cerca de 2% do urânio natural e 30% das reservas de tório existentes no mundo estejam na Amazônia brasileira. A confirmação dessas expectativas – que muito facilmente poderão ser superadas – dará à região um enorme potencial para a geração de energia nuclear.

É, entretanto, na produção de **energia da biomassa** que se encontra a esperança de transformar a Amazônia na maior produtora de energia do mundo. Diz o professor Bautista Vidal:

"O futuro da energia está nos trópicos, notadamente no Brasil, onde o Sol é o fator natural de fornecimento de energia por meio da vasta floresta tropical."

A diminuição das reservas de petróleo – pode-se estimar que elas durem talvez um pouco mais de 40 anos – e o aumento dos custos de sua exploração tornam a biomassa – onde a energia solar é fixada através da fotossíntese – uma fonte alternativa, limpa sob o ponto de vista ecológico e inesgotável porque renovável.

A biomassa florestal energética, isto é, a lenha e seus derivados, como o carvão vegetal, o gás, o alcatrão, representa "o segmento quantitativamente mais importante do modelo de desenvolvimento econômico e social baseado no uso e na valorização da biomassa tropical". Um programa racional, que se coadune com as peculiaridades da região, garantirá esse aproveitamento com a preservação da floresta.

Um outro segmento de extrema relevância é a produção de **óleo diesel a partir de óleos vegetais combustíveis**, como o dendê, a mamona etc. Só na Amazônia existem em torno de 70 milhões de hectares de áreas adequadas ao plantio do dendê, com produtividade média de 4 toneladas/ano/hectare (o plantio de forma perene ou semiperene se desenvolve em solos relativamente pobres). Dessa forma, seria possível produzir pouco mais de 5,8 milhões de barris/dia de óleo diesel na área disponível na Amazônia. Citamos mais uma vez Bautista Vidal:

"Na região amazônica, mantendo-se a floresta em pé, pode-se obter com o óleo extraído do coquinho do dendê o equivalente à produção atual de petróleo da Arábia Saudita. Isso apenas do dendê, embora existam no Brasil centenas de óleos vegetais que podem substituir esse derivado de petróleo, como o óleo de mamona, babaçu, girassol, colza, amendoim e tantos outros".

O agravamento da crise de água potável ou aproximação do esgotamento das reservas de petróleo poderão dar aos países amazônicos um poder que as grandes potências não aceitarão

Toda essa imensa potencialidade energética amazônica pode ser usada preservando-se as características básicas da região, ao contrário do que hoje se pratica quando se substitui a floresta por culturas tradicionais e por pastagem. A utilização da floresta para fins energéticos, através da rotação do sub-bosque, mantendo-se a cobertura dos extratos superiores, é ecologicamente correta.

Uma das mais importantes aplicações da biomassa florestal é a da **siderurgia de carvão vegetal**. Até 1946, toda a produção de ferrogusa e aço brasileira estava baseada no carvão vegetal. Depois disso, o grande desenvolvimento de nossa siderurgia teve como base tecnologia japonesa, que usa o carvão mineral importado. Hoje, impõe-se a reversão dessa dupla dependência, tecnológica e energética, voltando-se a usar o carvão vegetal.

Não se deve julgar que a agricultura energética vá prejudicar a agricultura de alimentos. Como mostra o professor Vidal, para alimentar uma população de 160 milhões seria necessária uma área de 26 milhões de hectares ou apenas 3% do território nacional.

Uma reserva que se estende por dois Estados, como é o caso da reserva Ianomâni, representa insuportável vulnerabilidade estratégica

*

A insistência da comunidade internacional em se referir à "Nação Ianomâni" é a primeira etapa de um processo que visa ao reconhecimento da autonomia da região sob mandato das Nações Unidas

Embora não relacionado especificamente com a Amazônia, mas um segmento importante na valorização da biomassa tropical como produtora de energia, é a produção de etanol a partir da cana-de-açúcar e da mandioca (Proálcool). Com a tecnologia atual, a produtividade média desse tipo de cultura é da ordem de 6 mil litros de etanol/ha/ano. Nessas condições, uma produção de 50 bilhões de litros/ano, ou 880 mil barris de álcool/dia, quantidade muito superior às necessidades previstas para atender ao consumo nacional até o fim do século, necessitaria de 8,5 milhões de hectares, ou, aproximadamente, 1% do território nacional[18].

Para concluir, mais uma vez apelamos para Bautista Vidal:

18 N.A.: A matriz energética brasileira, ano de 1997, mostra como ainda é pequena a contribuição da biomassa (18,5%):

Derivados de petróleo e gás natural	37,4%
Energia hidroelétrica	38,6%
Lenha e carvão vegetal	7,8%
Bagaço de cana	7,4%
Álcool	3,3%
Coque de carvão mineral	3,0%
Carvão mineral	1,0%
Outros	1,5%

Com a tecnologia já disponível, o total da energia da biomassa poderia passar dos 18,5 % para 40%.

"A importância estratégica desse programa pode ser evidenciada por sua contribuição em pelo menos três áreas distintas: desenvolvimento regional, contribuição ao equilíbrio do balanço de pagamentos e redução dos custos dos alimentos, além da criação de empregos, redução da dependência externa e aumento do poder nacional."

Água potável

Um dos maiores problemas do século XXI será, sem dúvida, o da falta de água doce. Muitas guerras no passado, e ainda hoje, foram motivadas pelo controle das regiões produtoras de petróleo; no futuro, é possível que elas sejam feitas pelo controle dos mananciais de água doce.

O planeta Terra dispõe de 1.400 milhões de quilômetros cúbicos de água. Deste volume, 97% são de água salgada e os 3% restantes são de água doce. Da água doce existente, 77% correspondem à água congelada nas duas calotas polares, 22% às águas subterrâneas e apenas 1% corresponde às águas superficiais (rios, lagos etc). Aparentemente, a água doce disponível seria suficiente, embora mal distribuída, mas a degradação ambiental provocada pelo homem vem contaminando as águas subterrâneas e as superficiais, podendo-se prever que, dentro de mais algumas dezenas de anos, em especial nas regiões mais desenvolvidas, surjam sérios problemas de água (há previsões de que em 2025 já haverá escassez de água nos Estados Unidos).

Excluídos os pólos, a Amazônia é o maior reservatório de água doce do mundo, mas como o aproveitamento da água das calotas polares é uma possibilidade remota, não só pelo alto custo como pela incerteza quanto às conseqüências causadas ao ecossistema mundial, a Amazônia, a esse respeito, é vital.

Na década de 80 foram localizados, na serra do Rio Surucucu, em Roraima, depósitos consideráveis de cassiterita, o minério de estanho, com o teor de 80%, praticamente à flor da terra (a 70 centímetros da superfície); até então, as principais reservas conhecidas eram as da Malásia, com minério de estanho de teor de 36%, encontrado a 150 metros de profundidade

Os 15 maiores rios do mundo são responsáveis por 1/3 da água superficial da terra e o Amazonas sozinho responde por 15% desse total, sendo o maior caudal do planeta. Há outros três rios amazônicos entre os dez maiores rios do mundo: o Juruá, o Madeira e o Purus são, respectivamente, o 8º, o 9º e o 10º rios mais extensos do planeta. A bacia amazônica como um todo corresponde a 1/5 de toda água superficial do planeta.

Reserva mineral

A Amazônia é a maior reserva mineral do globo. A área coberta pelo Pacto Amazônico, que inclui as três Guianas, compreende pelo menos seis gigantescas províncias minerais. A reserva de Carajás, por exemplo, já em produção, é a maior reserva polimineralizada do planeta, com aproxima-

damente 20 bilhões de toneladas de minério de ferro, com teor de 60%; 1 bilhão de toneladas de minério de cobre, a 1%; 150 milhões de toneladas de níquel, a 1,5%; além de boas quantidades de manganês, estanho, chumbo, zinco, molibdênio, tungstênio, cromo, prata, alumínio e amianto.

Na Amazônia, não só as reservas minerais são colossais, mas o teor do minério é muito elevado em relação à média mundial. Assim, na década de 80 foram localizados, na serra do Rio Surucucu, em Roraima, na fronteira do Brasil com a Venezuela, depósitos consideráveis de cassiterita, o minério de estanho, com o teor de 80%, praticamente à flor da terra (a 70 centímetros da superfície)[19]. Recentemente, a maior reserva de nióbio do mundo foi localizada próximo a São Gabriel da Cachoeira, no alto Rio Negro; estas reservas correspondem a 90% das reservas conhecidas de nióbio e, muito provavelmente, este será um dos minerais mais importantes deste século XXI.

Biodiversidade

Um dos mais espetaculares desenvolvimentos de nossa era é o da biotecnologia. Segundo estimativas sérias, a Pan-Amazônia dispõe de 30% do banco genético do planeta, sendo a maior fonte natural de produtos farmacêuticos, bioquímicos e agronômicos. É possível que todas as patologias e disfunções do planeta possam encontrar solução na Amazônia.

Dados disponíveis no Sivam apontam que na Amazônia existem 200 espécies de árvores diferentes por hectare, 1.400 tipos de peixes, 1.300 espécies de pássaros e 300 de mamíferos, totalizando cerca de 2 milhões de exemplares.

Com a queda do Muro de Berlim, em 1989, e o fim da Guerra Fria, começou a delinear-se uma nova ordem mundial que, com a desagregação da União Soviética, em 1991, caracteriza-se pela existência de uma única superpotência, os Estados Unidos, de caráter nitidamente intervencionista

Laboratórios internacionais têm obtido patentes de produtos farmacêuticos desenvolvidos geneticamente de produtos naturais da Amazônia (o caso do urucum é bastante conhecido).

A biopirataria é hoje uma realidade cujo controle, como é fácil de perceber, é absolutamente impossível.

OS PRETEXTOS PARA A INTERNACIONALIZAÇÃO

Identificadas as razões da cobiça internacional pela Amazônia, fica fácil apontar os possíveis pretextos para a sua internacionalização.

O quadro político-estratégico atual aumenta as possibilidades de intervenção, não necessariamente armada, mas, mais facilmente, através de pressões políticas, econômicas ou de outra ordem.

Com a queda do Muro de Berlim, em 1989, e o fim da Guerra Fria, começou a de-

19 N.A.: Quando essa descoberta foi anunciada, houve acentuada queda nos preços internacionais do estanho, já que, até então, as principais reservas conhecidas eram as da Malásia, com minério de estanho de teor de 36%, encontrado a 150 metros de profundidade.

linear-se uma nova ordem mundial, que, com a desagregação da União Soviética, em 1991, caracteriza-se pela existência de uma única superpotência, os Estados Unidos, de caráter nitidamente intervencionista. Superadas as dificuldades econômicas decorrentes da disputa hegemônica com a ex-União Soviética[20], os Estados Unidos vêm se posicionando como árbitro da nova ordem mundial. Delineia-se um mundo praticamente monopolar. As recentes intervenções da OTAN, totalmente dominada pelos Estados Unidos, na Bósnia-Herzegovina e, especialmente, em Kosovo, sem qualquer consulta ao Conselho de Segurança das Nações Unidas, portanto, em clara violação à Carta das Nações Unidas, comprova nitidamente a crescente tendência intervencionista. Segundo declarações recentes do ex-Presidente Clinton, sempre que não houver concordância entre os interesses dos Estados Unidos e os da ONU, os Estados Unidos intervirão sem ouvirem o Conselho de Segurança – na verdade, o receio do veto da Rússia ou da China é a motivação para não fazer a consulta.

Os princípios de não-intervenção e autodeterminação, que foram os fundamentos das relações internacionais durante a Guerra Fria, foram agora relegados a plano secundário.

O Estado, num mundo cada vez mais globalizado e de crescente tendência para a regionalização, vai abrindo mão de suas prerrogativas, por sua própria vontade, quando adere a organismos transnacionais governamentais – como é o caso da ONU, OEA, Nafta, Mercosul, União Européia etc. – ou por força de pressões internacionais feitas de Estado para Estado ou feitas por ONGs, cada vez mais numerosas e mais poderosas.

Esta verdadeira "desnacionalização" do Estado não ocorre, porém, com a mesma intensidade em relação a todos os Estados. São os Estados de menor poder nacional os objetos preferenciais das pressões.

Os princípios de não-intervenção e autodeterminação, que foram os fundamentos das relações internacionais durante a Guerra Fria, foram agora relegados a plano secundário

A Marinha dos Estados Unidos abandonou a sua postura clássica de "Marinha de águas azuis" para a de "Marinha litorânea", projetada para apoiar ações de intervenção. A OTAN abandonou os limites a que se tinha imposto pelo Tratado de Washington e está se estendendo para o leste europeu; há, no interior da organização, uma forte corrente que defende a sua atuação em qualquer parte do mundo, sempre que os interesses ocidentais possam estar em risco, porque, segundo alegam, de outra forma ela perderia credibilidade. A União Européia está desenvolvendo uma Força de Intervenção Rápida, para intervir *out of Europe*, onde os seus interesses sejam considerados ameaçados.

20 N.A.: Os Estados Unidos rapidamente recuperaram a sua economia depois da Guerra Fria, e, por causa disso, a sua política externa vai se caracterizando por uma certa arrogância imperial que ainda não existia à época da Guerra do Golfo (1990-1), quando o seu principal esforço foi para conseguir o apoio político da comunidade internacional, tanto bilateralmente como através do Conselho de Segurança das Nações Unidas, e econômico da Alemanha, Japão, Kuwait e Arábia Saudita.

Após essas considerações estratégicas – que claramente favorecem as intervenções – e a identificação das reais riquezas da Amazônia – que, com certeza, podem despertar a cobiça internacional –, vamos discutir certas questões que podem ser usadas como pretexto – as alegações são sempre apresentadas sob as mais nobres alegações – para justificar a internacionalização da Amazônia.

A questão ambiental

Para muitos, a maior floresta tropical (*rain forest*) existente é o pulmão do mundo e, por essa razão, deve permanecer intocada, na qualidade de "patrimônio da humanidade".

François Mitterand, ao defender idéias de "soberania relativa" e a "doutrina de ingerência", tinha em mente a Amazônia. O ex-vice-presidente dos Estados Unidos, Al Gore, nunca escondeu o seu ponto de vista: "ao contrário do que os brasileiros pensam, a Amazônia não é deles, mas de todos nós". Gorbachev, ex-premier da União Soviética e hoje presidente de uma das mais importantes ONGs, declarou que "o Brasil deveria delegar parte de seus direitos sobre a Amazônia aos organismos internacionais competentes".

As queimadas na Amazônia recebem a mais ampla divulgação na mídia internacional, mesmo quando elas se dão em áreas desflorestadas que serão usadas para plantio. Apesar da ação ilegal de madeireiros, apenas 8% da floresta foi destruída.

Com o aumento da interferência do homem sobre a natureza, principalmente após o início da era industrial no fim do século XVIII, a atmosfera começou a receber quantidades de gases muito superiores às resultantes dos fenômenos naturais, sem que se criassem dispositivos capazes de controlar esse excesso. A queima de combustíveis fósseis, responsável por 97% da energia consumida pela humanidade, despeja na atmosfera cerca de 5,3 bilhões de toneladas de dióxido de carbono – dado de 1987 – e a quantidade descarregada vem aumentando 7,5% ao ano. Os países desenvolvidos são responsáveis por 73,6% desse total. Desde o início da era industrial até hoje, a concentração de dióxido de carbono na atmosfera elevou-se de 280 para 353 partes por milhão (ppm).

Os objetivos preferenciais das pressões nesta verdadeira "desnacionalização" do Estado são os de menor poder nacional

Na opinião de alguns técnicos, a preservação da floresta é essencial para impedir o agravamento dessa situação. Outros técnicos, porém, alegam que a concentração de carbono na atmosfera seria controlada pelos oceanos, estes sim os verdadeiros pulmões do mundo, através da variação do grau de acidez de suas águas. Na dúvida, ou sob outras motivações, as pressões internacionais para a preservação da floresta são crescentes.

Embora não haja nenhuma dúvida de que o maior responsável pelo despejo de gás carbônico na atmosfera é a descarga das indústrias e dos automóveis, os Estados Unidos, o grande poluidor individual, recusam-se a assinar o Protocolo de Quioto, uma tentativa de certa importância para reduzir a emissão de gases, sob a alegação de que não pode prejudicar as suas indústrias. Responsabilizar o desmatamento da Amazônia pelo agravamento do efeito estufa é apenas um pretexto para internacionalizá-la e desviar a atenção do mundo do verdadeiro problema.

É óbvio que defendemos o cumprimento de um programa adequado para a Amazônia, onde sejam proibidas as queimadas mesmo nas áreas desflorestadas (a queimada elimina a umidade do solo, logo prejudica a sua fertilidade); onde as derrubadas de árvores sem controle sejam impedidas por prejudicarem o delicado ecossistema; onde os garimpos ilegais, que poluem com mercúrio os rios da região, sejam definitivamente fechados.

Incontestavelmente, a nossa maior defesa contra a internacionalização da Amazônia está na exploração racional de suas riquezas, respeitando a natureza mas sem perder de vista que o homem deve ser o objeto do desenvolvimento.

A Marinha dos Estados Unidos abandonou a sua postura clássica de "Marinha de águas azuis" para a de "Marinha litorânea", projetada para apoiar ações de intervenção

A questão indígena

A política indigenista brasileira é um dos maiores equívocos de nossa história.

A pretexto de se preservar a "cultura" indígena, está se procurando isolar os povos nativos em gigantescas reservas, maiores do que muitos Estados europeus, onde os índios estariam livres dos malefícios da civilização. A dimensão das reservas é justificada pelo nomadismo dos selvícolas, importante elemento da sua cultura (se é que é válido equiparar o deslocamento dos índios de um lugar para o outro devido ao esgotamento da área ocupada ao verdadeiro nomadismo, como, por exemplo, dos berberes do norte da África).

Tal política, que peca pela total falta de bom senso, é uma clara demonstração de que a racionalidade é posta de lado quando há um forte envolvimento emocional ou ideológico. Ela é totalmente irrealizável, pois, na atualidade, com o desenvolvimento das comunicações, é absolutamente impossível isolar uma comunidade, por mais longínqua e de difícil acesso que seja o seu *habitat*; a história comprova que nenhuma barreira jamais conteve o avanço da civilização.

A política **não faz sentido**, já que seria uma tolice negar aos índios o acesso à educação e à medicina moderna[21], aspectos positivos de nossa cultura[22], ou fazê-los retornar a hábitos antigos, como o canibalismo, elemento cultural muito importante no passado.

A política **não é inteligente** – sinto-me tentado a dizer que é estúpida – porque, sem trazer nenhum benefício aos índios, prejudica o País, impedindo que este grupo de brasileiros possa, através de sua integração à Nação, trazer a sua contribuição à nacionalidade.

A política **é racista** porque, embora alegue o respeito aos direitos humanos dos índios, na verdade despreza os índios e os considera inferiores, incapazes de assumir as responsabilidades dentro de uma sociedade moderna.

Finalmente, a política **é impatriótica** porque nos torna extremamente vulneráveis a acusações internacionais de violações dos

21 N.A.: Ainda que ela tenha aspectos indesejáveis.

22 N.A.: Apesar da potencialidade farmacêutica de alguns produtos da floresta, não creio que os curandeiros possam fazer o melhor pela saúde dos índios.

direitos humanos e até de genocídio, já que será impossível evitar ações eventuais de bandidos e contraventores nas áreas de reserva, com conseqüências nefastas para a integridade dos índios[23].

As pressões internacionais no sentido da manutenção dessa política absurda são grandes; a mídia nacional abraçou entusiasticamente a "causa dos índios", levando a opinião pública, mal esclarecida, a defendê-la intransigentemente. Hoje, qualquer manifestação contrária a essa tola política é vista como demonstração da intolerância e falta de respeito aos direitos humanos dos índios, quando é exatamente o contrário.

Uma reserva que se estende por dois Estados, como é o caso da reserva Ianomâni*, representa insuportável vulnerabilidade estratégica. A insistência da comunidade internacional em se referir à "Nação Ianomâni" é a primeira etapa de um processo que visa ao reconhecimento da autonomia da região sob mandato das Nações Unidas[24].

A segregação dos índios em reservas, esta espécie de jardim zoológico, onde eles ficarão expostos à pesquisa de antropólogos totalmente desvinculados da realidade e à curiosidade de turistas "ecológicos", ávidos para vislumbrar o "bom selvagem", livre no seu ambiente natural, é uma violência praticada contra esses brasileiros que precisam ser, o mais rapidamente possível, integrados à sociedade[25].

O ex-vice-presidente dos Estados Unidos, Al Gore, nunca escondeu o seu ponto de vista: "ao contrário do que os brasileiros pensam, a Amazônia não é deles, mas de todos nós"

A questão do tráfico de drogas

A Amazônia, devido à sua imensidão e ao seu vazio populacional, é uma região onde a fiscalização de qualquer ilícito é bastante problemática, exigindo vultosos recursos humanos e materiais. Os grandes produtores de drogas, estabelecidos na Bolívia, no Peru, e principalmente na Colômbia, conhecem bem essa situação, e usam a Amazônia para trânsito de seus produtos.

Como os Estados Unidos são o grande mercado consumidor, e em face das dificuldades de reprimir o consumo da droga, as autoridades americanas têm procurado promover, nos países produtores, intensa campanha para erradicação das plantações e

* N.R.: Veja N.R. da pág. 84 deste artigo.

23 N.A.: Um recente incidente na reserva Ianomâni, de ínfimas proporções, levou um procurador da República do Brasil a declarar que o País estava cometendo genocídio contra os povos da floresta. Mais tarde, verificou-se que o incidente sequer ocorrera na reserva brasileira e sim na venezuelana, por ação de garimpeiros irregulares.

24 N.A.: Existe em tramitação na ONU um projeto da índia guatemalteca Rigoberta Menchú, Prêmio Nobel da Paz pelo seu trabalho em prol dos povos indígenas, concedendo "autonomia" aos povos primitivos.

25 N.A.: Nesse sentido, a ação governamental deve ser pronta e abrangente, criando os meios necessários para que a integração se faça sem provocar um choque cultural.

destruição dos laboratórios de refino. O grande esforço está sendo feito no momento na Colômbia. A complicada situação política desse país[26], com o envolvimento dos grupos de guerrilha com os narcotraficantes, torna a operação muito problemática, aumentando a possibilidade de incidentes de fronteira, inclusive com o Brasil. Embora até o momento a participação norte-americana pareça ser apenas financeira, exceto pela presença de "observadores" – foi assim, exatamente, que teve início a intervenção no Vietnã –, a posição brasileira de não permitir a violação de suas fronteiras por quaisquer grupos armados, inclusive das forças de repressão governamentais, poderá gerar atritos com os Estados Unidos, que não terão dúvida em acusar o Brasil de estar impedindo o combate efetivo aos traficantes de drogas.

Como não parece ser possível um eficaz combate às drogas na Colômbia sem uma solução prévia para a crise política, o problema não tem solução a curto prazo e a instabilidade na região permanecerá ou aumentará. O fato de o Suriname ser um importante ponto para o trânsito de drogas para os Estados Unidos e a Europa, sem que as autoridades locais pareçam capazes de impedir essa situação, complica ainda mais o problema. A idéia de que a internacionalização da Amazônia é uma etapa indispensável no processo de eliminar o tráfico de drogas não é estranha aos dirigentes de alguns países e às ONGs ligadas à região.

CONCLUSÕES

É indubitável que as riquezas da Amazônia despertam a cobiça internacional e que, no futuro não muito remoto, o agravamento da crise de água potável ou aproximação do esgotamento das reservas de petróleo, com a conseqüente crise energética, poderão dar aos países amazônicos um poder que as grandes potências não aceitarão.

Não faltam pretextos, como vimos, para uma intervenção no sentido de forçar a internacionalização da área.

O estabelecimento urgente de uma política correta para a Amazônia, a níveis nacional e regional, é um imperativo, embora, forçoso seja reconhecer, alguns países amazônicos se deixem iludir por ajudas "desinteressadas" e permitam ingerências de fora nas áreas sob o seu controle, o que, em breve, poderá ser causa de graves problemas[27].

Com o projeto Sivam o Brasil está dando um passo importante para o controle da Amazônia brasileira no que diz respeito ao meio ambiente e aos ilícitos praticados. O projeto Calha Norte deve ser restaurado na sua plenitude, com a participação não só dos militares, mas das demais organizações governamentais.

O impulso que nos levou ao Planalto Central e deste para a Amazônia deve prosseguir, com o desenvolvimento e melhoria dos acessos rodo-ferro-hidroviários aos portos da região que se comunicam com o resto do mundo.

26 N.A.: Na Colômbia, as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC) e o Exército de Libertação Nacional (ELN) são grupos guerrilheiros de esquerda que se opõem ao governo, apelando para a luta armada; por outro lado, as Forças de Autodefesa da Colômbia são forças de direita, ilegais, que se opõem à guerrilha de esquerda. Suspeita-se que todos esses grupos armados tenham envolvimento com o narcotráfico, pelo qual seriam financiados.

27 N.A.: Em algumas áreas a presença de estrangeiros chega a ser constrangedora. O Rio Guaporé define a fronteira da Bolívia com o Brasil (Roraima) e na sua margem esquerda há extensa floresta contínua preservada pelos bolivianos como parque de preservação ambiental, sob os auspícios de uma entidade de defesa ecológica americana. A segurança da área é garantida por lanchas de patrulha guarnecidas por bolivianos e americanos.

O Pacto Amazônico deve ter a necessária prioridade na nossa agenda internacional, de modo que as ações dos Estados membros possam ser coordenadas em proveito do conjunto.

Para o Brasil, o acesso ao Pacífico, através da Amazônia, é um projeto redentor, de repercussões políticas e econômicas de magnitude inimaginável. Como executá-lo, com um mínimo de dano ambiental, é o desafio que temos de enfrentar.

Impõe-se a adoção urgente de uma política indigenista que procure integrar o índio à comunidade, sem choques culturais.

Para concluir:

"Porque caminhamos para o futuro e precisamos desenvolver nossas forças, nossas potências, precisamos descobrir a força do possível que há em nós, a fim de podermos atualizá-la, vivificá-la, para que ela possa viver no futuro".

Maria do Carmo T. Miranda – "Desafio Amazônico".

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ÁREAS> / Amazônia /; Internacionalização da Amazônia;

BIBLIOGRAFIA

1. "Amazônia: Próxima Guerra?", Poder – *Revista Brasileira de Questões Estratégicas*, nº 1, jan-fev 1999, p.7-18.
2. Ayres, Márcio, "A biodiversidade é de todos nós", *Jornal do Brasil*, 16/8/2001.
3. Bautista Vidal, J.W., "A Energia da Biomassa", *Poder*, nº 1, p.57-68.
4. _____, *Soberania e Dignidade: Raízes da Sobrevivência*, Ed. Vozes, Petrópolis (RJ), 1991, 213p.
5. "Desafio Amazônico: O Futuro da Civilização dos Trópicos", Sergio de Salvo Brito (ed), ed. Universidade de Brasília, 1990, 247p.
6. Elia, Alte. Rui da Fonseca, "A Marinha na Amazônia Ocidental", *Revista Marítima Brasileira* nº 120 (7/9): 69-86, jul-set 2000.
7. Fortuna, Alte. Hernani Goulart, "Amazônia: Visão Político-Estratégica", *Revista da Escola Superior de Guerra* (ESG), nº 39-2000, p. 43-57.
8. Friede, R. Reis, "A Questão Amazônica, um Desafio à Soberania Nacional", *Revista Marítima Brasileira* nº 115 (1/3): 85-7, jan-mar 1995.
9. Gama e Silva, Alte. Roberto, "O Aquecimento Contemporâneo da Atmosfera – O Efeito Estufa", *Revista Marítima Brasileira* nº 120 (7/9): 173-84, jul-set 2000.
10. _____, "São Mesmo Nossos os Minerais Não Energéticos?", ed. do autor, RJ, 1987, 164p.
11. "Hidrovia do Madeira é rota de saída para a soja", *Valor Econômico*, 31/8, 01 e 2/9/2001.

12. Lucena, Gal. Zenildo de, "A Amazônia é a área estratégica prioritária", *Poder* n° 1, p. 23-6.
13. Luiz Sergio Silveira, Alte., *As Hidrovias Interiores do Brasil*, Fundação dos Estudos do Mar, RJ, 2001, 193 p.
14. Meira Mattos, Gal. Carlos, "A Importância Geopolítica da Amazônia Brasileira", *Revista da ESG* 19-1991, p. 165-88.
15. Moreira Alves, Márcio, "A Marinha na Amazônia, vista por um jornalista", *RMB* 120 (7/9): 183-8, jul-set 2000.
16. Passarinho, Jarbas, "Militarização da Amazônia", *Jornal do Brasil*, 12/08/2001.
17. Poyares, Paulo Gabriel Drummond, "A Amazônia, nossa?", Jornal *O Globo*, 16/8/2001.
18. Reddick Jr., James P., "Herndon, Maury and the Amazon Basin", *US Naval Institute Proceedings*, March 1971, p. 56-63.
19. Soublin, Jean, "Amazônia vista da França", *Revista do Clube Naval*, n° 318, abr-mai-jun 2001, p.38-42".

O CERIMONIAL DA BANDEIRA

Os navios da Marinha do Brasil, quando em contato com terra (atracados, fundeados ou amarrados), arvoram a Bandeira Nacional no *pau da bandeira*, na popa.

Ao suspenderem, no instante em que é desencapelada a última espia ou o ferro arrancado ou é largado o arganéu da bóia, a Bandeira é arriada na popa e içada, em movimentos contíguos, no mastro de combate, mas de forma que nunca deixe de estar içado o Pavilhão Nacional. Não há cerimonial nessas ocasiões.

A Bandeira do Cruzeiro, que é arvorada no pau do jegue, acompanha os movimentos da Bandeira Nacional na popa. Ou seja, é içada e arriada junto com esta.

O Pavilhão Nacional é içado às 8 horas da manhã e arriado exatamente na hora do pôr-do-sol. O cerimonial consta de sete vivas tocado com o apito do marinheiro (e simultaneamente com o toque do corneteiro, quando houver) e das continências de todo o pessoal. Quem estiver cobertas abaixo, permanece descoberto e em silêncio, atento. O cerimonial do arriar é maior e consta de formatura geral da tripulação. Após o arriar, é costume o cumprimento geral de "boa-noite" entre todos os presentes, sendo primeiramente dirigido ao comandante.

HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO

Pertencente ao Espaço Cultural da Marinha, há um setor dedicado à evolução do domínio humano sobre as águas, desde os mais usados meios primitivos até os gigantescos petroleiros modernos.

Há também uma exposição sobre a técnica da ciência náutica, mostrando o progressivo aperfeiçoamento dos métodos utilizados para obter-se a posição das embarcações no mar, dando ênfase especial à ação dos navegadores portugueses. Estimulados e dirigidos pelo Infante Dom Henrique, criaram novos tipos de embarcações, tábuas e instrumentos para o cálculo da latitude no mar e cartas naúticas posicionando, o mais corretamente possível, os acidentes descobertos e o desenho das costas avistadas.

Todo esse conhecimento pode ser obtido visitando o Espaço Cultural da Marinha, aberto de terça-feira a domingo das 12h às 16h45min, localizado à Av. Alfred Agache s/n, Praça XV.

MERCOBRASIL

ROBERTO GAMA E SILVA
Contra-Almirante (Refº)

Uma das grandes diferenças, senão a maior, nas trajetórias do Brasil e dos Estados Unidos da América tem sua origem na maneira como os dois países se separaram das respectivas metrópoles.

No Brasil, como é sabido, não houve propriamente uma ruptura com Portugal e, como conseqüência, uma mudança de comportamento após a independência política.

Além de ter aceito a responsabilidade pelo pagamento de uma dívida de 2 milhões de libras esterlinas, contraída por Portugal junto à Inglaterra, para "escravizar o Brasil", no dizer de José Bonifácio, O Patriarca, o Imperador Pedro I ainda concordou que o seu pai, o rei João VI de Portugal, ostentasse o mesmo título de Imperador do Brasil, conforme este último fez constar na "Carta de Lei", de 15 de novembro de 1825, que aprovou o "Tratado" com que Portugal reconheceu a independência política do Brasil.

No tocante ao comportamento do novo Estado, prosseguiu o Brasil com o estigma colonial de fornecer, desvairadamente, bens primários para os países mais avançados, para compensar a aquisição externa de produtos mais sofisticados, vício que, deploravelmente, ainda perdura até hoje.

Tal acomodação perniciosa fez com que o Brasil perdesse o bonde da industrialização!

Os norte-americanos, ao contrário, cortaram abruptamente os laços que os ligavam à Monarquia inglesa, em obediência fiel às recomendações de Thomas Paine, contidas no livro *Common Sense*: "o sangue dos mártires e a voz lamuriante da natureza clamam pela separação".

E assim foi feito!

A proclamação da independência política, em julho de 1776, resultou de um longo período de guerra, iniciado em 19 de abril de 1775, na cidade de Lexington, e só decidido em 19 de outubro de 1781, com a ren-

dição do comandante das tropas inglesas, Lorde Cornwallis, em Yorktown, Virginia.

O novo Estado, formado com a união das 13 colônias originais, logo assumiu postura introspectiva, tratando de promover o bem-comum a partir dos seus próprios recursos. A preocupação com o desenvolvimento interno, incluindo a expansão do domínio territorial e do mercado interno, chegou a tal ponto que, decorridos mais de cem anos, sem que qualquer dignitário norte-americano de primeiro escalão visitasse a Inglaterra, quando lá aportou o General Ulysses Simpson Grant, em viagem particular, depois de ter comandado os exércitos da União na Guerra de Secessão e de cumprir dois períodos de mandato presidencial (1869 a 1877), foi logo interpelado pelo prefeito de Sheffield sobre o motivo da aversão do seu país em relação ao livre comércio.

A resposta de Grant foi incisiva e exemplar: "Durante séculos a Inglaterra usou o protecionismo, levado ao extremo, para obter resultados satisfatórios para o seu povo. Não há nenhuma dúvida de que essa postura foi responsável pelo seu poderio atual. Agora, decorridos muitos anos, a Inglaterra julga proveitoso adotar o livre comércio, por considerar-se forte e próspera o suficiente para abolir o protecionismo. Nós, dos Estados Unidos da América, estamos progredindo rapidamente e, no futuro, vamos competir com a Inglaterra em todos os mercados do mundo. Aí então, quando esgotados todos os benefícios oferecidos pelo regime protecionista, chegará a nossa vez de batalharmos pelo livre comércio".

A continuidade dessa estratégia, ao longo dos anos, elevou o país à prosperidade e à posição de destaque que hoje desfruta no cenário internacional.

Como previra Grant, logo após o término da Segunda Guerra Mundial, os norte-americanos, devidamente fortalecidos, insistiram para que todos os Estados das duas Américas adotassem a "política de portas abertas" (*open door policy*), conforme consta nas atas da célebre Conferência de Chapultepec, realizada na cidade do México. A medida não chegou a ser aprovada, devido à oposição de alguns dos participantes, dentre eles o Brasil, então sob a esclarecida direção do Presidente Getúlio Vargas.

No momento, após disseminarem o vírus fatal da globalização no "Novo Mundo", os norte-americanos voltam à carga com a idéia da criação de uma área de livre comércio regional, a chamada ALCA, versão atualizada da *open door policy* de Chapultepec.

Se já se havia facilitado o acesso dos estrangeiros ao compartimento econômico dos países que caíram no "conto da globalização", agora, com a adesão ao novo pacto econômico, conceder-se-á exclusividade ao Estado mais poderoso do planeta para que disponha de todos os bens daqueles que reincidirem no erro, caindo no "conto da ALCA".

Com efeito, no caso do Brasil, que nos interessa, a situação de grande inferioridade financeira em que se encontra perante o gigante do Norte, como bem demonstram os índices anuais de produção dos dois países – 9 trilhões de dólares para os Estados Unidos da América e 651 bilhões para o Brasil (relação aproximadamente igual a 11:1) –, óbvio está que esse tipo de associação não trará qualquer benefício para o primo pobre.

No tocante ao primo rico, inverte-se a situação, uma vez que os norte-americanos, para chegarem à posição que hoje desfrutam, já consumiram boa parte dos recursos naturais localizados no seu próprio território, circunstância que os tornam vulneráveis sob o prisma estratégico.

Enquanto isso, o endividado e dependente Brasil é, incontestavelmente, o campeão mundial dos recursos naturais, portanto potencialmente forte e rico.

Destarte, só há uma resposta digna para a insistência norte-americana em agregar o Brasil à ALCA: aquela dada aos ingleses de Sheffield pelo ex-Presidente Ulysses Simpson Grant.

Isto posto, faltará, apenas, mudar o pensamento dos brasileiros em relação às associações econômicas que em nada contribuem para o seu próprio bem e, como conseqüência, transformá-los em adeptos incondicionais do "MERCOBRASIL", isto é, do mercado interno do próprio país.

O "MERCOBRASIL" é a única opção à disposição dos brasileiros para o rompimento do círculo vicioso do subdesenvolvimento. Incorporando ao processo econômico, com boa aceleração, os 60 milhões de compatriotas que sobrevivem abaixo do limite da miséria e mais os 80 milhões classificados como pobres, desencadear-se-á uma reação em cadeia capaz de multiplicar geometricamente a riqueza do País, distribuindo-a, com justiça, entre todos os habitantes desse Brasil prodigioso.

Para deflagrar o processo, entretanto, faz-se necessário que os governantes sejam sobretudo nacionalistas, além, é claro, de probos, competentes e eficientes.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História do Brasil /; Globalização;

FLÂMULA DE COMANDO

No topo do mastro dos navios da Marinha do Brasil existe uma flâmula com 21 estrelas. Ela indica que o navio é comandado por um oficial de Marinha. Se alguma autoridade a quem o comandante esteja subordinado organicamente (dentro de sua cadeia de comando) estiver a bordo, a flâmula é arriada e substituída pelo pavilhão-símbolo daquela autoridade. A flâmula é trocada nas passagens de comando e em nenhum outro caso é arriada.

Riachuelo

Submarino-Museu

A vida embaixo d'água

Ele passou 17.699 horas e 41 minutos embaixo d'água. Imagine, dias e dias sem sentir o calor do sol, imerso na solidão dos oceanos. Esta foi a jornada do Submarino *Riachuelo*. Construído em 1973, na Inglaterra, foi incorporado à Armada Brasileira em 27 de janeiro de 1977.

Esteve em atividade por 20 anos, navegando 181.924,88 milhas. Em 1997, passou para o Serviço de Documentação da Marinha, sendo transformado em submarino-museu. Visite o *Riachuelo* e tenha uma noção da vida a bordo ao percorrer os seus compartimentos. Conhecendo os armamentos, máquinas e outros equipamentos do *Riachuelo*, você vai experimentar um pouquinho do dia-a-dia dos submarinistas.

O *Riachuelo* está atracado ao cais do Espaço Cultural, Av. Alfred Agache, s/nº – Centro. A visitação pode ser realizada diariamente das 12h às 17h.

Visitas guiadas para escolas e grupos podem ser marcadas pelos telefones (0XX-21) 3870-6025 e 3870-6879.

ESTRATÉGIA DA DETERRÊNCIA OU DISSUAÇÃO
(Terceiro de quatro artigos)

HAROLDO BASTO CORDEIRO JÚNIOR
Contra-Almirante (Refª)

Este artigo pertence a uma série em que o autor apresenta as diversas estratégias que foram adotadas após a Segunda Guerra Mundial, a saber: "Contenção Periférica", publicado no 3º trim./2001, pág. 45, "Retaliação Maciça", no 4º trim./2001, pág. 109, "Deterrência ou Dissuação" (a ser publicada no próximo número) e "Resposta Flexível".

(A SER PUBLICADO NO PRÓXIMO NÚMERO)

Com ele você vai saber tudo sobre as aventuras do Brasil nos mares

Ele vai voltar. E quando isto acontecer, a História dos Mares do Brasil nunca mais será esquecida. Ele saiu de cena estrategicamente, mas logo as cortinas voltarão a ser descerradas e o Centro vai ganhar mais uma opção cultural. O Museu Naval está em fase de restauração. As obras estão a todo vapor. Enquanto isso, você pode visitá-lo na Internet, no endereço: http://www.sdm.mar.mil.br/mno.htm.

Saiba mais sobre a participação da Marinha na História do Brasil, desde o período das grandes navegações até 1910 - ano que marca a reestruturação da nossa Marinha com a incorporação dos primeiros encouraçados. O roteiro do Museu abrange *As Grandes Empresas do Descobrimento, As Invasões dos Séculos XVI e XVII, Conflitos das Fronteiras no Sul, Lutas da Independência, Campanha Cisplatina, Guerra Contra Rosas e Oribe, A Marinha do Reinado de D. Pedro II, Guerra do Paraguai, Revolta da Armada e a Marinha de 1910.*

Outra atração é a exposição sobre o Almirante Marquês de Tamandaré, na qual você conhece a trajetória marcante do Patrono da Marinha, vivenciada por todo Século XIX com elos até os dias de hoje.

Navegue pela Internet e conheça parte do acervo do Museu, rico em conteúdo histórico e artístico. Saiba mais sobre as figuras de proa da Fragata *Niterói* e do Vapor *D. Afonso*, e sobre a espada do Almirante Barroso. Conheça também o quadro "Salvamento da Nau *Vasco da Gama*", de Eduardo de Martino, o colar da Ordem da Rosa, o cronômetro de ouro e fotos do Imperador D. Pedro II, já no exílio - um presente da Princesa Isabel ao Marquês de Tamandaré.

Venha navegar no nosso *site*, e em breve poderá nos visitar!

O MISTÉRIO DO *U-977*

IVO GASTALDONI
Brigadeiro-do-Ar

SUMÁRIO

Introdução
O último cruzeiro
A assunção do comando
A partida da Alemanha
Rumo ao mar aberto
O desembarque de tripulantes e o encalhe
A viagem para a Argentina
Nas Ilhas de Cabo Verde
No Atlântico Sul
Na Argentina
Um comentário

INTRODUÇÃO

A intrigante história do *U-977* foi contada por seu próprio comandante, através de um livro publicado em 1950, quando o ex-submarinista já residia na Argentina. Heinz Schaeffer, jovem, porém experiente capitão da força submarina alemã, abdicou de um longo anonimato para contestar o jornalista Ladislaw Szabo, que publicou pela Editora Tabano, de Buenos Aires, um livro onde afirmava: "*Hitler Vivo! Fugiu para a Argentina a bordo do U-977*".

À época, um jornal noticiou a chegada de pessoas importantes do III Reich que, fugindo dos julgamentos do pós-guerra, se abrigaram em território argentino com o beneplácito do General Perón. Contudo, alguns deles foram dali seqüestrados ou

extraditados para julgamento na Europa, enquanto outros se espalharam pelo Chile, Uruguai, Paraguai e Brasil, onde continuam vivos ou estão enterrados.

O diretor do Setor América Latina do Centro Simon Wiesenthal, Shimon Samuels, afirma que centenas de alemães foram para a Argentina, sendo que 14 deles eram criminosos de guerra; desses, os mais importantes eram Adolf Eichmann, Josef Mengele, Dinko Sakic, Erick Priebe, Josef Schwanberger e Walter Kutschmann. Entretanto, o número 1 deles todos, Martin Bormann, nunca foi encontrado. Tampouco foi esclarecido como esses personagens nazistas vieram ter na América Latina, mas não há dúvidas de que eles tiveram forte suporte da Alemanha, pois todos desfrutavam de boa situação econômica.

Vamos à narrativa do livro escrito pelo capitão do submarino alemão, cujo título é *U-BOAT-977*.

O ÚLTIMO CRUZEIRO

A assunção do comando

Era Natal de 1944, quando o Capitão Heinz Schaeffer, então instrutor na Escola de Submarinos, recebeu o comando do *U-977*.

O barco deveria ser preparado para combater em alto-mar e as revisões necessárias seriam executadas em Hamburgo. No princípio de abril de 1945 o serviço foi dado como pronto, mas o comandante, que tinha a obrigação de combater o inimigo, discordou e solicitou a troca das baterias que só acumulavam 70% da sua capacidade, a renovação de algumas peças que estavam em serviço há mais de um ano, a instalação de uma blindagem na torreta, a substituição do equipamento de rádio e um tempo mínimo para treinar a tripulação no emprego do *schnorchel*. Tudo lhe foi recusado e recebeu ordens para aprestamento em Kiel.

A guerra estava prestes a acabar. Parecia que o destino do povo alemão seria o aniquilamento. Hamburgo preparava sua defesa, enquanto Kiel era bombardeada diariamente. Não se viam mais as esquadrilhas de caças alemães. Os sentimentos mais profundos de Schaeffer rebelavam-se contra a continuação inútil da guerra e revoltavam-se ao espetáculo de líderes civis incapazes e covardes, que incitavam e enviavam velhos e crianças para as frentes de combate, enquanto seus atos desmentiam suas palavras.

Quase tudo pronto, Schaeffer vai a Berlim para despedir-se da mãe. Vê bondes tombados e barricadas elevando-se por toda parte. Regressa para Kiel e encontra o porto envolto por espesso nevoeiro provocado pelo bombardeio intenso.[1]

A partida da Alemanha

Em meados de abril, compondo um grupo com outros dois submarinos, o *U-977* ruma para a Noruega, onde receberia um complemento de combustível e teria dois dias de exercícios com o *schnorchel* recém-instalado. Nesse trecho, estava prevista uma parada em anteporto dinamarquês para receber mantimentos. Assim foi feito e, lá chegando, tiveram uma agradável surpresa: o inspetor de paiol permitiu que fossem recebidos barris de manteiga, presuntos, ovos e tudo o mais que se pudesse imaginar de bom.[2]

[1] N.A.: Teria Schaeffer ido a Berlim simplesmente visitar sua mãe ou teria sido convocado para receber missão secreta?

[2] N.A.: As iguarias introduzidas a bordo insinuam que o barco receberia passageiros importantes. Ou será que os alimentos estavam sobrando?

U-570

U-977

NO AMRJ

EM 19 SET 45

ASPIRANTES DA ESCOLA NAVAL EM VISITA AOS SUBMARINOS ALEMÃES

Os então aspirantes Brígido, Léo Rosa e Márcio Lyra

Idem, Viegas, Rodolfo Vasconcelos, Voned, Brígido, Márcio Lyra e Melechi

A viagem das costas dinamarquesas em diante deveria ser feita em mergulho, pois estariam na área mais vigiada pelos ingleses, visto que qualquer submarino alemão em direção ao Atlântico teria forçosamente que passar por ali.

Tão logo entraram em mar aberto, a antena detetora de emissões de radar denuncia a aproximação de aviões e o barco é obrigado a mergulhar antes mesmo da tripulação se familiarizar com o emprego do *schnorchel*.

Passam pela região minada mais perigosa, navegando a 50 metros de profundidade.

Em breve, seria necessário recarregar as baterias num procedimento aparentemente fácil, pois o *schnorchel* permitiria o funcionamento dos motores diesel embaixo da água.

Mas não foi o que aconteceu.

A falta de treinamento do piloto (timoneiro) fazia com que o *schnorchel* se elevasse demais para, em seguida, o submarino embicar até 20 ou mais metros de profundidade. O barco parecia uma ondulante serpente do mar e, nesse sobe e desce, os tripulantes eram submetidos a um sofrimento doloroso e sufocante.

Explica-se: Quando o *schnorchel* mergulha e a válvula se fecha, o ar necessário aos diesels é tomado do ar que está no compartimento. Em seguida, o mastro do *schnorchel* torna a subir e a equalização da pressão revela-se por um mugido: os olhos parecem sair das órbitas e os tímpanos ficam a ponto de explodir.

A viagem segue seu curso e o submarino alcança a base de Christiansund, em 26 de abril de 1945.

Chega a notícia da morte de Hitler e da ascensão de Dönitz ao Comando Geral e a Chefe de Estado.

No dia 1º de maio, os 48 homens da tripulação têm sua última reunião em terra, convencidos de que o Reich, antes tão orgulhoso, está derrotado e ocupado pelas tropas inimigas.

Rumo ao mar aberto

No dia seguinte, partem com a determinação de navegar em submersão durante o dia e com *schnorchel* à noite, agora em melhores condições porque o piloto já consegue manter o barco nivelado. Poucos dias depois, o tubo principal do periscópio teve uma avaria irreversível e isso foi uma grande perda porque seriam obrigados a navegar às cegas, sem ver se os motores estavam soltando fumaça ou se havia grupos de caça e destruição nas proximidades.

Já estavam há cinco dias nessa expectativa angustiante de receber bombas a qualquer momento, sem ver o sol ou qualquer outra claridade natural e, ainda por cima, proibidos de fumar

Estavam na maior ratoeira e aproveitavam as horas de escuridão para recarregar as baterias e esconder o rastro de bolhas deixado pelo mastro do *schnorchel*. Além disso, o ronco dos diesel trabalhando em mergulho e outros ruídos diversos praticamente impediam a utilização dos aparelhos de escuta.

Com freqüência, o sensor anti-radar acusava emissões e o barco era obrigado a recolher o *schnorchel* para descer a maiores profundidades.

Já estavam há cinco dias nessa expectativa angustiante de receber bombas a qualquer momento, sem ver o sol ou qualquer outra claridade natural e, ainda por cima,

proibidos de fumar, quando lhes chega uma mensagem oficial resumindo a situação e determinando capitular. Ocorre que a assinatura dessa mensagem ficou ignorada porque, no momento de sua transmissão, uma vaga cobriu a antena de recepção.

Permaneceu, então, uma dúvida: teria a mensagem sido enviada por Dönitz ou seria astúcia do inimigo, que se apoderara de algum posto de transmissão, com os respectivos códigos?

Na noite seguinte chega uma mensagem assinada pelo "Comitê Aliado", determinando vir à tona, informar posição e içar galhardetes azuis ou brancos.

O Comandante Schaeffer discute o assunto com seus homens, entre os quais há um marinheiro que conhece a Argentina e lhes fala sobre as oportunidades que o grande país da América do Sul poderia oferecer. Resultam duas hipóteses: seguir para a Argentina ou desembarcar em um trecho deserto da costa norueguesa, de onde se poderia tentar o regresso para a terra pátria viajando de carona. Adota-se a solução mista, pois 16 tripulantes preferem desembarcar e o comandante, com os outros 31, prosseguiria para a Argentina[3].

O desembarque de tripulantes e o encalhe

O desembarque seria feito nas proximidades de Bergen. O *U-977* estava completando oito dias de mergulho, era noite e deveria estar muito escuro. O submarino emerge e vai se aproximando lentamente da costa. A navegação ao longo de um litoral desconhecido, sem qualquer luz ou auxílio rádio, é extremamente difícil, principalmente em se tratando da Noruega, devido aos prolongamentos rochosos sob a superfície das águas. O vento soprava de terra e a sonda acusava 10 metros de profundidade. O submarino movimenta-se apenas com um motor elétrico, mantendo o outro motor engatado a ré. A sonda indica 8 metros, depois 5 metros e raspa no fundo de areia para, em seguida, a proa empinar-se sem choque nem barulho e adernar cerca de 30 graus. O barco parece preso e não recua nem com toda força a ré.

Os botes de borracha são lançados com os 16 tripulantes para aliviar o peso, mas nem assim o submarino se mexe.

O engenheiro-mecânico trabalha febrilmente: a água de lastro é bombeada para fora e os motores elétricos giram em rotação máxima. Inútil. Resta uma esperança: as garrafas de ar comprimido estão cheias e talvez a embarcação consiga erguer-se quando o ar expandido nos tanques de lastro estiver escapando por baixo. Dito e feito. Ouve-se o assobio do escape de ar. Os motores roncam. Sobre o convés, sente-se nitidamente a enormidade do esforço. O submarino vibra. Leme a boreste e força total. Viva! O barco se mexe, recua. A proa abaixa-se. A sonda indica 10 metros e o timoneiro vira de bordo. Amanhece. As águas ainda são pouco profundas, cerca de 100 metros. O comandante ordena pousar no fundo. Há muito tempo pela frente.

A viagem para a Argentina

O instante de trégua concedido pelo comandante esgota-se. A viagem até a Argentina, contornando por cima da Inglaterra, vai começar em 10 de maio. Era necessário agir com extrema prudência, visto que os ingleses vigiavam a área severamente. Nenhum dirigente do Terceiro Reich deveria evadir-se (palavras do próprio Schaeffer)[4].

[3] N.A.: A decisão de prosseguir para a Argentina é, no mínimo, insólita, pois é sabido que, acabada a guerra, o que os combatentes mais querem é voltar para casa.

[4] N.A.: Quem teria dito a Schaeffer que os ingleses envidariam maior esforço para impedir que nazistas lhes escapassem? Teria ele ouvido isso por ocasião de sua ida a Berlim?

Sem ver o céu ou o sol, seguem navegando por uma semana, sempre acompanhados pela mesma tensão interior e a mesma incerteza.

Durante o dia, o *U-977* desloca-se a 50 m de profundidade e a noite em imersão *schnorchel*.

Nem sempre podem mergulhar ao amanhecer, porque precisam de mais uma ou duas horas com os motores diesel para carregar as baterias defeituosas.

É Schaeffer quem diz: "*Talvez tripulemos o último submarino alemão e suspeitem que esteja a nosso bordo algum personagem que esteja sendo procurado.*"

A viagem se estende por 18 dias quase sem alterações. A tripulação apresenta sintomas de nervosismo e a maior parte dos homens está com olheiras. Os rostos começam a empalidecer e assumem um tom esverdeado. É visível a falta que sentem da claridade do dia: não há sol nem ar puro. Faz frio e tudo é úmido. As anteparas revestem-se de mofo. Não se pode jogar fora os detritos da cozinha, que se amontoam. O cheiro é repugnante e, ainda por cima, há moscas. A vida parece cada vez mais insuportável e os problemas mecânicos começam a surgir.

É visível a falta que sentem da claridade do dia: não há sol nem ar puro. Faz frio e tudo é úmido. As anteparas revestem-se de mofo

A junta do cabeçote de um dos motores diesel apresenta vazamento do óleo. Era só o que faltava! A tripulação se desdobra e em dois dias a avaria é reparada.

A falta de sorte não termina aí, pois o segundo diesel também pára. A partir desse dia, não se passam 24 horas sem algum enguiço. A revisão geral, tão necessária, não fora feita; agora, pagavam um alto preço.

Seis semanas intermináveis.

Nenhuma distração. Sempre os mesmos rostos macilentos. Os nervos são submetidos às mais rudes provas. Avarias e sujeiras dominavam. Só havia uma solução: jogar fora o lixo por um dos tubos lança-torpedos. Para isso, o torpedo seria arrastado para dentro do barco, os detritos colocados dentro do tubo e ejetados com ar-comprimido. O primeiro oficial sugere disparar o torpedo para poupar o trabalho de arrastá-lo, mas Schaeffer tinha consciência da importância de manter todos os torpedos para poder provar, se fosse o caso, que nenhum havia sido empregado.

A navegação em mergulho já durava 50 dias. Estavam ao largo da França. O verão se fazia sentir e as roupas colavam no corpo. O contato permanente do sal com a pele provocava coceiras. Alguns tinham erupções cutâneas, outros, furúnculos. Mas era preciso suportar, pelo menos até a altura de Gibraltar.

Sessenta dias debaixo d'água. Um sol ofuscante deve reinar na superfície e eles nem sabem mais como são o céu e o sol.

Os homens também começam a mofar e os tubos de cobre ligados aos instrumentos de bordo estão cobertos pelo azinhavre.

Os olhos sem brilho e os acessos de tosse passam a ser características comuns.

Em 15 de julho, os tripulantes completam 66 dias sob a água e são informados que irão à superfície durante a noite. Os homens antegozam as delícias do ar fustigando seus rostos, das ondas embalando seus pensamentos e das estrelas compondo um cenário bem mais aprazível.

Nas Ilhas de Cabo Verde

Avistam as Ilhas de Cabo Verde e animam-se com a idéia de abordar a Ilha Branca, praticamente desabitada. Tinham con-

sumido 40 toneladas de combustível nas 1.800 milhas percorridas em 66 dias e restavam outras 40 para percorrer 5.500 milhas até alcançar a Argentina[5].

A tentativa de abordar a ilha fracassa devido à ressaca e o comandante resolve fundear para dar um descanso aos seus homens e permitir-lhes pegar um pouco de sol. Divertem-se a valer em barcos de borracha, navegando em todas as direções; alguns deles tentam cavalgar nos golfinhos, outros apenas relaxam dentro d'água.

A noite é quente e organizam uma festa para cantarem juntos, coisa que não faziam há muito tempo. Lembram-se dos companheiros que desembarcaram na Noruega e cismam: estariam eles atrás de arames farpados ou teriam conseguido voltar para casa?

No Atlântico Sul

Dia seguinte, levantada a âncora, um diesel ronca suavemente e tomam a direção Sul.

Passou-se a última ilha do arquipélago e o sol queima no céu. O mar se estende a perder de vista e os tripulantes de folga espreguiçam-se sobre o convés, ocupados em bronzear seus corpos pálidos. Comparada com o período anterior, a viagem passa a ser vilegiatura. Em poucos dias, as manchas e erupções de pele desaparecem. E por aí vão, sempre afastando-se de qualquer tráfego. Fazem um aquaplano de madeira que, rebocado no costado do barco, permite que os homens se revezem no surfar e tomar banho. Disfarçam o barco para parecer um pesqueiro, construindo uma amurada e até uma chaminé fictícia.

Os tripulante permanecem o maior tempo possível no convés, onde degustam suas refeições enriquecidas com peixe fresco. Ouvem música e o noticiário pelo rádio. Ficam sabendo da rendição do *U-530* em Mar del Plata e do aprisionamento de toda a tripulação. Distinguem no céu os reflexos das luzes do Rio de Janeiro.

Schaeffer reúne a tripulação para um exame de situação. Seria aconselhável afundar o barco e cada um tentar a fuga por conta própria? Breve um de nós estará nas mãos da polícia e os aliados porão nossas pessoas em leilão. Suspeitarão estar entre nós, só Deus sabe, quais personagens do Reich. Na minha opinião, diz o comandante, a melhor solução é entrar no porto. Não poderão nos culpar de nada.

Em 17 de agosto de 1945, dia de sol brilhante, avistam a costa argentina. Alguns homens alimentam o desejo de desaparecer por ocasião da chegada ao porto, o que deverá ocorrer no princípio da noite, mas Schaeffer os desencoraja porque isso prejudicaria seu plano. Como provar que não houve, além dos membros da tripulação, personalidades alemãs desembarcadas secretamente?[6]

Na Argentina

O *U-977* entra no porto e lança âncora. Três embarcações da esquadra argentina aproximam-se, o Caça-Minas *Py-10* e dois

---

[5]N.A.: Percorrer 1.800 milhas em 66 dias significa a ridícula velocidade de 1,13 nós. Ainda que em regime bem econômico, a velocidade em submersão é da ordem de 3 nós e quando em operação com *schnorchel* é de cerca 6 nós, ou seja, 4,5 nós em média, portanto, as 1.800 milhas poderiam ter sido percorridas em 17 dias e haveria um lapso de 48 dias sumidos. Este lapso de tempo seria mais do que suficiente para passar ao largo da Patagônia, realizar um desembarque secreto no extremo sul e regressar para Mal del Plata.

[6]N.A.: Curioso esse raciocínio de Schaeffer, pois a tripulação já estava desfalcada dos 16 que ficaram na Noruega. Há suspeitas de que, por ocasião do desembarque ocorrido em 10 de maio, outros personagens embarcaram no misterioso submarino.

submarinos, quando uma equipe de inspeção sobe a bordo. Depois de pequeno interrogatório, o pessoal é transferido para o Cruzador *Belgrano*, cuja tripulação, em uniforme branco, os recebe perfilada no convés. Diz Schaeffer: "*Sinto um vivo reconhencimento por essa atitude cavalheiresca. Conduzido para o refeitório de oficiais, faço meu relatório apoiado nos documentos e cartas marítimas que trago comigo.*"

Schaeffer é mantido preso em excelente cabine onde nada lhe falta, nem mesmo o bom uísque escocês. O interrogatório prossegue, desta feita sendo conduzido pelos argentinos auxiliados por uma equipe norte-americana recém-chegada.

As sessões continuaram sendo feitas nos Estados Unidos, onde Schaeffer permanece preso por alguns meses.

A pergunta básica em todos os interrogatórios foi: "*Capitão, temos motivos para acreditar que pessoas importantes estavam em seu navio e foram desembarcadas em algum ponto sul do continente*"?

As respostas de Schaeffer foram sempre negativas, mas há quem pense que ele mentiu.

UM COMENTÁRIO

Ao longo de toda a sua narrativa, Schaeffer demonstra obcessiva preocupação em defender-se de uma acusação que ainda não lhe fora feita: a de ter tido passageiros clandestinos a bordo. Aliás, esta hipótese é bastante plausível, como se infere nas notas finais.

A possibilidade de criminosos nazistas terem se evadido escondidos em submarinos sempre foi considerada, haja vista o caso do *U-534*, que, afundado em 5 de maio de 1945 e resgatado em agosto de 1993, revelou em seu interior uma centena de garrafas de vinho francês e alguns baús vazios.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS> / Guerra submarina /; *U-977*; Fuga para a Argentina;

NOTAS SOBRE O RISCO BRASIL

A realidade do presente é triste, mas o futuro é muito promissor.

LUIZ ANTÔNIO FAYET*
Economista

SUMÁRIO

Risco econômico da "Empresa Brasil"
Ambiente Institucional
Ambiente Político-Administrativo
Conclusões

Por dever de ofício, há mais de 40 anos trabalho permanentemente fazendo avaliações de riscos, ora para empresas ou projetos específicos, ora para cenários macroeconômicos.

As diversas metodologias empregadas não variam na essência, tanto para um caso como para os outros, pois a economia de um país é por definição o somatório das dos seus habitantes.

A atual discussão sobre o caso brasileiro propicia a oportunidade de se fazer um exercício sobre nossa realidade e estimar riscos, como nestas notas que extraí de um recente trabalho.

RISCO ECONÔMICO DA "EMPRESA BRASIL"

Comecemos por um apanhado sintético e com valores aproximados das contas nacionais, que se parecem com as contas de uma empresa, focando os últimos sete anos:

* N.R.: O autor é economista e consultor de empresas e foi deputado federal, presidente do Banco de Desenvolvimento do Paraná (BADEP), do Banco do Estado do Paraná e do Banco do Brasil.

– o endividamento externo privado saltou de 61 bilhões de dólares em 1994 para 119 bilhões de dólares em 2001, passando a representar perto de 25% do PIB;

– a dívida total do setor público evoluiu de R$ 153 bilhões em 94 (30% do PIB) para R$ 660 bilhões em 2001 (54 % do PIB), sendo que parte vem sendo dolarizada e continua crescendo;

– a soma dos juros pagos na dívida pública total alcança a grandeza da ordem de 700 bilhões de reais nos sete anos, ou seja, mais da metade do PIB atual ou, ainda, 16 usinas de Itaipu;

– quando comparamos as receitas e despesas do Governo Federal, constatamos que ele vem obtendo superávites; entretanto, nesta conta não estão incluídos os juros da dívida interna, os quais representaram mais de duas vezes o superávit. Por isso, a dívida continua crescendo;

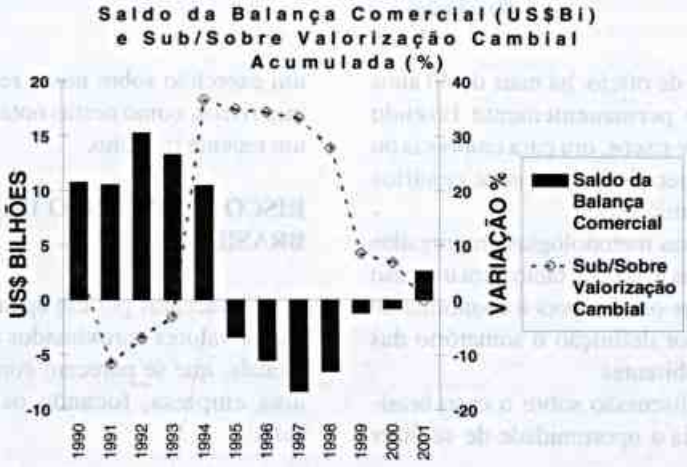
– a carga tributária passou de 23% para 34%, crescendo perto de 40% e atingindo níveis que desafiam a capacidade contributiva de uma população que é muito pobre. Perversamente, este fato determinou que a sonegação fiscal se tornasse uma defesa generalizada dos agentes econômicos;

– a evolução do PIB por habitante foi de 5,5%, menos de 1% ao ano, muito baixa, tendo em vista as necessidades da sociedade. Entretanto, cabe salientar que, se crescer mais rápido, demandará mais infra-estrutura, que hoje já está comprometida por deficiências;

– as contas externas nos últimos três anos têm apresentado rombos superiores a 50 bilhões de dólares/ano, requerendo empréstimos e investimentos estrangeiros para se equilibrarem. Tais procedimentos vão determinando uma crescente vulnerabilização e dependência internacionais. Diga-se, alienação da soberania;

– a política cambial durante todo o período manteve o dólar artificialmente barato, beneficiando as importações e dificultando as exportações de bens e serviços. Poderíamos configurar que o governo subsidiou os que venderam ao Brasil e criou uma espécie de imposto para seus exportadores. Adicionalmente, a crise da Argentina prejudica as exportações e poderá significar, em 2002, uma redução de 3 bilhões de dólares, ou mais.

O gráfico a seguir dá uma idéia clara dos desastrosos resultados do período.



FONTES: *S. Martenetz Consultoria Econômica, L. A. Fayet e MDIC/SECEX.*

Somando-se o que o Brasil deixou de ganhar no comércio externo, em média 12,4 bilhões de dólares/ano, e o que passou a perder, em média 3,3 bilhões de dólares/ano, em sete anos deu de graça para produtores e empregados de outros lugares do mundo um mercado de mais de 110 bilhões de dólares, mais de 20% do PIB. O pior está em que os países ricos defendem o livre comércio mas a cada dia criam mais barreiras nos seus mercados, com sobretaxas (por exemplo: aço, sucos e café) e especialmente subsídios para os produtos rurais.

Para manter o equilíbrio anterior, o dólar deveria estar cotado próximo de R$ 3,00.

A inflação medida pelo IPA e pelo IGP ultrapassam 100%, enquanto o IPCA, que é a medida oficial, fica em 78%, caracterizando a existência de inflação represada. Havendo ajuste no câmbio e crescimento econômico, automaticamente a inflação deverá aumentar levemente, entretanto, sem comprometer o importante equilíbrio relativo conquistado.

A inflação medida pelo IPA e pelo IGP ultrapassam 100%, enquanto o IPCA, que é a medida oficial, fica em 78%, caracterizando a existência de inflação represada

No período, os juros primários variaram entre 60% e 17,5% a. a., comprometendo o custo das dívidas internas e a competitividade da produção.

Analisando todos esses dados oficiais, conclui-se que a situação da "Empresa Brasil" é bastante delicada e não tem recuperação a curto prazo.

AMBIENTE INSTITUCIONAL

Fazendo uma análise retrospectiva para dez ou 20 anos, constata-se que o País teve uma grande evolução institucional.

A Constituição de 1988 e outras novas leis aprovadas criaram um quadro de direitos e relações muito mais bem definidos e, principalmente, procuraram premiar a responsabilidade na gestão pública e punir os desvios.

Entretanto, usando uma expressão bem brasileira, "a lei ainda não pegou"; conseqüentemente, os investidores, e mesmo as pessoas, não se sentem seguros quanto à aplicação das normas legais.

Alguns fatos são flagrantes, como a demora das decisões judiciais, o mau funcionamento dos Procons, a confusão de normas regulatórias das "agências de controle de concessões" etc. Basta ler o noticiário da imprensa para sentir os desencontros.

Essas questões são muito relevantes, pois geram um clima de incertezas e descontrole para os agentes econômicos, que só se aventuram a investir em condições especulativas, ou seja, "ganhar antes de aplicar o seu".

Queiramos ou não, o Brasil não se enquadra no conceito de "institucionalizado" e por isso tem um risco elevado, tanto para investidores de dentro como para os de fora. À medida que as "leis forem pegando" o conceito mudará; de qualquer forma, já melhorou muito, já é um outro país.

AMBIENTE POLÍTICO-ADMINISTRATIVO

As características do ambiente institucional transbordam para esse campo; há uma grande sensação/constatação na sociedade de que a gestão pública é corrupta e ineficiente e que a impunidade premia os abusos e os criminosos. Logo, os investidores não podem descartar as hipóteses de chantagem e extorsão contra seus negócios.

A criação do estatuto da reeleição para cargos do Executivo e o uso despudorado e impune das máquinas públicas nas eleições representam um grande retrocesso para o País. São exemplos os casos da contenção forçada do preço do dólar pelo Banco Central e, no Paraná, da redução em 50% nos preços dos pedágios, tudo isso ocorrido no ano eleitoral de 1998. Passadas as eleições, veio a verdade. Hoje, em especial, os ultra-sensíveis mercados financeiros refletem esta síndrome.

O Congresso Nacional, que é e continuará sendo conservador, comporta-se e compõe-se dentro das determinações do Poder Executivo, que tem um forte poder de persuasão não ideológico.

Os partidos políticos, de modo geral, não têm base ideológica; são regidos por conveniências regionais e a legislação específica não favorece melhorias no quadro, mas o sentimento democrático consolidou-se e as diversas correntes de opinião desejam essa consolidação.

Os riscos tipo MST, violência urbana etc. são frutos da incompetência e da falta de vontade política para resolver as raízes dos problemas

Hoje os mais bem posicionados candidatos à Presidência fazem o mesmo discurso, prometendo mudanças na falida política econômica, análoga à da Argentina. Inclusive o candidato governista tenta passar mensagens de mudança.

Ganhe quem ganhar a eleição, terá de estruturar uma base de apoio parlamentar, que será fatalmente conservadora, determinando um baixíssimo risco de radicalismos e, dada a situação econômica e social, se obrigará a "construir um pacto político" para a reconstrução nacional.

CONCLUSÕES

Embora o grande grau de simplificação exposto, pode-se afirmar que o Brasil apresenta um elevado risco para operações de curto e médio prazos, pois os fundamentos da economia estão muito fragilizados e não se sabe exatamente como agirá um próximo governo para "iniciar" o longo processo de reversão. Entretanto, como os principais candidatos condenam a política econômica, espera-se que a produção e o emprego passem a ter prioridade.

Os aspectos institucionais e político-administrativos deverão continuar melhorando, mas não recomendam que os investidores exponham-se. Reservas de liquidez e segurança cambial são fundamentais.

Os riscos tipo Movimento dos Sem Terra (MST), violência urbana etc. são frutos da incompetência e da falta de vontade política para resolver as raízes dos problemas. É possível mudar e existem os meios, principalmente através da austeridade no cumprimento das leis e do crescimento econômico.

O Brasil detém os maiores estoques de terras agricultáveis e a maior reserva de energia renovável do mundo, uma das maiores disponibilidades de água potável e recursos minerais, um povo bom, criativo e construtivo. Foi um dos países que mais cresceram nos últimos 50 anos e é hoje a fronteira mais promissora do desenvolvimento mundial, independentemente de quem ganhe a Presidência. Para quem deseja estabelecer-se com visão de longo prazo, é provavelmente a melhor opção no planeta, mas necessitará paciência e preparo para a luta.

As linhas do cenário atual são antigas, já foram previstas no meu artigo "Rumo ao *iceberg*" -junho/1998. Os analistas de risco estão certos, o Brasil foi colocado numa situa-

ção de alta vulnerabilidade, mas, no momento, eles também estão ajudando as especulações, e a mídia, de modo geral, fala o que interessa aos seus patrocinadores, ampliando a confusão. O poder de recuperação de nossa economia é tão grande que, movendo câmbio e juros, ela poderá gerar o início de uma sólida e revolucionária recuperação, trazendo significativas melhorias nos índices sociais.

A realidade do presente é triste mas o futuro é muito promissor.

Espero chegar vivo até lá.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ECONOMIA> / Risco Brasil/; Economia do Brasil;

SAUDAR UM NAVIO DE GUERRA AO LARGO

Quando um navio de guerra passa a menos de 200 jardas de outro, saúda-o ou é por ele saudado, dependendo da antiguidade dos comandantes (ou da maior autoridade a bordo). O apito e, em alguns navios de maior porte com fuzileiros navais embarcados, a corneta dão os sinais para as continências individuais de todos os que se achem no convés.

Venha visitar o Espaço Cultural e embarque na história da navegação!

ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA

AV. ALFRED AGACHE S/Nº CENTRO - INFORMAÇÕES: (0XX-21)
3870-6025 3870-6870

Ao visitar o Espaço Cultural da Marinha, você vai embarcar numa sensacional viagem pela história do Brasil. Logo na entrada, a exuberante Galeota D. João VI vai transportá-lo ao século XIX. Construída em 1808, em Salvador, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.

O Espaço Cultural apresenta mais três módulos. No seu itinerário, percorra a *História da Navegação*, mergulhe na *Arqueologia Subaquática* e conheça a *Coleção Alves Câmara* – composta por modelos de embarcações regionais brasileiras e por ferramentas utilizadas na construção das embarcações. Há ainda uma sala de exposições temporárias, onde a arte também conta a nossa história.

Senhores passageiros, a viagem ainda não terminou. Ela continua a bordo do Navio-Museu *Bauru*, antigo Contratorpedeiro, que participou da Segunda Guerra Mundial e do *Submarino-Museu Riachuelo*, atracado no cais do Espaço.

É a Marinha cada vez mais perto de você, valorizando a cultura e a nossa História.

ABERTO À VISITAÇÃO DE TERÇA A DOMINGO, DE 12H ÀS 17H, COM ENTRADA E ESTACIONAMENTO

A VIAGEM DA FAMÍLIA REAL PARA O BRASIL*

Parte II

KENNETH H. LIGHT
Tradução de: EDUARDO ITALO PESCE
Professor

PARTE 2

A ser publicada no próximo número.

Tesouros do Fundo do Mar

Moedas de ouro, prata e cobre; porcelana chinesa - verdadeiros tesouros resgatados do fundo do mar. A Marinha do Brasil também se dedica à arqueologia subaquática, e hoje possui um valioso conjunto de peças recuperadas, em diferentes sítios arqueológicos, de embarcações naufragadas na costa brasileira de 1648 a 1916.

O acervo ainda inclui utensílios domésticos, louça e cerâmica, que foram cuidadosamente restaurados; também armamentos – canhões e munição.

As técnicas no trabalho científico de resgate de sítios arqueológicos estão representadas através de diorama em tamanho natural. A Arqueologia Subaquática pode ser vista no Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache, s/nº – Centro.

Mais informações: (0XX21) 3870-6025/3870-6879.

A EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO ESTRATÉGICO NORTE-AMERICANO A PARTIR DA FRAGMENTAÇÃO NUCLEAR E SEUS REFLEXOS NO BRASIL

"A globalização não é um conceito sério e nós, os americanos, a inventamos para dissimular nossa política de entrada econômica nos outros países, e para tornar respeitáveis os movimentos especulativos de capital que sempre são a causa de graves problemas."
John Kenneth Galbraith

GUILHERME SANDOVAL GOÉS
Capitão-de-Mar-e-Guerra

SUMÁRIO

Introdução
As origens da guerra fria: a grande estratégia da contenção de Kennan
A fragmentação nuclear e seu significado estratégico
As características do contexto internacional na era pós-bipolar
Entendendo a construção do modelo do *engagement and enlargement*
A dimensão econômica da estratégia do *engagement and enlargement*
A nova iniciativa estratégica norte-americana: a reedição da guerra nas estrelas
A estratégia norte-americana e seus reflexos no cenário sul-americano
Conclusão

INTRODUÇÃO

Avaliar a conjuntura internacional não deixa de significar avaliar os reflexos da estratégia global dos Estados Unidos em relação ao resto do mundo. Com rigor, as estratégias norte-americanas transcendem o escopo de sua simples nacionalidade e invadem a territorialidade dos outros países. E sendo assim, este trabalho se propõe a apresentar uma visão crítica sobre a trajetória estratégica daquele país desde o fim da Segunda Guerra Mundial até nossos dias. Para tanto, vamos analisar, desde a Grande Estratégia da Contenção, passando-se pelo modelo do *Engagement and Enlargement*, até, finalmente, se chegar à hodierna matriz do Sistema de Defesa Estratégica Antimíssil.

A Estratégia da Contenção* surgiu no final dos anos 40 e foi utilizada por várias décadas para enfrentar o mecanismo de propagação do império soviético.

Nascida da visão prospectiva de George F. Kennan, antigo embaixador norte-americano na URSS, esta estratégia projetou a idéia-força do confronto indireto entre as duas superpotências, dando origem, por conseqüência, à famosa Guerra Fria.

Já o modelo do *Engagement and Enlargement* foi formulado em fevereiro de 1995, durante o governo de Bill Clinton. Seu fulcro estratégico deriva do vínculo direto que cria entre a segurança nacional e a questão econômico-comercial, que passam então a caminhar indissoluvelmente juntas.

Finalmente, o tão contestado Sistema de Defesa Estratégica de George W. Bush, uma insofismável reedição da Estratégia Guerra nas Estrelas.

A evolução do pensamento estratégico dos Estados Unidos se depara com dois grandes momentos de ruptura paradigmática, que são a fragmentação da ameaça nuclear global e o ataque terrorista de 11 de setembro

O Escudo Antimíssil dos Estados Unidos vem sendo objeto de forte reprovação internacional pela interrupção que provoca no processo de redução das tensões internacionais.

Em perícia analítica, este trabalho pretende demonstrar que a evolução do pensamento estratégico dos Estados Unidos se depara com dois grandes momentos de ruptura paradigmática e que são a fragmentação da ameaça nuclear global e o ataque terrorista de 11 de setembro (o grifo é meu).

A primeira quebra de paradigma veio com a desintegração soviética que trouxe em seu bojo a chamada **fragmentação nuclear,** que nada mais significa do que a redução de um confronto nuclear em escala planetária e a conseqüente entrada em vigor de uma nova matriz de desafios, constituída pelas atuais ameaças regionais, transnacionais e de proliferação das armas de destruição em massa.

Em essência, a fragmentação nuclear simboliza a passagem de um mundo político-estratégico para um universo econômico-comercial. Representa, em termos concretos, de um lado, o desaparecimento da Estratégia de Kennan, de índole nuclear e preocupada em coarctar** a expansão soviética; do outro, o nascimento da Estratégia do *Engagement and Enlargement*, com viés econômico-comercial e interessada em definir sistematicamente a inserção internacional dos Estados Unidos dentro da era pós-bipolar.

O segundo momento histórico de ruptura dentro do pensamento estratégico dos Estados Unidos vai ocorrer com o ataque terrorista ao Pentágono e ao World Trade Center. Por seu surpreendente ineditismo, ainda requer tempo para melhor maturação científica e acadêmica. Não obstante isso, é legítimo inferir que o evento de 11 de setembro de 2001 vai revogar o modelo do *Engagement and Enlargement* na medida

* N.R.: A quase totalidade dos negritos são da *RMB*.

** N.R.: Coarctar – reduzir de tamanho, circunscrever (*Novo Aurélio*).

em que este valorizava em excesso a questão econômico-comercial em detrimento da segurança nacional.

Com efeito, o ataque direto ao solo estadunidense vai demandar uma revitalizante revisão de princípios e preceitos estratégicos, que certamente irão constituir um novo paradigma de segurança nacional para aquele país.

A análise das estratégias norte-americanas é importante pela contribuição que projeta para a compreensão dos seus principais reflexos sobre o cenário sul-americano e em especial sobre o Brasil. Em plano acadêmico, este trabalho vai realizar um estudo analítico tendente a demonstrar as implicações diretas das diferentes estratégias norte-americanas para o contexto sul-americano.

E assim é que vamos perquirir as graves conseqüências para o aperfeiçoamento democrático das nações latino-americanas advindas da Estratégia de Kennan. Na mesma direção, vamos perscrutar a tentativa de engajar as Forças Armadas sul-americanas no combate ao *narcoterrorismo* sob os auspícios da nova ordem militar de Williamsburg.

Finalmente, ao sistematizar a dimensão econômica da Estratégia do *Engagement and Enlargement*, vamos entender a razão pela qual a ALCA (Área de Livre Comércio das Américas), ultrapassando o simples escopo de projeto de um único governo, transformou-se em projeto de Estado para os Estados Unidos, em nítida ameaça aos interesses geopolíticos brasileiros.

Sob este aspecto, vamos assinalar que um verdadeiro estadista deve entender o enigmático jogo de interesses geopolíticos que movimenta o cenário internacional. Para enfrentar a penetração geopolítica dos Estados Unidos no contexto sul-americano, vamos esboçar um possível modelo de reação, pautado em dois grandes princípios capazes de informar a integração sul-americana: a liderança brasileira dentro do espaço geopolítico sul-americano e a imprescindibilidade de realizar uma inserção internacional multilateral, isto é, uma atuação internacional ampla e diversificada, não alinhada automaticamente aos Estados Unidos. O apotegma* é simples: "ou o Brasil assume sua natural liderança na América do Sul, ou então se subordina geopoliticamente aos Estados Unidos".

É, portanto, dentro desta perspectiva de intelecção independente que vamos engendrar um modelo estratégico composto de três grandes fases: (Veja a Figura 1)

1) **Fase de inserção internacional multipolar** caracterizada pela abertura simultânea das Frentes Européia, Atlântica e Asiática;

2) **Fase de integração interna** do chamado triângulo sul-americano, formado pelos três grandes conjuntos geopolíticos da América do Sul: o Arco Amazônico, o Pacto Andino e o Cone Sul; e

3) **Fase de maturidade sub-regional**, sustentada pela idéia-núcleo de que a América do Sul como um todo ganhe a capacidade de executar o conceito de investimento seletivo, isto é, escolher investimentos internacionais que não produzam o ciclo da periferia.

Esta construção estratégica poderia se transformar no conceito diretor da política externa brasileira (o grifo é meu), que tradicionalmente não sistematiza a projeção internacional do País. Com rigor, a inserção internacional do Brasil é feita em total anomia** de princípios estratégicos, fato este que vem reduzindo a efetividade das ações diplomáticas do País. Aliás, um dos

* N.R.: Apotegma – aforismo, sentença vocal breve e conceituosa (*Novo Aurélio*).
** N.R.: Anomia – ausência de leis, de normas ou de regras de organização (*Novo Aurélio*).

FIGURA 1
O MODELO ESTRATÉGICO DE REAÇÃO

propósitos deste trabalho é evidenciar que a Estratégia do *Engagement and Enlargement* nada mais representa do que um verdadeiro sistema estratégico de inserção internacional dos Estados Unidos na era pós-bipolar.

Cumpre, finalmente, alertar ao leitor que, nesta tarefa de traçar o perfil de evolução do pensamento estratégico dos Estados Unidos, outro caminho não se terá senão o de trilhar a intrincada tessitura terminológica daquele país, que comporta termos tais como *Bottom-Up Re-view, Strategic Defense Initiative,Europe First, Strategy of Flexible and Selective Engagement, Kennan's Containment Strategy* e muitos outros.

AS ORIGENS DA GUERRA FRIA: A GRANDE ESTRATÉGIA DA CONTENÇÃO DE KENNAN

Para bem entender as preocupações do mundo estratégico norte-americano a partir da fragmentação nuclear, é necessário retroceder aos tempos do fim da Segunda Guerra Mundial e investigar a chamada Grande Estratégia da Contenção, obra intelectual de George F. Kennan. Ainda durante as Conferências de Yalta e de Potsdam no período pós-guerra, imperava no seio da comunidade estratégica norte-americana a visão utópica do Presidente Roosevelt que acreditava na coexistência pacífica entre a democracia e o comunismo.

Em sua opinião, a rivalidade ideológica não seria necessariamente seguida de uma disputa geopolítica, isto é, a divisão internacional efetuada nas negociações do fim da guerra seria respeitada pelas duas superpotências. Acreditava, portanto, Roosevelt que haveria, sim, uma disputa ideológica, mas não dava crédito à possibilidade de surgir uma lide geopolítica.

Em franca oposição ao pensamento rooseveltiano, despontou a visão de Kennan, primeiro estrategista norte-americano a perceber que a URSS não era simplesmente um aliado difícil nas negociações políticas do após-guerra, mas, ao revés, era, inquestionavelmente, o principal opositor geopolítico dos Estados Unidos no contexto mundial que surgia. Em seu alvitre, o fim colimado do Kremlin seria estabelecer um mundo unipolar sob a dominação comunista.

Em essência, a fragmentação nuclear simboliza a passagem de um mundo político-estratégico para um universo econômico-comercial

Em conseqüência, urgia elaborar uma estratégia de reação, apta a enfrentar as tendências expansionistas de Moscou. As idéias de Kennan foram rapidamente assimiladas em Washington e assim nasceu a Grande Estratégia da Contenção, que se denomina na sua língua original *Kennan's Containment Strategy*.

Em sentido amplo, o magistério estratégico de Kennan patrocinou a idéia-força de proteger, em primeiro lugar, o contexto europeu, cenário considerado crítico no quadro da rivalidade bipolar. Era o conceito estratégico do **Europe First**. Tal proteção se estabeleceu por intermédio de um cordão sanitário costurado em torno da Europa Oriental. Com rigor, para compreender plenamente o conceito em testilha,* é mister examinar, no plano geopolítico, seu

* N.R.: Testilha – briga, luta; debate. Discussão (*Novo Aurélio*).

alicerce teórico, qual seja, a Teoria das Fímbrias, doutrina clássica idealizada pelo professor holandês Nicholas Spykman.

A Teoria das Fímbrias foi formulada com o propósito de se contrapor ao modelo geopolítico do poder terrestre de Halford Mackinder, cujo ponto arquimediano era a progressiva conquista da *Ilha do Mundo* a partir do controle da Europa Oriental, denominada de *Coração da Terra* ou *Heartland*. O Estado Nacional que tiver a capacidade de dominar a *Ilha do Mundo* comandará o mundo.

Em oposição, Spykman construiu sua matriz antítese e que era exatamente a ocupação das bordas da *Ilha do Mundo* e que foram por ele mesmo chamadas de *Rimland*. **O controle do *Rimland*** teria a finalidade de evitar a expansão da potência que dominasse o *Coração da Terra*, impedindo-a de atingir a *Ilha do Mundo*. Em síntese, a matriz das Fímbrias visava a isolar o país adversário no *Coração da Terra*, impedindo-o, portanto, de avançar em outras direções.

Para dar concretude ao modelo das Fímbrias, o pensamento estratégico norte-americano recorreu a um velho e conhecido axioma de sua política externa, *id est*,* usou aliados, tratados e acordos internacionais para alcançar seus próprios objetivos estratégicos. E tanto foi assim que, para manter o isolamento geopolítico do império soviético dentro do *Heartland*, o gênio pragmático estadunidense costurou a formação de blocos internacionais para a conquista de suas bordas.

Sob este aspecto, para defender o oeste da Eurásia constituiu a OTAN (*NATO*), Organização do Tratado do Atlântico Norte; para evitar a expansão para o Oriente Médio, engendrou a OTCEN, Organização do Tratado do Centro e, finalmente, para eliminar a projeção comunista sobre o continente asiático, criou a OTASE, Organização do Tratado do Sudeste da Ásia.

De clareza meridiana, portanto, a competência da política externa norte-americana em planejar arranjos internacionais tendentes a solucionar problemas estratégicos que lhes são inerentes. As construções estratégicas norte-americanas têm o condão de exportar as suas próprias ameaças para outros países que vão se movimentar na cena mundial sob o influxo da espora norte-americana, porém, pensando tratar-se de seus autênticos interesses.

O Estado Nacional que tiver a capacidade de dominar a *Ilha do Mundo* comandará o mundo

Hardford Mackinder
Estrategista

Não obstante toda a sua efetividade e ao contrário do que se poderia supor, a Estratégia de Kennan não ficou isenta de censura dentro da intelectualidade de seu país.

No centro das acusações, despontava a crítica de fraqueza estratégica do sistema kenneniano.

Na visão de seus opositores, a tepidez do modelo em debate impediu a formulação de uma estratégica mais agressiva e que fosse capaz de explorar, com força máxima, o então monopólio nuclear norte-americano.

O cerne do pensamento anti-kenneniano residia na perspectiva de instaurar um mundo unipolar, esteado** na hegemonia nuclear dos Estados Unidos naquela época, o

* N.R.: *id est* – isto é.

** N.R.: Estear – suster com esteios ou escoras; escorar; amparar; sustentar, proteger (*Novo Aurélio*).

que certamente caracterizaria a imposição da tão propalada *pax americana*.

Apesar desta forte argumentação, não concordo com tal tese porque o monopólio nuclear dos Estados Unidos deu-se por um curtíssimo período de tempo, e, o que é mais importante, a construção da arma nuclear era uma macrodecisão do Kremlin de caráter irrevogável, sendo certo que a URSS não aceitaria sob nenhuma hipótese a supremacia norte-americana. Daqui se pode dessumir,* portanto, a correção da opção estratégica, pautada nas idéias de Kennan.

O estudioso da Grande Estratégia da Contenção tem ainda o dever acadêmico de apontar um outro ponto capital de perscrutação, que é a inaplicabilidade da estratégia de valorização da democracia no contexto latino-americano. Em termos simples, isto significa dizer que o uso da democracia como vetor estratégico de combate ao expansionismo soviético foi enfraquecido na América Latina. Com efeito, a estratégia norte-americana para a América Latina não demorou em estimular os governos ditatoriais, em detrimento dos próprios valores democráticos.

Na visão estadunidense, esta era, incontestavelmente, a forma mais econômica de confrontar a propagação do comunismo no contexto latino-americano. Foi a própria letra da Estratégia da Contenção que revelou a tendência de apoiar os regimes militares na América Latina. Estava escrito textualmente, não era nem mesmo necessário dissimular. Tais regimes eram, no quadro da Contenção, um instrumento a serviço dos altos interesses estratégicos dos Estados Unidos.

Resta indagar se foi ou não coincidência a realidade que se vivenciou em toda esta região. Em verdade, toda a América Latina optou por trajetórias estratégicas de governos militares que enfrentavam melhor a ameaça comunista. Deixa-se para reflexão do leitor, em exame concreto da realidade, se a opção estratégica adotada pela América Latina, e em especial pela América do Sul, atendeu aos seus próprios interesses ou, ao contrário, se foi apenas a concretização de uma estratégia que lhe era exterior e emanada dos Estados Unidos da América do Norte.

As construções estratégicas norte-americanas têm o condão de exportar as suas próprias ameaças para outros países que vão se movimentar na cena mundial sob o influxo da espora norte-americana, porém, pensando tratar-se de seus autênticos interesses

A FRAGMENTAÇÃO NUCLEAR E SEU SIGNIFICADO ESTRATÉGICO

Como já afirmado na introdução deste trabalho, o significado estratégico da fragmentação nuclear quer dizer, simplesmente, a redução do risco de um confronto nuclear em escala planetária e o conseqüente surgimento de três novas categorias de desafios. Foi a própria Estratégia do *Engagement and Enlargement* que deu trato sistêmico a esta nova segmentação de desafios ao Estado norte-americano.

* NR.: Dessumir – inferir, deduzir, concluir (*Novo Aurélio*).

Tal sistematização foi assim efetuada:

1) As ameaças regionais ou ameaças centradas em Estado-nação. Dentro desta categoria estão aqueles países com estatura geopolítica capaz de provocar desequilíbrio em áreas consideradas vitais aos interesses estratégicos norte-americanos e que possuem capacidade nuclear. Exemplos típicos: China, Índia, Rússia e Paquistão. O Brasil poderia estar incluído neste fechado clube se não tivesse abdicado da construção de sua arma nuclear;

2) As ameaças transnacionais são constituídas pelo terrorismo internacional, pelo crime organizado, pelas ameaças ao meio ambiente, pelo radicalismo islâmico *et alii*. Exemplos concretos desta categoria são: Grupos Al Qaeda, Jihad islâmico, Hamas e as Farc colombianas;

3) As ameaças de proliferação das armas de destruição em massa. Dentro desta classe estão os chamados Estados-bandido ou Estados-Fora da Lei, tais como Líbia, Irã, Iraque e Coréia do Norte. Estes três últimos países formam o chamado "eixo do mal" (*Axis of Evil*), sendo que tal tríade é apontada pela atual administração Bush como principal ameaça à humanidade, tanto pelo apoio que dá ao terrorismo, como pela capacidade nuclear e biológica (Negritos do autor).

Este novo quadro de ameaças, transformado em corpo de doutrina pelo modelo do *Engagement and Enlargement*, é estrategicamente complexo, vez que representa o desaparecimento da alta previsibilidade estratégica do cenário bipolar, presciência* esta patrocinada pelo chamado **princípio do alinhamento necessário**.

Explica-se melhor.

Durante a Guerra Fria, o sistema de forças internacionais era impulsionado pela disputa entre dois grandes centros com completa correspondência econômica, geopolítica e militar. Existia, por conseguinte, plena paridade em todos os campos do poder nacional. O poder de atração das duas superpotências era completo em si próprio.

As demais nações se limitavam a observar o princípio do alinhamento geopolítico necessário, isto é, a escolher a qual das duas superpotências iriam se perfilhar.

De fato, o princípio em testilha criava um ambiente de alta previsibilidade estratégica, na medida em que as manobras nacionais eram facilmente prognosticadas pelo restrito poder de barganha retido pelas nações periféricas.

As ações internacionais perpetradas por tais países cingiam-se apenas em ameaçar trocar de lado.

Como amplamente visto anteriormente, a Teoria das Fímbrias na Europa e os regimes militares na América Latina resolveram esta problemática de reduzir a propagação do eixo comunista.

Em síntese, é de se recordar que a fragmentação nuclear veio à luz a partir de 1989, superando quase 40 anos de predominância da ameaça nuclear global. Simboliza, em última instância, a passagem de um mundo político-estratégico para um universo econômico-comercial. Em termos reais, retrata fielmente a passagem da Estratégia da Contenção de Kennan para o modelo do *Engagement and Enlargement* de Bill Clinton.

Enfim, a fragmentação nuclear é o consectário supremo do colapso soviético, com ela nascendo uma matriz tríplice de ameaças para os Estados Unidos.

Tais ameaças circunscrevem um contexto global pós-fragmentação de alto grau

---

* NR.: Presciência – qualidade de presciente; previdência, previsão; pressentimento, presságio; ciência inata, anterior ao estudo (*Novo Aurélio*).

de complexidade porque deixa de existir a plena paridade entre os centros internacionais de poder.

As assimetrias econômica, geopolítica e militar dos novos pólos mundiais que despontam dentro da recomposição da nova Ordem Mundial vão caracterizar melhor tal complexidade e é por isso que serão analisadas, com minudência, em seguida.

AS CARACTERÍSTICAS DO CONTEXTO INTERNACIONAL NA ERA PÓS-BIPOLAR

Por ser a única superpotência ainda existente, acredita-se que estamos vivendo sob os auspícios da chamada *pax americana*. A meu alvedrio,* creio que tal interpretação é errônea na medida em que os Estados Unidos não têm capital geopolítico suficiente para impor um cenário internacional unipolar, vale dizer, um quadro mundial onde não haja reação geopolítica por parte das demais nações do mundo. O estabelecimento da *pax americana* seria sinônimo da natural envergadura dos Estados Unidos para reger unilateralmente as relações internacionais, o que evidentemente não é verdadeiro.

Acredita-se que estamos vivendo sob os auspícios da chamada *pax americana*. A meu alvedrio, creio que tal interpretação é errônea na medida em que os Estados Unidos não têm capital geopolítico suficiente para impor um cenário internacional unipolar

Destarte, o grande desafio deste capítulo será demonstrar que o contexto internacional, na era pós-bipolar, é, ao mesmo tempo, **economicamente tripolar, geopoliticamente multilateral e militarmente unilinear** (Negritos do autor).

Em outros termos, com a desintegração soviética, a superioridade militar dos Estados Unidos não foi necessariamente correspondida com sua hegemonia econômica e muito menos com o alinhamento geopolítico automático.

Coexistem, por conseguinte, dentro do contexto pós-fragmentação, o tridimensionalismo econômico, o multilateralismo geopolítico e o unipolarismo militar de âmbito mundial.

Como anteriormente visto, a fragmentação nuclear consolidou a passagem de um mundo político-estratégico para um universo econômico-comercial. Neste passo, as relações comerciais em âmbito global se libertaram da pesada amarra do risco nuclear. Inaugurava-se a era do **mercado-centrismo**, uma verdadeira apologia da abertura mundial de mercados.

Estas transformações radicais ensejaram o aparecimento de um contexto internacional de alta competitividade econômica, onde se destacam três grandes pólos de atração comercial, a saber: os Estados Unidos, única superpotência remanescente, e as duas megapotências, a União Européia e o Japão.

Estes três grandes centros formam o chamado **triângulo econômico mundial**, responsável por quase 75 por cento do controle, tanto dos fluxos comerciais, como também dos fluxos de investimentos internacionais.

---

* N.R.: Alvedrio – talvez; vontade própria (*Novo Aurélio*).

FIGURA 2

A superioridade do Triângulo Econômico Mundial aferida a partir de seus respectivos blocos regionais

Na realidade, a consolidação da tripolaridade econômica mundial remonta ao ano de 1989 com o nascimento do tão propalado Consenso de Washington, perpassa pela criação da Organização Mundial do Comércio (OMC), em 1994, até, finalmente, se chegar ao esquema global de pactos comerciais de dimensões continentais, engendrado em 1995 pela Estratégia do *Engagement and Enlargement*.

Com o Consenso de Washington, instaurou-se, de forma sistêmica, o ciclo da periferia, que se caracteriza pela alta dependência dos países subalternos ao capital financeiro advindo do triângulo econômico mundial.

Já a Organização Mundial de Comércio representa a perpetuação da famosa Rodada Uruguai, fórum internacional que privilegia o debate da progressiva redução das taxas de importações com o propósito de estimular o comércio global. Com rigor, a pauta de debates da OMC vem favorecendo a tripolaridade econômica mundial, posto que a questão da proteção agrícola dos países ricos nunca foi incluída na pauta em comento.

Finalmente, a formação de grandes blocos continentais simboliza o ponto final desta trajetória de abertura de novos mercados, tema central da superioridade do triângulo econômico mundial.

Uma simples análise visual da Figura 2 mostra o abismo existente entre os blocos comerciais liderados pelo triângulo econômico mundial e o resto do mundo. Observe que o Mercosul é a quarta potência econômica do globo terrestre, sendo suplantado apenas pelo NAFTA* (Acordo de Livre Comércio da América do Norte), pela União Européia e pela APEC** (Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico).

A disparidade é evidente: enquanto o Mercosul caminha na trilha da casa de 1 trilhão de dólares, a União Européia e a Nafta atingem o patamar de 9 trilhões.

Não há como contestar, por conseqüência, o surgimento de um contexto mundial economicamente tripolar. Eis aqui caracterizado o **tridimensionalismo econômico mundial**. (Negrito do autor.)

Somente com iniciativas sub-regionais de integração será possível diminuir a dependência externa e, por conseqüência, vencer o ciclo do empobrecimento estatal

No plano geopolítico internacional, nossa análise indica que, atuando em paralelo ao chamado triângulo econômico mundial e representando um complicador a mais, surgem as chamadas potências emergentes ou ascendentes, tais como China, Índia, Brasil e Rússia. Estes países, procurando garantir maior latitude de atuação dentro da cena internacional, vão disputar novos nichos de poder em suas respectivas áreas de influência. Deste modo, a busca de hegemonia regional por parte das potências ascendentes ameaça o controle internacional exercido pelos Estados Unidos e em menor grau pelas outras nações do G7.*** Tal fato vai caracterizar o surgimento

* N.R.: NAFTA – Instrumento de integração das economias dos Estados Unidos, Canadá e México. Em vigor em 1994. (*Almanaque Abril*/2000).

** N.R.: APEC – Bloco econômico formado para promover a abertura de mercados entre 20 países da Ásia e Hong Kong (China) que responde por cerca de metade do PIB, 40% do comércio mundial. (*Almanaque Abril*/2000).

*** N.R.: G7: Estados Unidos, Inglaterra, França, Itália, Alemanha, Canadá e Japão.

de um **contexto internacional geopoliticamente multipolar**.

A explicação plausível que justifica o movimento geopolítico de reação das potências emergentes vem do fato de que tais países não possuem condições de enfrentar diretamente o triângulo econômico mundial e em especial os Estados Unidos.

Em termos simples, isso significa dizer que as nações ascendentes, muito embora em razoável nível de desenvolvimento, ainda dependem do fluxo de investimentos internacionais para fechar seus respectivos balanços de pagamento.

É de se recordar, entretanto, que tais investimentos internacionais são controlados pelo triângulo econômico mundial, seja diretamente, por intermédio do Grupo dos Sete, seja indiretamente, pela sua influência no âmbito do Fundo Monetário Internacional.

Diante disso resta comprovada a grande dependência das nações emergentes em relação à tripolaridade econômica mundial.

Entre as causas que acarretam tal dependência estão: inexistência de poupança interna, balança de transações correntes estruturalmente deficitária, pequeno número de empresas multinacionais com origem nas potências emergentes, grande número de empresas multinacionais de origem norte-americana, européia e/ou japonesa, levando lucros para fora do país e, finalmente, elevada dívida externa.

Todo este quadro econômico adverso faz com que as potências ascendentes ainda necessitem dos investimentos advindos do triângulo econômico mundial. E é exatamente isso que caracteriza o chamado **ciclo da periferia** ou do **empobrecimento estatal**, ciclo este que impede o avanço das nações emergentes. (Negritos do autor.)

Com rigor, é a própria realidade econômica das potências ascendentes que as impede de vencer, sozinhas, o ciclo da periferia.

Esta é a razão pela qual necessitam consolidar novos espaços geopolíticos de influência.

Somente com iniciativas sub-regionais de integração será possível diminuir a dependência externa e, por conseqüência, vencer o ciclo do empobrecimento estatal. Esta é a única maneira de enfrentar a penetração internacional do triângulo econômico mundial.

Em suma, a idéia-força que impulsiona o movimento geopolítico das nações emergentes repousa exatamente sobre o fortalecimento de projetos de integração sub-regional. Isso vai fortalecer o debate "globalização versus regionalização", caracterizando o nascimento de um quadro mundial geopoliticamente multipolar.

Eis aqui, nitidamente, evidenciado **o multilateralismo geopolítico de escopo universal**. (Negrito do autor.)

Finalmente, permeando o tripolarismo econômico e o multilateralismo geopolítico, desponta a insofismável **hegemonia militar norte-americana**.

Com efeito, não há nação no mundo capaz de enfrentar militarmente os Estados Unidos. A sua superioridade militar é irrespondível, o seu orçamento de defesa vai alcançar, em 2003, o patamar de quase 370 bilhões de dólares, valor muito superior ao PIB de muitos países do mundo.

A idéia da hegemonia militar dos Estados Unidos não é recente, ao contrário, vem sendo reeditada desde a época da Estratégia Militar do *Flexible and Selective Engagement*, promulgada em fevereiro de 1995 pelo General John M. Shalikashvili. Seguindo a senda da estratégia que lhe era superior, ou seja, a Estratégia de Segurança Nacional do *Engagement and Enlargement*, a estratégia militar se ocupou das ameaças advindas das Potências Regionais e dos chamados Estados-Fora da Lei.

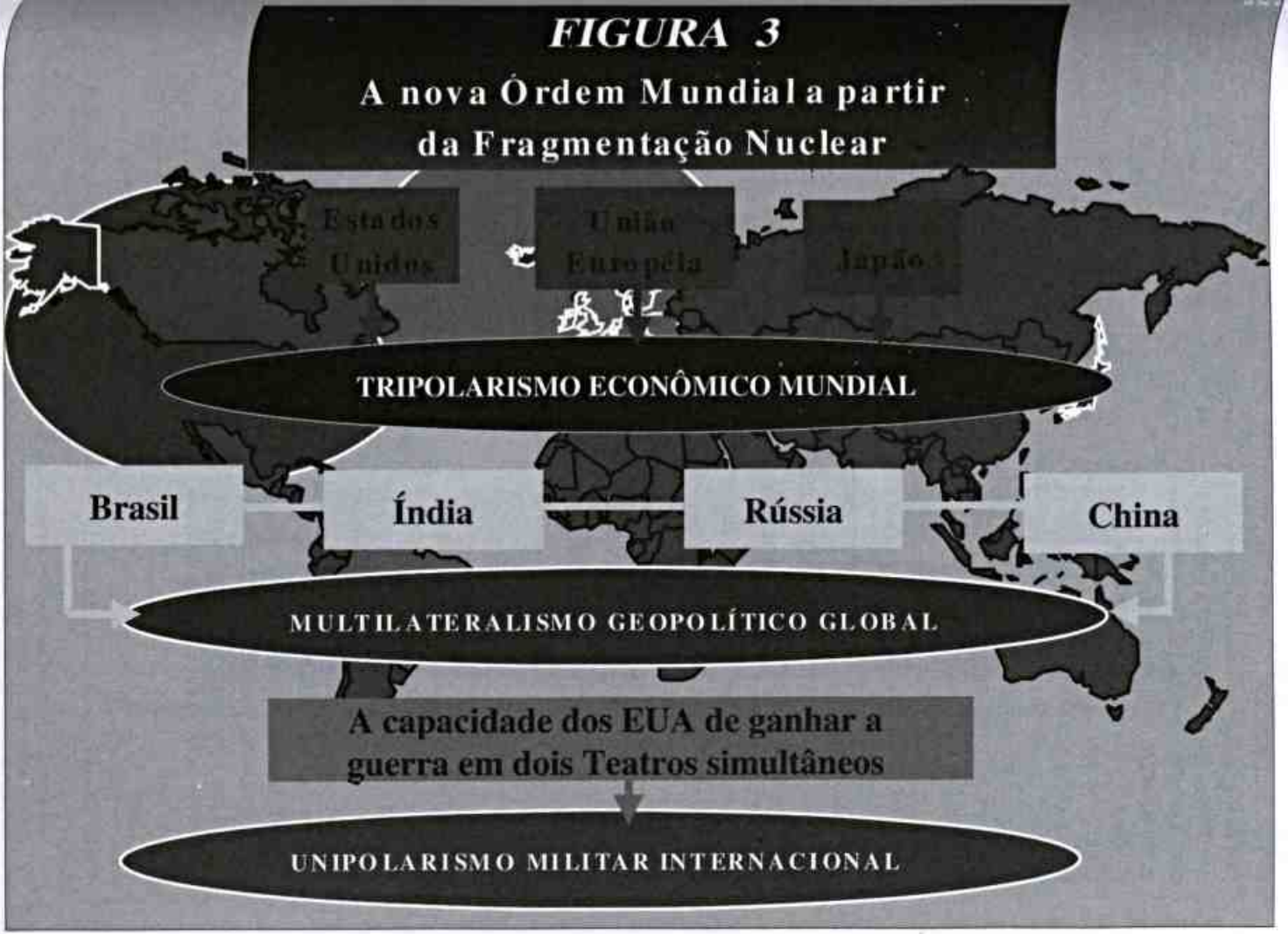


FIGURA 3
A nova Ordem Mundial a partir da Fragmentação Nuclear
Estados Unidos
União Européia
Japão
TRIPOLARISMO ECONÔMICO MUNDIAL
Brasil
Índia
Rússia
China
MULTILATERALISMO GEOPOLÍTICO GLOBAL
A capacidade dos EUA de ganhar a guerra em dois Teatros simultâneos
UNIPOLARISMO MILITAR INTERNACIONAL

Para enfrentar tais ameaças, nasceu o grande imperativo militar dos Estados Unidos de hoje, qual seja, **ganhar a guerra em dois grandes Teatros de Operações ao mesmo tempo**. (Negrito do autor.)

Preciso é que se perceba, portanto, que a decisão estratégica de ganhar dois conflitos regionais simultâneos é a conseqüência natural da fragmentação nuclear na esfera militar, e, o que é mais importante, tal capacidade se transformou na pedra angular que vem mantendo a hegemonia militar dos Estados Unidos em termos mundiais.

Em outro dizer, a aptidão de ganhar a guerra em dois teatros regionais simultâneos solidifica a idéia de que vivenciamos um contexto internacional militarmente unipolar.

A democracia é simples mecanismo de mercado, onde as nações são os consumidores e as empresas multinacionais norte-americanas os empreendedores

Com rigor, o pensamento estratégico militar norte-americano, abeberando-se na lógica do conflito regional, quer desestimular intenções agressivas por parte de um *Estado-bandido*, no caso dos Estados Unidos já estarem engajados em um outro teatro regional de grande magnitude.

Seria o caso, por exemplo, do atual engajamento com o Afeganistão, estimulando a agressão por parte de um país do "eixo do mal", tais como Iraque, Irã, Coréia do Norte ou até mesmo por uma potência regional, tais como Índia ou Paquistão.

Em conclusão, é puro zotismo* acadêmico afirmar que a *pax americana* entrou em vigor a partir da falência geopolítica do império soviético.

Conforme amplamente analisado, restou evidente a incapacidade norte-americana de impor o unipolarismo geopolítico de escopo universal. Em seu lugar, nasce um contexto internacional que é, a um só tempo, economicamente tripolar, geopoliticamente multilateral e militarmente unilinear. Veja a Figura 3, que sintetiza esta idéia.

ENTENDENDO A CONSTRUÇÃO DO MODELO DO *ENGAGEMENT AND ENLARGEMENT*

A antiga questão de perquirir** a natureza do poder, tal qual formulada por Michel Foucault, tematiza-se na polêmica noção de que o poder em si não existe, não é algo como a propriedade que se possui ou não. Na visão de Foucault, o que existe são relações ou práticas de poder, o que significa dizer que o poder é algo que se disputa, que se estimula. É, portanto, com este caráter relacional foucaultiano do poder que se deve, ou pelo menos se deveria, interpretar a Estratégia de Segurança Nacional dos Estados Unidos; tal é, em essência, a gênese de sua construção.

Com efeito, o modelo do *Engagement and Enlargement* é uma estratégia de inserção internacional por excelência que visa a ampliar o poder norte-americano cada vez mais.

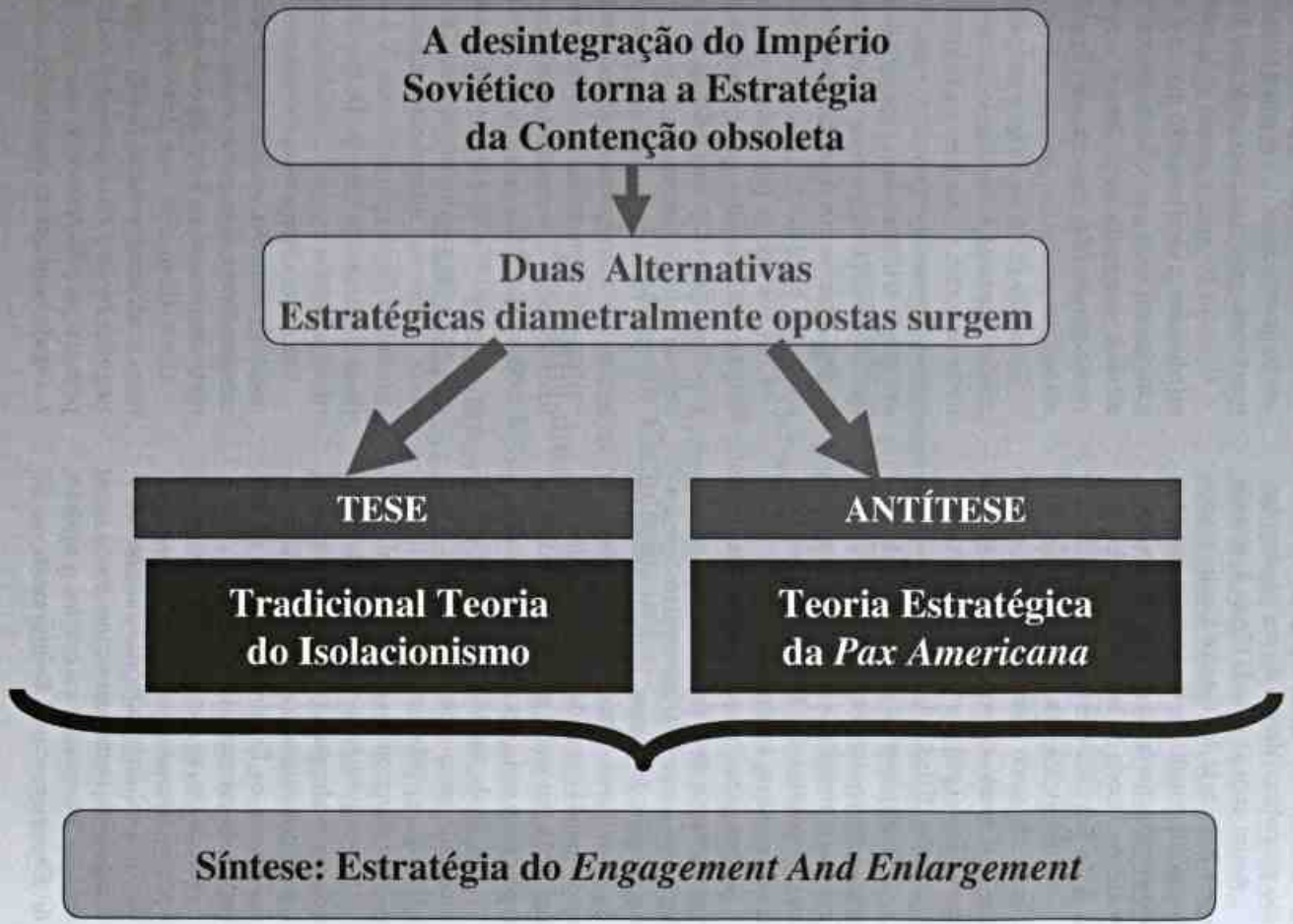
É neste mister que os cenários geopolíticos mundiais serão disputados, serão esti-

---

* N.R.: Zotismo – estado, condição ou ação de zote; estupidez, palermice, tolice, idiotice (*Novo Aurélio*).

** N.R.: Perquirir – investigar com escrúpulo; inquirir minudentemente; pesquisar, indagar, perscrutar, esquadrinhar (*Novo Aurélio*).

FIGURA 4


A desintegração do Império Soviético torna a Estratégia da Contenção obsoleta
Duas Alternativas Estratégicas diametralmente opostas surgem
TESE
ANTÍTESE
Tradicional Teoria do Isolacionismo
Teoria Estratégica da Pax Americana
Síntese: Estratégia do Engagement And Enlargement

mulados de acordo com a iniciativa norte-americana. Não há mais espaço para a omissão geopolítica dentro da era pós-bipolar.

Assim, com a ajuda da Figura 4, observe que a Estratégia dos Estados Unidos é a solução intermediária entre duas posições diametralmente opostas, isto é, de um lado a tradicional teoria do isolacionismo, do outro a já tão discutida tese da *pax americana*.

A concepção do isolacionismo, também conhecida como *America First*, continua até hoje sendo defendida com ardor por considerável parcela da comunidade estratégica dos Estados Unidos.

Tese responsável pelo esplêndido progresso norte-americano no período entre guerras, representa de certa maneira a omissão geopolítica dos Estados Unidos dentro do contexto internacional.

Estrategistas há que a defendem pelas vantagens que propiciam *inter alia** o fortalecimento do mercado interno norte-americano, o maior do planeta Terra, a redução de gastos militares, o maior orçamento de defesa do mundo (cerca de 370 bilhões de dólares/ano) e um maior grau de independência em face das variações do cenário mundial.

Apesar de todas essas vantagens, a sociedade norte-americana repeliu a tese isolacionista pela simples perspectiva de perda de controle do sistema global.

A inércia internacional dos Estados Unidos era inadmissível e conseqüentemente instava construir uma estratégia positiva que mantivesse os Estados Unidos no núcleo central do contexto das nações.

Em síntese, na impossibilidade de impor a *pax americana* e, ao mesmo tempo, repudiando a validade da teoria isolacionista, o estrategista norte-americano gerou uma solução intermediária e que foi o modelo do *Engagement and Enlargement*.

A seiva estratégica do modelo norte-americano vem da percepção de que a inserção internacional de um país é fator preponderante para o bem-estar de seu povo.

E assim foi que o gênio pragmático estadunidense idealizou uma matriz de segurança nacional que vincula estrategicamente a prosperidade econômica, a valorização universal da democracia e a hegemonia militar mundial.

Em outro dizer, atreladas a um projeto político superior, estão acopladas três estratégias gerais, a econômica, a cultural e a militar, formando em conjunto uma única **estratégia tridimensional** (negrito do autor), cujo escopo magno visa a maximizar a projeção internacional dos Estados Unidos na era pós-bipolar.

Com este tipo de pensamento em mente, percebe-se melhor que Estratégia dos Estados Unidos é, por excelência, um modelo de inserção internacional.

A bem da verdade histórica, é preciso alertar que a interpretação da valorização universal da democracia deve ser feita a partir de belveder** investigativo mais elevado.

Neste sentido, a democracia não é um princípio axiológico em si, a ser tutelado pelo seu próprio valor intrínseco, mas, ao revés, é mais um instrumento estratégico colocado à disposição da matriz de entrada econômica dos Estados Unidos sobre os demais países.

Em suma, a democracia é simples mecanismo de mercado, onde as nações são os consumidores e as empresas multinacionais norte-americanas os empreendedores.

Diante disso, é de bom alvitre entender que a verdadeira essência da Estratégia do *Engagement and Enlargement* é indicada pelo seu próprio *Nomen Strategikós*, isto é, **engajamento**, traduzindo a idéia núcleo

* N.R.: *Inter alia* – entre outras.

** N.R.: Belveder – pequeno mirante de onde se descortina um vasto panorama; terraço em local elevado.

de repudiar a tradicional tese do isolacionismo e **engrandecimento** (negritos do autor), simbolizando o sistema estratégico tridimensional engendrado para ampliar a sua projeção internacional.

Aliás, não foi sem razão que o próprio nome desta estratégia foi usado como ponto de partida da crítica internacional.

Sob este aspecto, a nomenclatura da estratégia foi usada para denunciar sua linhagem de dominação, na medida em que indicava nitidamente a vocação expansionista da matriz americana.

A Estratégia dos Estados Unidos foi rejeitada em sua pretensão de se transformar em símbolo universal de desenvolvimento.

Sob color* de engrandecimento mundial, ocultava-se, na verdade, uma estratégia tridimensional de dominação estadunidense.

Em conseqüência, a comunidade internacional, em especial a doutrina francesa, não demorou a reprovar a estratégia norte-americana, já que esta foi devidamente interpretada como sendo uma simples questão de retórica e formulada em total arrepio da opinião pública mundial.

Em suma, foi a própria denominação que revelou a natureza estratégica do modelo do *Engagement and Enlargement* e assim sendo, dois anos após a sua promulgação, o nome da estratégia foi trocado, passando a se chamar *in verbis: National Security Strategy for a New Century*, isto é, Estratégia de Segurança Nacional para um Novo Século.

A meu talante,** acredito que embora o nome da estratégia tenha sido mudado, a sua essência, a sua vocação, o seu espírito continuaram os mesmos, *id est*, ampliar, sistemicamente e cada vez mais, a esfera de reverberação política dos Estados Unidos da América dentro da nova ordem mundial.

A DIMENSÃO ECONÔMICA DA ESTRATÉGIA DO *ENGAGEMENT AND ENLARGEMENT*

A Estratégia pós-fragmentação de Bill Clinton se caracteriza pela primariedade das relações comerciais globais em detrimento de outras questões, inclusive a da segurança nacional. Sob este aspecto, o fortalecimento da economia dos Estados Unidos mediante a abertura de novos mercados internacionais passou a ocupar lugar especial dentro da matriz de segurança nacional daquele país.

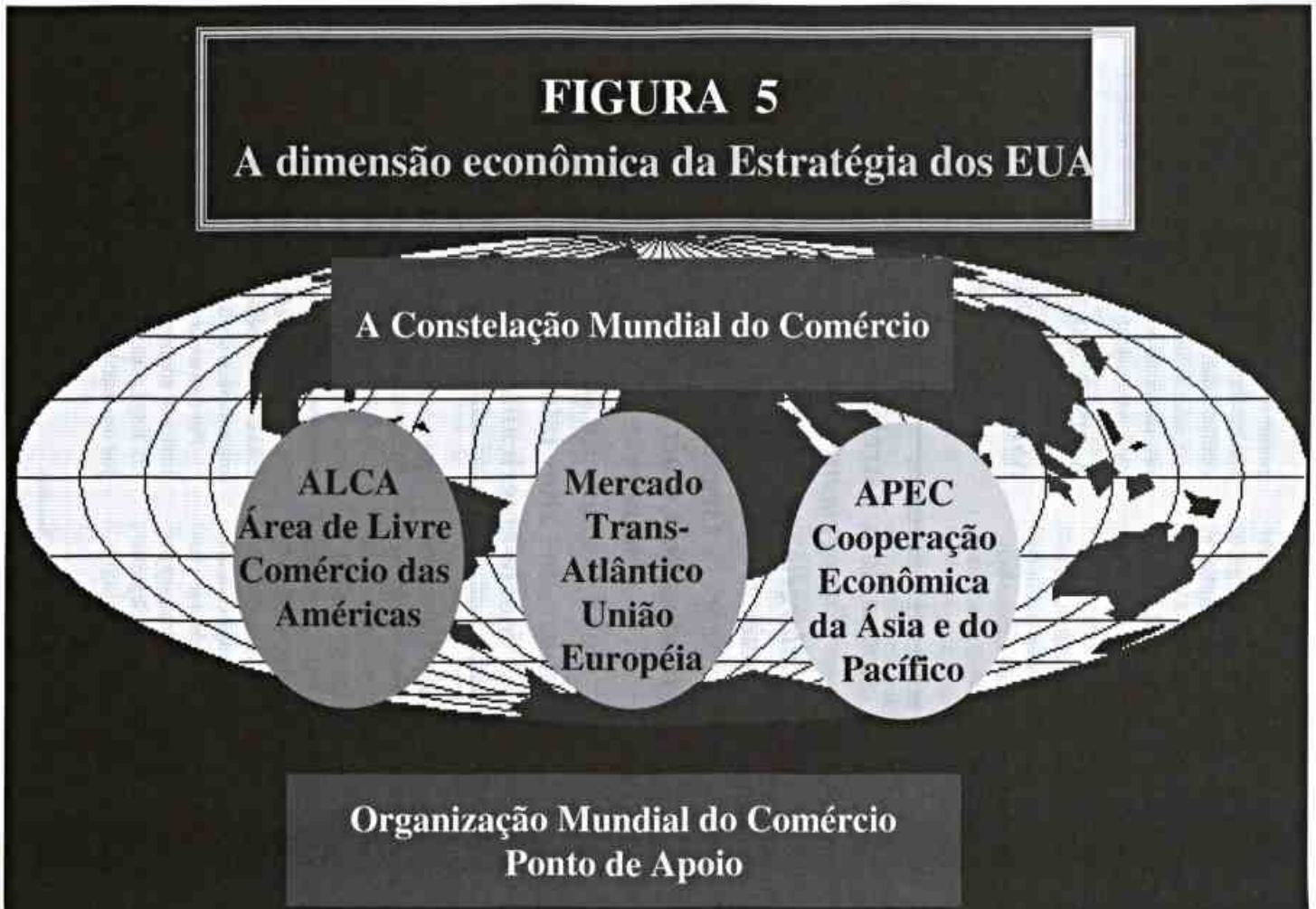
Apoiando a Estratégia do *Engagement and Enlargement* surge nada mais nada menos que a própria Organização Mundial do Comércio, apta a manobrar multilateralmente sob o influxo dos altos interesses norte-americanos

E não foi por acaso que a economia norte-americana atingiu seu ápice ainda na vigência da era do *Engagement and Enlargement*. Durante este período os Estados Unidos tiveram um crescimento ininterrompido de quase nove anos, o maior de toda a história daquele país. Esta é a razão pela qual a estratégia econômica merece ser analisada em separado.

Por não ter condições de impor a unipolaridade econômica mundial, a Estratégia do *Engagement and Enlargement* planejou um mecanismo grandioso que se utiliza

* N.R.: Color – cor, coloração; colorear (*Novo Aurélio*).
** N.R.: Talante – vontade, desejo, arbítrio; empenho, diligência (*Novo Aurélio*).

FIGURA 5
A dimensão econômica da Estratégia dos EUA



de três grandes zonas de livre comércio de dimensões continentais e que são:

– Área de Livre Comércio das Américas (ALCA);

– Mercado Transatlântico (União Européia);

– Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico (APEC).

Apoiando estes três grandes centros de atração comercial, surge nada mais nada menos que a própria Organização Mundial do Comércio, apta a manobrar multilateralmente sob o influxo dos altos interesses norte-americanos. É o próprio texto da Estratégia dos Estados Unidos que chama tal sistema estratégico de **Constelação Mundial do Comércio**. Veja a Figura 5. (Negrito do autor.)

Pelo menos, no campo teórico, esta engenharia estratégica teria a capacidade de promover a prosperidade econômica dos Estados Unidos, uma vez que tais blocos ficariam diretamente sob a influência daquele país.

A criação deste sistema poligonal de pactos comerciais foi a arma encontrada para, a um só tempo, enfraquecer o rival japonês na região da Ásia e do Pacífico, manter abertas as portas de penetração dos Estados Unidos no continente europeu e, finalmente, consolidar o espaço geopolítico das Américas em favor da entrada norte-americana.

É de se mencionar, entretanto, que as elites políticas da Europa e da Ásia rapidamente perceberam a grandiosidade do sistema norte-americano e, em conseqüência, formularam um modelo geopolítico de reação.

No cenário europeu, ocorreu a aceleração da integração da União Européia e a consolidação do Euro como moeda única, enquanto no contexto asiático foi criada a Área de Livre Comércio da Ásia (AFTA), sem a presença dos Estados Unidos, Canadá e México, componentes do NAFTA e que fazem parte da Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico (APEC).

A iniciativa geopolítica de consolidação da AFTA pretende afastar da região a presença hegemônica norte-americana.

Infelizmente, a intelectualidade da América do Sul ainda não percebeu a sutileza do sistema poligonal dos Estados Unidos e assim permanèce como o único dos três pólos, sem talento para desenhar uma matriz com caminhos próprios, tendentes a formar um mundo geopolítico sul-americano, coeso e forte na sua unicidade. A luta contra a inferioridade sul-americana será infrutífera se não ocorrer a sua integração geopolítica.

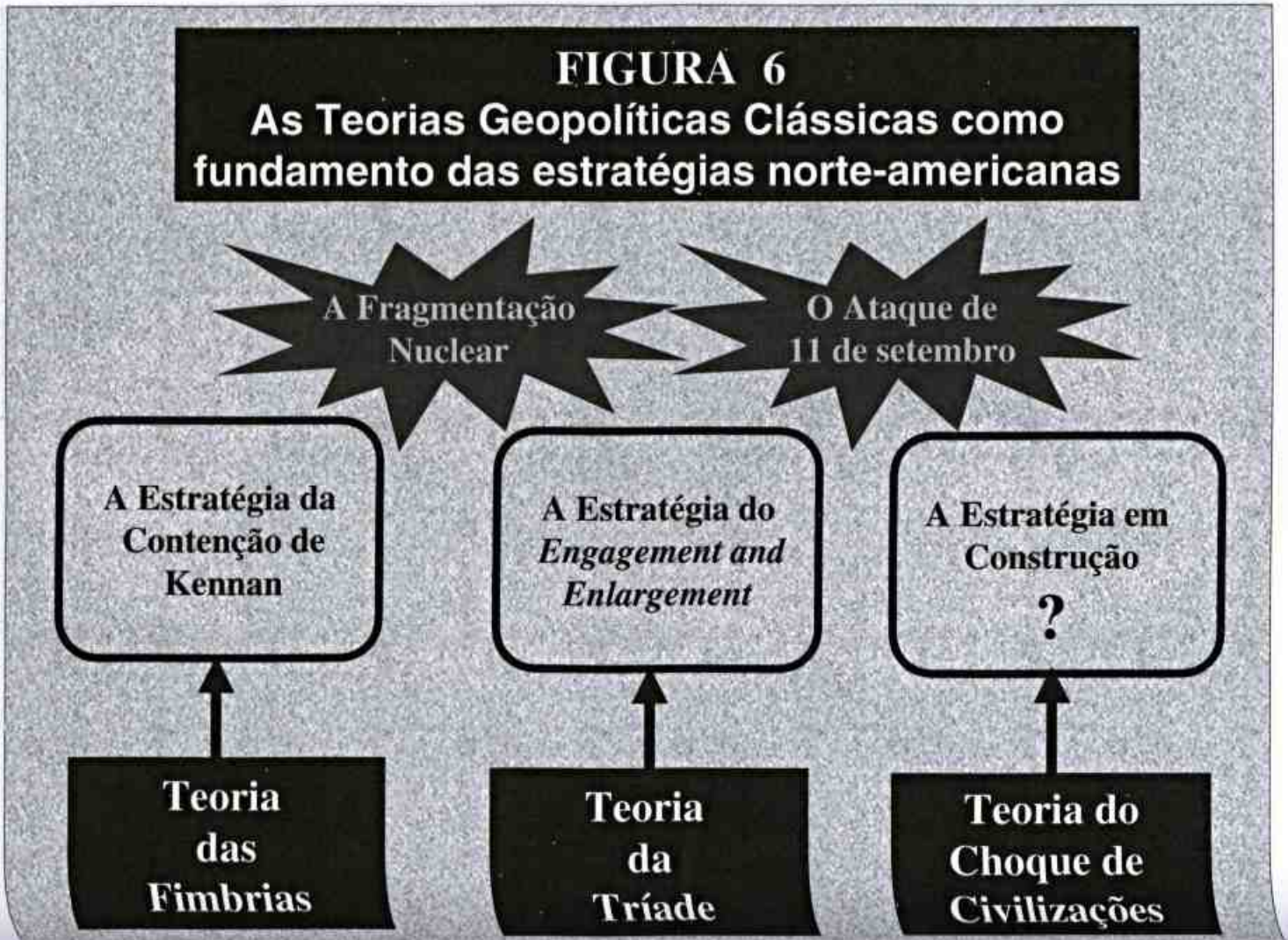
A luta contra a inferioridade sul-americana será infrutífera se não ocorrer a sua integração geopolítica

Em plano acadêmico, a Constelação Mundial do Comércio da Estratégia dos Estados Unidos foi buscar inspiração dentro da **Teoria da Tríade** (negrito do autor), obra intelectual dos empresários e acadêmicos do Clube de Roma, dentre tais Rockfeller e Kissinger. Também conhecida como Teoria do Trilateralismo Mundial, esta concepção geopolítica clássica foi elaborada ainda nos idos dos anos 70 e visava a fortalecer a economia dos Estados Unidos, a despeito do isolamento dos países comunistas.

Para tanto, idealizou a formação de um cenário mundial, pautado em três grandes edifícios geopolíticos: o bloco americano, sob a égide dos Estados Unidos e do dólar; o bloco europeu, sob o pálio da Alemanha e do marco, e, finalmente, o bloco asiático, sob o acicate* do Japão e do iene.

* N.R.: Acicate – espora de uma só ponta; pua; incentivo, estímulo (*Novo Aurélio*).

FIGURA 6
As Teorias Geopolíticas Clássicas como fundamento das estratégias norte-americanas



Observe que a Teoria da Tríade retirava a União Soviética da cúpula do contexto das nações, rebaixando-a a país periférico do bloco europeu.

Com isso, os três grandes blocos continentais ficariam diretamente sob a influência dos Estados Unidos, único líder do mundo, e tendo como auxiliares diretos as megapotências, o Japão e a Alemanha. Em certo sentido, o domínio global dos Estados Unidos seria exercido mediante a atuação de países suseranos,* Japão e Alemanha, responsáveis pelo controle direto dos respectivos países vassalos no âmbito de seus blocos.

Com efeito, não há como contestar a nítida influência da Teoria da Tríade na elaboração do sistema poligonal da Estratégia do *Engagement and Enlargement*.

A única diferença é que agora estamos falando de blocos organizados internacionalmente, isto é, ALCA, Mercado Transatlântico e APEC.

O que não muda é a vassalagem dos países periféricos, que continuam recebendo tratamento inferiorizado no âmbito das relações comerciais de nível global.

Em conclusão, a dimensão econômica é preponderante dentro da tridimensionalidade da Estratégia do *Engagement and Enlargement*. Isso quer dizer que a prosperidade econômica dos Estados Unidos suplanta as outras duas dimensões, a militar e a cultural.

A partir do advento de 11 de setembro, tal quadro vai mudar radicalmente.

Os imperativos de segurança nacional dos Estados Unidos ganham nova roupagem, posto que agora o combate ao terrorismo exsurge** em plenitude.

A estratégia em construção vai fazer retornar a primazia da dimensão militar no plano mais amplo da segurança nacional. A vulnerabilidade do Estado norte-americano aos ataques terroristas vai estimular a integração de todas as forças estatais no seu combate. A necessidade imperiosa de conter o risco de ataques nucleares, químicos e biológicos vai estimular a construção de um arranjo internacional voltado para aniquilar o "eixo do mal", ou seja, os *países-bandido* Irã, Iraque e Coréia do Norte.

A revisão aspiniana de 1993 é o fenômeno estratégico que reflete com mais perfeição a evolução do pensamento militar norte-americano a partir da fragmentação nuclear

O legislador e o estadista norte-americanos terão que descobrir novas fórmulas que conciliem leis draconianas e o tradicional espírito de liberdade do povo norte-americano.

O choque de civilizações tenderá a aumentar as tensões internacionais.

A exploração econômica do G7 terá que ser revista e o protecionismo agrícola dos países ricos deve ser tema inegociável dentro da pauta de debates da Organização Mundial do Comércio.

Enfim, podemos concluir afirmando, com a ajuda da Figura 6, que a Teoria das Fímbrias serviu de fundamento para a Estratégia da Contenção de Kennan, enquanto a Teoria da Tríade forneceu as bases teóricas para a Estratégia do *Engagement and Enlargement* de Bill Clinton.

* N.R.: Suserano – que possui um fundo do qual outros dependem (*Novo Aurélio*).
** N.R.: Exsurgir – erguer-se, levantar-se (*Novo Aurélio*).

Resta, agora, indagar se caberá à Teoria do Choque de Civilizações de Samuel Huntington respaldar o futuro paradigma de segurança dos Estados Unidos, ora em construção.

A NOVA INICIATIVA ESTRATÉGICA NORTE-AMERICANA: A REEDIÇÃO DA GUERRA NAS ESTRELAS

Para entender completamente a proposição estratégica do Governo Bush, é preciso remontar ao ano de 1993 e examinar a reformulação estratégica denominada de *Bottom-Up Review*, operada sob o pálio intelectual do então secretário de Defesa, Les Aspin.

Em essência, o *Bottom-Up Review* significa aquela já citada decisão estratégica de ganhar a guerra em dois grandes Teatros de Operações simultâneos, decisão esta nascida de uma revisão feita de baixo para a cima, como a indicar o próprio nome do documento elaborado pelo secretário Les Aspin.

A revisão aspiniana de 1993 é o fenômeno estratégico que reflete com mais perfeição a evolução do pensamento militar norte-americano a partir da fragmentação nuclear.

Com efeito, é um divisor de águas, na medida em que traduz, de um lado, a decadência da estratégia Guerra nas Estrelas, símbolo máximo da doutrina armamentista do governo Reagan, grande incentivador da escalada nuclear com altos gastos em Defesa. Do outro lado, marca o nascimento da Estratégia Militar do Engajamento Seletivo e Flexível e da Estratégia do *Engagement and Enlargement*, estratégias que constituem as duas faces de um mesmo projeto nacional de redução de gastos militares e de valorização econômica do governo Clinton.

Antes da revisão estratégica de 1993, a pedra angular do pensamento militar dos Estados Unidos recaía na predominância do risco nuclear global.

E tanto foi assim que a dissuasão do terror nuclear condicionou a elaboração de todos os modelos norte-americanos, desde a estratégia da **Resposta Flexível**, passando-se pelas construções estratégicas da **Coexistência Pacífica** e da **Destruição Mútua Assegurada** até, finalmente, chegar-se à famosa estratégia planetária, ou como ficou mais conhecida, a estratégia da **Guerra nas Estrelas**, principal responsável pela desintegração soviética. (Negritos do autor.)

Embora de extrema importância, a análise das estratégias nucleares refoge* ao escopo deste trabalho, razão pela qual será aqui abandonada.

Não obstante isso, é importante fixar bem a noção de que o ciclo de estratégias com viés nuclear termina com a elaboração da Guerra nas Estrelas, apogeu da trajetória armamentista de Ronald Reagan, e que a revisão de Les Aspin tratou de nulificar, criando a idéia núcleo da capacidade militar de ganhar duas guerras regionais ao mesmo tempo, referencial suficiente para manter a hegemonia militar norte-americana em termos mundiais e também apropriado à nova matriz tríplice de ameaças surgida com a fragmentação nuclear.

Com a chegada de George W. Bush ao poder, ocorre então uma reversão de rumo estratégico, iniciando-se a quebra da tendência de redução das armas nucleares em vigor desde 1972, com o Tratado ABM com a Rússia. Em seu lugar, retoma-se o legado armamentista da doutrina Reagan. A única diferença entre as estratégias de Reagan e Bush repousa no inimigo, ou seja, a mesma estratégia está sendo ressuscitada para enfrentar a nova ameaça dos chamados países-bandido e em especial o "eixo do mal" – Iraque, Irã e Coréia do Norte.

---

* N.R.: Refoge – de refugir –, tornar a fugir; fugir novamente (*Novo Aurélio*).

A Estratégia da Guerra nas Estrelas recebeu originalmente a designação de *Strategic Defense Initiative* (SDI) e seu propósito era garantir a integridade do território norte-americano por intermédio de um sistema de defesa antimíssel que combina estações terrenas e de satélites com a capacidade de anular a efetividade de mísseis balísticos, portadores ou não de ogivas nucleares, lançados contra os Estados Unidos.

A meu siso,* acredito que esta iniciativa norte-americana deveria ser acusada de retrógrada por trazer de volta o clima de suspeição, experimentado durante toda a Guerra Fria.

Além de rejeitar o conceito estratégico da *Força em Redução* de Bill Clinton, rompe o equilíbrio entre as potências nucleares na medida em que os Estados Unidos passam a ficar imunes aos ataques disparados contra o seu território.

Tal escudo antimíssil vai permitir, por um período inicial, a superioridade dos Estados Unidos da América, mas, por outro lado, após a devida maturação intelectual por parte das elites das potências nucleares, poderá provocar uma nova escalada nuclear.

A ESTRATÉGIA NORTE-AMERICANA E SEUS REFLEXOS NO CENÁRIO SUL-AMERICANO

O pensamento estratégico dos Estados Unidos confronta duas visões antagônicas sobre o papel da América do Sul dentro do cenário pós-bipolar. Com efeito, a relevância estratégica do continente sul-americano para os Estados Unidos varia de acordo com a dimensão da perspectiva em análise.

No plano da Segurança Nacional, por exemplo, a importância estratégica da América do Sul chega mesmo a ganhar laivos de nulidade.

No plano da Segurança Nacional, a importância estratégica da América do Sul chega mesmo a ganhar laivos de nulidade

*

O sexto axioma do Princípio de Williamsburg consigna a tentativa de transformar o poder militar das nações sul-americanas em simples força policial

Esta quase insignificância estratégica deriva de um elenco diverso de fatores, a saber: é a região mais desmilitarizada do planeta; é uma área internacional livre dos extremismos religiosos e, por via de conseqüência, livre de ataques terroristas; é um conjunto geopolítico caracterizado pela ausência de potências nucleares, já que Brasil e Argentina abdicaram desta prerrogativa e, o que é mais importante, não desponta do contexto sul-americano nenhum país que possa ser classificado como *Estado-bandido* ou *Estado Fora da Lei*, dentro da categoria das ameaças de proliferação das armas de destruição em massa.

Em conseqüência, sob a ótica da matriz pós-fragmentação, restam para o continente sul-americano apenas as ameaças transnacionais, valendo repetir, o terrorismo e o crime organizado internacionais, o fluxo migratório de pessoas, os danos ambientais *et alii*.**

* N.R.: Siso – sentido; bom-senso; juízo, tino, prudência, circunspecção (*Novo Aurélio*).
** N.R.: *et alii* – e outros.

Eis a razão pela qual as elites políticas sul-americanas estão sendo seduzidas no sentido de orientar o uso de suas Forças Armadas para o combate a este tipo de ameaça, que tenta ser exportada dissimuladamente pelo estrategista norte-americano.

Para dar fundamento a uma afirmação deste jaez, basta recorrer ao documento denominado *United States Security Strategy for the Americas*, assinado pelo então secretário de Defesa daquele país, William J. Perry, em 1994. Este documento é a Estratégia dos Estados Unidos para as Américas.

Tal Estratégia formulou seis grandes axiomas denominados de **Princípios de Williamsburg** (local da Reunião), dentre os quais, mais precisamente, o sexto consigna a tentativa de transformar o poder militar das nações sul-americanas em simples força policial.

Com efeito, é por simples interpretação literal dos princípios de *Williamsburg* que se descortina a iniciativa dos Estados Unidos de envolver as Forças Armadas sul-americanas na luta contra o *narcoterrorismo*.

Sob o pretexto de aumentar a segurança hemisférica, os Estados Unidos revigoram a idéia de solidariedade hemisférica, criando o conceito de responsabilidade compartilhada, que nada mais significa do que a redução das Forças Armadas sul-americanas em simples milícia policial. Em síntese, a **nova ordem militar de Williamsburg** deixa entrever que a manutenção da paz e da segurança no contexto sul-americano ficará a cargo dos Estados Unidos, não havendo mais necessidade de manter, no âmbito do continente, as ameaças externas. (Negrito do autor.)

As construções estratégicas militares da América do Sul devem convergir para um fim superior e comum, qual o combate ao *narcoterrorismo*, razão quintessencial pela qual ainda se justifica a existência de Forças Armadas.

Em rápida digressão e mudando-se o que deve ser mudado, a Estratégia dos Estados Unidos para as Américas faz lembrar o conceito filosófico **do Leviatã hobbesiano**. (Negrito do autor.)

A nova ordem militar de Williamsburg sugestiona que os Estados Unidos, um verdadeiro Leviatã de Estados Nacionais, a nação todo-poderosa e militarmente hegemônica, devem proporcionar a segurança coletiva em âmbito hemisférico em troca das soberanias relativizadas das nações sul-americanas

Com efeito, se Thomas Hobbes, para legitimar o absolutismo, pregava que os cidadãos comuns deveriam entregar suas liberdades individuais para que o monarca absoluto, o Leviatã, o Deus mortal, proporcionasse paz e segurança dentro do ambiente de caos do Estado da Natureza, a nova ordem militar de Williamsburg sugestiona que os Estados Unidos, um verdadeiro **Leviatã de Estados Nacionais**, a nação todo-poderosa e militarmente hegemônica, devem proporcionar a segurança coletiva em âmbito hemisférico em troca das soberanias relativizadas das nações sul-americanas, que devem agora erigir o *narcoterrorismo* como núcleo central de suas respectivas formulações estratégicas de Segurança Nacional. (Negritos do autor.)

É, portanto, dentro deste panorama de relações estratégicas de subalternidade que o sexto princípio de Williamsburg deve ser repelido e é exatamente pelo mesmo motivo que o conceito estratégico da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZPCAS) deve ser plenamente compreendido pela elite intelectual brasileira.

A ZPCAS é uma construção genuinamente brasileira em termos de segurança hemisférica e tem o propósito cardinal de neutralizar qualquer iniciativa tendente a criar um mecanismo multilateral de Defesa nos moldes da OTAN.

Em essência, a ZPCAS tem o dom de neutralizar a presença hegemônica norte-americana no hemisfério e, o que é mais importante, serve como **vetor geopolítico da projeção internacional brasileira**, tanto em relação à América do Sul como em relação à África Atlântica, com ênfase especial à África do Sul e aos países de língua portuguesa. (Negrito do autor.)

Em síntese, a visão dominante dos Estados Unidos sobre o papel das Forças Armadas da América do Sul no contexto pós-bipolar chega mesmo às raias da nulidade.

Os Estados Unidos querem, agora, exportar o *narcoterrorismo* como tema central da segurança hemisférica, como da mesma forma exportaram, no período da bipolaridade, o engodo da predominância das operações anti-submarino no contexto do Atlântico Sul. Há que se vencer a dissimulação estratégica dos Estados Unidos no âmbito sul-americano.

Se, em termos de Segurança Nacional, o papel da América do Sul é ancilar* e insignificante, o mesmo não acontece no **plano econômico**.

Sob a ótica dos fluxos de exportações norte-americanas, o mercado da América do Sul começou a ganhar relevo a partir das reações européia e asiática ao plano montado pela dimensão econômica da Estratégia do *Engagement and Enlargement*, cujo zênite é atingido com a criação da Constelação Mundial do Comércio, ou seja, o sistema poligonal de pactos comerciais. Consulte a Figura 5 novamente.

A criação de modelos geopolíticos de reação, tanto na Europa como na Ásia, quebrou a grandiosidade do aparato norte-americano e, o que é mais grave, fez com que a ALCA se transformasse em projeto de Estado para os Estados Unidos, vez que o cenário latino-americano acabou subsistindo como único bloco geopolítico incapaz de construir uma concepção própria de resistência.

Dentro deste panorama de inaptidão geopolítica de reação, ganha relevância a teorização feita pelo Coronel Mafra, do Exército brasileiro, ao engendrar a sua **Teoria do Quaterno**.

Seu grande mérito repousa na idéia-força de que as nações latino-americanas não devem aceitar tratamento inferiorizado por ocasião da formação de grandes blocos extra-hemisféricos. Com isso, rejeita a tripolaridade econômica mundial e propõe a formação de um **contexto mundial quadripolar**, tendo-se como grandes centros de atração geopolítica, além dos tradicionais blocos norte-americano, europeu e asiático, o bloco latino-americano, integrado e atuando com unicidade geopolítica. (Negrito do autor.)

A essencialidade da Teoria do Quaterno reside no seu repúdio a todas as outras grandes concepções geopolíticas clássicas que colocam o bloco latino-americano em relação de subalternidade com os Estados Unidos.

---

* N.R.: Ancilar – relativo a ou próprio de ancila; auxiliar; subsidiário (*Novo Aurélio*).
Ancila – escrava, serva (*Novo Aurélio*).

Com efeito, as teorias tradicionais criam um eixo de verticalidade que sempre inferioriza a América Latina em relação aos Estados Unidos, e assim acontece na Teoria das Pan-Regiões do General Karl Haushoffer ao criar a Pan-América sob a égide dos Estados Unidos, e assim sói suceder na Teoria das Casas ou Zonas Monetárias de Jacques Brochard, ao engendrar a Federação das Américas sob o influxo do dólar norte-americano e, finalmente, assim costuma ocorrer na Teoria da Tríade do Clube de Roma ao inferiorizar todos os países americanos em relação aos Estados Unidos.

Apesar de ser reconhecidamente a melhor solução geopolítica para as nações periféricas das Américas do Sul e Central, a meu talante, acredito que a implementação da Teoria do Quaterno é de difícil exeqüibilidade.

Sob este aspecto, basta constatar que o México já se encontra irremediavelmente vinculado ao NAFTA e que os países do Caribe e da América Central estão mais próximos estrategicamente dos Estados Unidos do que de qualquer outro país sul-americano; enfim, a integração do espaço geopolítico da América Latina, livre da interferência norte-americana, é tarefa hercúlea que se encontra no limiar da intangibilidade.

Assim sendo, creio que a única solução remanescente perpassa inexoravelmente pela redução do espaço geopolítico da Teoria do Quaterno para o continente sul-americano. Isso significa dizer que a integração sul-americana deve ser o ponto de partida da construção de um modelo geopolítico de reação ao projeto norte-americano de penetração internacional. Não há outro caminho a trilhar: ou a América do Sul se integra ou se subordina geopoliticamente aos Estados Unidos; ou o Brasil assume sua liderança na América do Sul ou vê seu sonho de hegemonia regional esvair-se.

Sob este aspecto, vale trazer a lume a concepção estratégica desenvolvida por uma equipe de estudos da Escola Superior de Guerra (ESG) que tinha por escopo nuclear o estudo das perspectivas de integração da América do Sul no mundo globalizado.

Para fazer face à estratégia de projeção estadunidense, foi planejado um modelo estratégico, engendrado sob os cânones da liderança brasileira no cenário sul-americano e sob os auspícios da imprescindibilidade de realizar uma inserção internacional multipolar, vale repetir, uma projeção internacional não vinculada a um único pólo de atração, como por exemplo a ALCA.

Há que se vencer a dissimulação estratégica dos Estados Unidos no âmbito sul-americano

Neste mister, advogou-se a inserção brasileira realizada de modo equânime entre os três principais blocos mundiais, isto é, ALCA, União Européia e APEC.

Além disso, não se pôde descurar da projeção brasileira no continente africano.

E assim é que a **Frente Atlântica** foi incluída dentro do modelo estratégico de reação constituído de **três fases** distintas, porém interdependentes e complementares entre si.

Com ajuda da Figura 1, verifique inicialmente a **fase externa de inserção multipolar** caracterizada pelas Frentes Européia, Atlântica e Asiática. O propósito básico desta fase é fortalecer a integração sul-americana mediante o estabelecimento de acordos comerciais envolvendo o Mercosul e os demais blocos continentais, bem como incentivar a projeção sul-americana e em especial a brasileira no continente africano.

A segunda fase de jaez interno pretende avançar no processo de integração me-

diante a interconexão dos três principais conjuntos geopolíticos da América do Sul, o Arco Amazônico, o Pacto Andino e o Cone Sul.

Tal fase recebeu a denominação de integração do **triângulo geopolítico sul-americano**. (Negrito do autor.)

Seu propósito básico é solidificar a ALCSA, isto é, a Área de Livre Comércio da América do Sul, cujo ponto de partida foi dado a partir da decisão fundamental de interligar permanentemente o Mercosul e a Comunidade Andina de Nações.

Finalmente, surge a **terceira etapa**, denominada de **fase de maturidade sub-regional**, que se pauta na idéia-força do investimento seletivo. (Negritos do autor.)

Sob este aspecto, a América do Sul, com inserção independente e integrada internamente, ganharia a capacidade de receber investimentos estrangeiros não malignos, isto é, investimentos internacionais que não produzam o chamado ciclo da periferia ou do empobrecimento estatal.

Em outras palavras, a América do Sul, atuando como um todo, poderia ganhar dimensão geopolítica tal que permitisse desarticular o mecanismo estrutural de déficit na balança de serviços.

Com rigor, os investimentos estrangeiros chegados em um ciclo se transformam em remessa de lucros ou pagamentos de juros no ciclo seguinte, provocando cada vez mais alta dependência dos fluxos internacionais de capitais.

Em suma, **as três fases** visam a fortalecer o projeto sub-regional de integração, em nítida oposição ao alinhamento automático aos Estados Unidos, cujo plano tem como espeque* a rápida consolidação da ALCA, fator fundamental para a prosperidade da economia dos Estados Unidos, especialmente diante do sucesso da União Européia e da reação asiática.

Não há outro caminho a trilhar: ou a América do Sul se integra ou se subordina geopoliticamente aos Estados Unidos, ou o Brasil assume sua liderança na América do Sul ou vê seu sonho de hegemonia regional esvair-se

*

Urge ao Brasil afastar a sua postura geopolítica introspectiva e recuperar o tempo perdido, assumindo a liderança sul-americana

Nossa proposição tem o fito de sistematizar a inserção internacional do Brasil a partir da integração sul-americana, feita mediante a projeção multipolar das frentes externas e da interligação dos três principais cenários geopolíticos sul-americanos.

CONCLUSÃO

Este trabalho acadêmico procurou *Ab Initio Usque Ad Mais*** analisar a evolução do pensamento estratégico dos Estados Unidos de um modo independente e crítico.

Pela sistematização das estratégias norte-americanas, foi possível perceber que a in-

* N.R.: Espeque – escora; apoio, arrimo, amparo (*Novo Aurélio*).
** N.R.: *Ab Initio Usque Ad Mais* – deste o início até o fim.

serção internacional de um país deve ser ato soberano, sem maiores limitações impostas por nações hegemônicas e poderosas.

Pela sua dimensão geopolítica, as estratégias norte-americanas tendem a possuir efeitos de extraterritorialidade, que avançam, diretamente, sobre o terreno interno das demais nações do mundo. E assim ocorreu com os governos militares durante a vigência da Estratégia de Kennan, e assim está acontecendo com as nações periféricas que não conseguem reagir ao esquema do *Engagement and Enlargement.*

Dotadas de extraordinária lógica de construção, as estratégias estadunidenses buscam sempre concepções geopolíticas clássicas que lhes sirvam de fundamento.

Sob este aspecto, é iniludível a influência da Teoria das Fímbrias na Estratégia da Contenção de Kennan e é irrespondível a ascendência da Teoria da Tríade sobre a Estratégia do *Engagement and Enlargement* de Bill Clinton.

Resta aguardar para saber se a Teoria do Choque de Civilizações de Samuel Huntington será a fonte de inspiração de um novo modelo pós-ataque terrorista de 11 de setembro. Veja novamente a Figura 6.

Em belveder de investigação mais elevado, compreendeu-se a que a Estratégia do *Engagement and Enlargement* se abeberou da idéia-força de que Segurança Nacional e prosperidade econômica caminham indissoluvelmente juntas.

Aliás, é neste mister que acredito que os ataques terroristas de 11 de setembro irão retirar a validade do modelo do *Engagement and Enlargement.*

O estadista e o legislador norte-americanos terão que repensar um novo paradigma de Segurança Nacional, considerando agora novas formas de relações internacionais e novas fórmulas de combate ao terrorismo.

Se a Estratégia da Contenção teve validade por várias décadas, a Estratégia do *Engagement and Enlargement* terá vida curta.

O futuro paradigma de Segurança Nacional dos Estados Unidos vai ter que repensar a sua forma de atuação internacional.

Atitudes radicais, tais como a da Convenção de Kioto ou a do abandono da Conferência antiracismo, terão que ser reconsideradas.

São posturas tais que engrandecem a nação brasileira e que denegam a relação de subalternidade, relação esta imposta pela tripolaridade econômica mundial

A solução vislumbrada terá que privilegiar a igualdade de oportunidades para todos os Estados nacionais. **O ciclo da periferia terá que ser combatido.**

Não é somente a nação mais poderosa do mundo que tem a tarefa de repensar seu modelo de inserção internacional; o Brasil também a tem. Deitado em berço esplêndido por muito tempo, o gigante brasileiro, pela própria natureza, país de perfil continental e atlântico, se omitiu geopoliticamente do cenário sul-americano. Tal afastamento motivou o surgimento de um vácuo de poder na medida em que nenhuma outra nação sul-americana reunia as condições geopolíticas para liderar o processo de integração subcontinental.

Assim sendo, urge ao Brasil afastar a sua postura geopolítica introspectiva e recuperar o tempo perdido, assumindo a liderança sul-americana que lhe é demandada pelos demais países do continente.

Neste mister, há que se construir um modelo geopolítico genuinamente sul-americano, que privilegie a exploração das vocações naturais das suas diversas sub-regiões e que potencialize as intercomplementaridades de comércio intracontinental.

É edificante constatar a postura internacional positiva do Brasil na recente questão da quebra de patentes dos remédios contra a AIDS e também a firmeza do governo brasileiro na complicada discussão em torno da proteção agrícola dos países ricos no âmbito da OMC.

São posturas tais que engrandecem a nação brasileira e que denegam a relação de subalternidade, relação esta imposta pela tripolaridade econômica mundial.

Em sentido acadêmico, este trabalho propôs, em um primeiro momento, repensar a inserção internacional do Brasil mediante o estabelecimento das Frentes Européia, Atlântica e Asiática.

Ao depois, sugeriu desenvolver uma matriz de cooperação subcontinental a partir da integração dos três principais conjuntos geopolíticos sul-americanos. Sob este aspecto, os cenários do Arco Amazônico, do Pacto Andino e do Cone Sul se mesclariam, formando o ideal mundo geopolítico sul-americano, forte e coeso, apto a quebrar o ciclo da periferia por intermédio da aplicação do conceito de investimento seletivo.

Com efeito, seria estabelecida uma política sul-americana uniforme, evitando-se a maligna e desordenada busca de investimentos estrangeiros que trazem vantagens, mas não tantas quantas as que são apregoadas.

Há um custo político alto a ser pago pelas gerações futuras que já nascem sem perspectivas de reação.

Em suma, fortalecer o espírito de latinidade e abduzir* o estigma de inferioridade da alma sul-americana são tarefas difíceis, mas não impossíveis.

É preciso perseverar e perseverar.

Ou a América do Sul se integra sob a hegemonia benigna brasileira, ou então se confirmam as clássicas teorias geopolíticas que sempre a inferiorizam em relação aos Estados Unidos da América do Norte.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ARTES MILITARES> / Estratégia /; Fragmentação nuclear; Modelo de *engagement and enlargement*; Guerra nas estrelas;

* N.R.: Abduzir – afastar parcial ou totalmente da linha mediana do corpo; desviar de um ponto, afastar, arredar (*Novo Aurélio*).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. "ALCA: o jogo já começou". *Revista da Câmara Americana de Comércio*. São Paulo, n. 369, Mensal, 11p, 2001.
2. ASPIN, Les. *Report on the bottom-up review*. Washington, DC: s.ed. 1993, 109p.
3. BRODIE, Bernard. *War and politics*. New York, 1973.
4. CHOMSKY, Noam. "Um divisor de águas para os Estados Unidos". *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 16 set. 2001. p.14.
5. CAMINOTO, João. "Resposta do Mercosul à União Européia deve sair até fim de setembro". *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 16 ago. 2001.
6. COHEN, William S. *Report of the quadrennial defense review*. Washington, DC: 1997, 70p.
7. CLINTON, William. *A national security strategy of engagement and enlargement*. Washington, DC: 1995.
8. COLSON, M. "La strategie americaine". In: *Conférence au Collège Interarmées de Défense*. Paris, 1996. 17p.
9. ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA(Brasil). "Fundamentos doutrinários". Rio de Janeiro: *A Escola*, 1998.
10. _____. Fundamentos das relações internacionais e conceitos de atuação no campo externo. Rio de Janeiro, 2001.
11. _____. Geopolítica: introdução ao estudo. Rio de Janeiro, 2001.
12. _____. O pensamento geopolítico brasileiro. Rio de Janeiro, 2001.
13. HANDEL, Michel I. *Masters of war: Sun Tzu, Clausewitz and Jomini*. Portland, 1992, 176p.
14. _____. *Weak states in the international system*. London, 1981.
15. HOBSBAWN, Eric. "Entre a razão e a insanidade. Uma reflexão sobre os atentados". *O Globo*, Rio de Janeiro, 18 set. 2001.p. 12.
16. SKLAR, Holly. *The trilateralism*. Boston, 1980, 604p.
17. KEEGAN, John. *The second world war*. New York, 1989, 608p.
18. KENNAN, George F. *American diplomacy*. New York, 1951,127p.
19. LLOYD, Richmond M. *Strategy and force planning framework*. Newport, RI, 1995, pp 1-14.
20. NIXON, Sonda J. The global economy. *Washington, DC: 1994, pp3-6.*
21. OWENS, Mackubin . *The evolution of u.s. military strategy since world war II: an overview*. Newport, RI, 1995, pp 433-445.
22. PALMER, Colton. *A history of the modern world*. 8ed. New York, 1989, pp 1057-1065.
23. PARET, Peter. *Makers of modern strategy from Machiavelli to the nuclear age*. New Jersey, 1986, 941p.
24. PERRY, William J. *United states security strategy for the Americas*. Washington, DC: 1995.
25. SHALIKASHVILI, John M. *National military strategy of flexible and selective engagement*. Washington, DC: 1995.
26. _____. *National military strategy of shape, respond, prepare now: a military strategy for a new era*. Washington, DC: 1997, 30p.
27. SPANIER, John, STEVEN, W. Hook. *American foreign policy since world war II*. 13.ed. Washington, DC: 1995, 356p.
28. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *Evolução do pensamento naval estratégico brasileiro*.

AS BICUDAS

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE MENDONÇA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

SUMÁRIO

Introdução
As traineiras (*trawlers*)
Características
Os nomes
A construção
O armamento
A participação na guerra
As ações do Henrique Dias
A guerra termina
Servindo a paz

INTRODUÇÃO

Ao iniciar-se o último ano da década iniciada em 1930, acumulavam-se no ambiente europeu as evidências de que as sucessivas crises que envolviam as nações do Velho Continente encaminhavam-se para um desfecho sangrento.

A delicadeza da situação resultava em ponderável aumento das Forças Armadas daquelas nações, à época alinhadas em lados opostos e, como não poderia deixar de ser, a Armada britânica não haveria de deixar-se surpreender pelos eventos bélicos, os quais aparentavam estar cada vez mais próximos.

A chamada Grande Guerra, iniciada em 1914, havia demonstrado ao insular império a indispensável necessidade de utilizar, na defesa do extenso litoral fronteiro ao conti-

nente europeu, a numerosa frota de barcos pesqueiros de que dispunha, quer na limpeza das águas prontamente infestadas de minas, quer no ataque aos submersíveis que se aproximassem.

AS TRAINEIRAS (*TRAWLERS*)

Assim sendo, como suplemento à construção naval em seu próprio território, já superlotada de encomendas, o Reino Unido, por intermédio da firma Campbell and Sons, de Glasgow, contatou os estaleiros da Ilha do Viana, de propriedade do Sr. Henrique Lage, sobre a possibilidade de construir seis traineiras (*trawlers*) nesses estaleiros.

Aceita a proposta, devidamente encaminhada por meio dos bons ofícios da Embaixada britânica, então sediada no Rio de Janeiro, foi imediatamente assinado o competente contrato, conforme referendado pela empresa construtora, em julho de 1939, contrato este do qual assumiu a responsabilidade a firma The Marine Navigation Company Ltd..

Características

Possuiriam as embarcações casco de aço, apresentando desenho tipicamente britânico. Não seriam elegantes, porém sólidas, com o deslocamento previsto de 680 toneladas, em condições de carga leve, atingindo, porém, as 920, se completado seu carregamento.

Suas dimensões seriam de 53,8 metros de comprimento total; 8,54 de boca; 4,88 de calado leve, o qual, porém, poderia atingir os 6,8 metros, em condições de carga máxima.

As máquinas dessas traineiras seriam alternativas, de tríplice expansão, desenvolvendo 1.000 HP, o que lhes permitiria alcançar velocidades estimadas entre 12,5 e 14 nós.

Possuiriam duas caldeiras cilíndricas, aquatubulares, próprias para a queima de carvão, o que era compatível com a produção carbonífera britânica, de excelente qualidade, além de evitar o consumo excessivo de óleo, em caso de escassez, condição previsível, dada a eventualidade, cada vez mais próxima, de nova guerra na Europa.

Os nomes

A primeira delas haveria de receber o nome de *Pargo*, segundo nos informa o Dr. Pedro Brando, Superintendente das Organizações Henrique Lage, após o falecimento do ilustre brasileiro que dera nome à organização, superintendente este a quem coube fazer a oração de praxe, por ocasião do lançamento ao mar desta unidade.

As demais receberiam os nomes de *Pampeiro*, *Pampo*, *Parai*, *Palombeto* e *Paru*, segundo o ilustre historiador Almirante Lucas Alexandre Boiteux.

Ocorre, entretanto, que a publicação inglesa *Janes Fighting Ships* relaciona outra série de nomes para tais navios, denominando-os *Pargo*, *Papaterra*, *Pâmpano*, *Parati Pelegrim* e *Paru*. Estas discordâncias estão a indicar que, se ambas as informações estiverem corretas, como é lícito supor, algumas delas teriam tido seus primeiros nomes alterados durante a construção, o que analisaremos a seguir.

A construção

O que importa constatar é que, ao ter início o temido conflito, envolvendo a Grã-Bretanha, a 3 de setembro de 1939, já haviam decorrido dois meses desde a assinatura do contrato, para que fossem construídas as novas embarcações. Entretanto, o início das obras ter-se-ia atrasado, pois o Volume V, Tomo 2, da *História Naval Brasileira* registra como época para tal início o mês de **fevereiro de 1941**.

Não obstante, a construção teve rápido desempenho, pois já a **11 de junho de 1942**, era lançada às águas da Guanabara **a primeira** dentre elas, a já referida *Pargo*. Sobre seu nome, que está em desacordo com a referida publicação inglesa, não restam dúvidas, conforme pode ser constatado na obra intitulada *Porque não temos Construção Naval no Brasil*, de autoria do já referido Sr. Pedro Brando. Este nome é confirmado pelo Almirante Boiteux. Mais tarde, ser-lhe-ia atribuído, em definitivo, o nome de *Matias de Albuquerque*.

A segunda traineira a ser lançada ao mar seria a *Pampeiro*, conforme registra o volume V dos *Subsídios para a História da Marinha do Brasil*, tendo a cerimônia sido realizada em **2 de julho,** o mês seguinte, embora o referido volume dos *Subsídios* refira-se à mesma data da primeira dentre elas, certamente por engano. Segundo o *Janes*, seu nome, porém, seria *Papaterra*. O nome desta segunda belonave viria a ser *Filipe Camarão*, quando incorporada à Marinha do Brasil.

A 24 de agosto do mesmo ano, foram, todas as traineiras em construção, transferidas para a Armada brasileira.

Pedro Brando refere-se a que tenham sido cedidas, porém como, segundo os termos do contrato para sua construção, seu pagamento seria feito, "em prestações um tanto por unidade, sendo a primeira no lançamento, a segundo quando a obra estivesse em meio e a terceira por ocasião da entrega, descontados os preços dos materiais a serem fornecidos pelos ingleses e as máquinas que deviam vir da Inglaterra", pouco teria sido desembolsado, para sua construção até o momento, tratando-se assim de um tipo de cessão praticamente sem despesas para o doador, cabendo mesmo notar que a maquinaria, em parte, foi também construída pelas oficinas da Ilha do Viana.

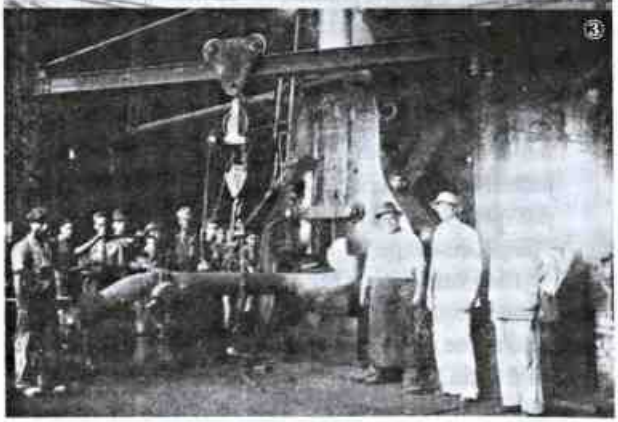
Certamente o grosso, senão a totalidade dos ônus, há de ter cabido ao Erário brasileiro. **A terceira traineira** terá sido provavelmente a *Pâmpano*, pois não pode seu nome ter sido *Pargo*, citado pelo *Janes*, à vista do que já foi exposto, podendo-se estimar que a publicação inglesa tenha trocado os nomes entre a primeira e a terceira traineiras, já que uma fotografia desta embarcação, existente na mesma obra de Pedro Brando, mostra-nos um nome cujo comprimento é de todo compatível com a palavra *Pâmpano*, palavra que por outro lado tem o mesmo significado de *Pampo*, citado por L. Boiteux.

Este vaso viria a ser batizado *Henrique Dias*, e seria seguido pela **quarta unidade**, cujo nome inicial deveria ter sido *Parati*, o qual seria alterado para *Fernando Vieira*. Quanto a esta nomenclatura, não pairam dúvidas, tendo mesmo sido objeto de uma fotografia, ilustrando artigo da lavra do Engenheiro Pedro Carlos da Silva Telles, publicado na *Revista Marítima Brasileira* (3º trim./98) quando ainda no berço em que foi construído.

Logo a seguir, a **12 de outubro de 1942**, o Aviso número 1.708 do Ministro da Marinha classificava as traineiras, ainda em construção, na categoria de corvetas, tendo sido, assim, as primeiras belonaves nacionais a adotar a nova nomenclatura, a qual ressuscitava aquela que incluíra tantas das nossas belonaves, ao tempo do Império.

A quinta a ser lançada ao mar seria a futura *Vital de Negreiros*, a **11 de dezembro** do mesmo ano. A já referida publicação *Janes Fighting Ships* atribui-lhe o nome primitivo de *Pelegrim*, que, entretanto, não consta na relação de L.A. Boiteux, relação esta em que resta sem correspondência, unicamente, o nome *Palombeto*, correspondendo, portanto, a esta unidade.

Podemos supor, à vista de tal duplicidade, que tenha ocorrido a substituição do nome primitivo, durante a construção, o



① Fase preliminar da construção das corvetas

② Lançamento ao mar da *Fernandes Vieira*

③ Forjamento da madre do leme de uma das cor

④ Colocação da base da máquina

⑤ Colocação da caldeira na *Henrique Dias*

⑥ *Henrique Dias* pronta

Fotos:
1, 3, 4 e 5 do livro *Por que não temos construção n*

2 e 6 – SDM

O NASCIMENTO das BICUDAS

que, aliás, teria também ocorrido com a *Filipe Camarão*.

Última dentre as novas corvetas seria a *Barreto de Menezes*, belonave esta que só viria a sulcar as águas da Guanabara a **2 de janeiro de 1943**. Quanto a esta não há discordância entre as fontes disponíveis à consulta. Seu nome primitivo era, simplesmente, *Paru*.

Receberam elas indicativos iniciados pela letra F, seguida do numeral correspondente, a saber:

	Entrada em serviço	Incorporação operativa
F-1: *Matias de Albuquerque*	11 jun 43	17 set 43 (Grupo Patrulha do Sul)
F-2: *Filipe Camarão*	11 jun 43	17 set 43 (Grupo Patrulha do Sul)
F-3: *Henrique Dias*	10 set 43	17 set 43 (Grupo Patrulha do Sul)
F-4: *Vidal de Negreiros*	20 nov 43	03 dez 43 (Grupo Patrulha do Sul)
F-5: *Fernandes Vieira*	11 mar 44	14 mar 44 (Grupo Patrulha do Sul)
F-6: *Barreto de Menezes*	09 out 44	07 nov 44 (Força Naval do Sul)

O Grupo Patrulha do Sul (GPS) teve seu nome alterado para Força Naval do Sul (FNS), a partir de 24 de abril de 1944.

O armamento

Para atender às exigências bélicas de suas novas finalidades, foram, as novas unidades, dotadas com o armamento necessário e compatível com suas futuras atividades, recebendo um canhão de 3 polegadas (76 milímetros) de calibre, instalado no castelo de proa, além de quatro metralhadoras *Oerlikon* de 20 mm, todas estas peças de duplo propósito, ou seja, podendo ser utilizadas tanto para tiro de superfície, como para tiro antiaéreo. As metralhadoras foram montadas em reparos singelos, duas em cada bordo.

Receberam, ainda, as indispensáveis calhas para lançamento de bombas de profundidade, instaladas a ré. Às quatro primeiras, foram ainda aduzidos dois morteiros, para lançamento de tais bombas, pelos respectivos bordos.

Foram, é claro, dotadas com os já indispensáveis e modernos equipamentos, batizados, respectivamente, de sonar e radar, quedando-se prontas e apetrechadas para as ásperas campanhas a que estavam destinadas.

A PARTICIPAÇÃO NA GUERRA

No início de 1944 foram empregadas em saídas fora da barra para instrução dos aspirantes.

Numa destas missões, o autor destas linhas, em um exercício de Postos de Combate, teve a oportunidade de disparar seus primeiros tiros, iniciando uma longa carreira como artilheiro.

Cabe assinalar que nessas mesmas águas, fronteiras à barra da Guanabara, foi afundado, por um avião *Catalina* da FAB, o submarino germânico *U-199*, após persistente caçada, em que foi abatido um avião norte-americano.

A atuação das novas belonaves materializou-se, porém, com a escolta de comboios, em especial, entre o Rio de Janeiro e Florianópolis; porém, embora em caráter eventual, dois deles prolongaram-se até Recife.

Guarneciam-nas 588 homens, dentre os quais 24 oficiais e 48 sargentos, que se desdobraram incansavelmente, na efetivação de 98 escoltas de comboios, assim distribuídos:

F1 – 20 comboios;
F2 – 21 comboios;
F3 – 27 comboios;

F4 – 20 comboios;
F5 – 9 comboios;
F6 – 1 comboio.

Os dois comboios para Recife (ida e volta) foram integrados, entre outros navios, pela F1 – *Matias de Albuquerque*.

Cabe assinalar que, ao contrário do que tem sido divulgado, a região Sul do País não ficou imune aos ataques dos submarinos adversários, tendo, em suas águas, sido afundados dois submersíveis, a saber, o U-199, já mencionado, e o U-513, comandado por um dos ases da Marinha alemã, o Capitão-de-Corveta Fritz Guggenberg,* destruído nas águas próximas a Florianópolis.

O reverso da medalha também cabe assinalar, pois, no litoral, próximo ao Cabo de São Tomé, foi torpedeado e afundado o Navio-Auxiliar da Marinha brasileira *Vital de Oliveira*, com o sacrifício de uma centena de vidas humanas, enquanto no litoral paulista eram destruídos dois navios mercantes, a saber, o *Campos*, ao largo de Alcatrazes, e o *Tutóia*, cerca da praia da Juréia, com a morte de 19 de seus tripulantes, além de diversas outras unidades de bandeira estrangeira, sem esquecermos de mencionar o fracassado ataque ao Contratorpedeiro *Greenhalgh*, também no litoral do Estado do Rio de Janeiro.

As ações da Henrique Dias

Das ações ofensivas dessas corvetas, persistem os registros de duas dentre elas, referentes à *Henrique Dias*, então sob o comando do Capitão-de-Corveta Daniel dos Santos Parreira.

A primeira ocorreu **a 4 de junho de 1944**, quando a belonave obteve contato sonar e avistou uma esteira fosforescente, indicativa de submarino, a 24° 30'S e 046° 30'W, e passou a executar o procedimento recomendado para a efetivação dos ataques anti-submarinos, aparentemente sem sucesso. Encontrava-se, então, ao largo do litoral do Estado de São Paulo.

A 5 de agosto, sendo parte da escolta do comboio JF-20, que seguia da Guanabara para o porto de Florianópolis, teve novamente contato sonoro com um objeto submarino, às 10h40, lançando-lhe oito bombas, sem que lhe fosse possível constatar os resultados, porém com a certeza de ter afugentado o eventual agressor.

A mesma corveta, juntamente com a *Matias de Albuquerque*, nas **noites de 20 e 21 de julho** do mesmo ano, receberam ordens para navegar de São Francisco, com rumo Norte e, chegando ao largo do porto de Santos, permanecerem em patrulha fora da barra, pois existiam informações de eventuais avistamentos de submersíveis na área, além de terem ocorrido outros contatos, indicativos de sua presença.

A GUERRA TERMINA

Terminada a conflagração, em cujo desenrolar desempenharam satisfatoriamente seus papéis, as seis corvetas não pareciam identificar-se com as novas necessidades da Marinha, em tempos de paz, além de que, não obstante sua solidez, eram observadas com certa "reserva" pela maioria da oficialidade naval.

Sua construção incomum fazia serem conhecidas com o epíteto de "bicudas", certamente devido ao altaneiro castelo de proa, tão necessário aos bravios mares do norte europeu, porém pouco comuns aos olhos de nossos marinheiros.

---

* N.A.: O Capitão-de-Corveta Fritz Guggenberg afundou o famoso porta-aviões inglês *Ark Royal*.

Ao apreciá-las, determinado oficial, bem conhecido pelos seus ditos sarcásticos e grande aficionado à arte da fotografia, definiu-as de modo a ganhar foros de notoriedade, com a seguinte frase: "São navios com proa de cruzador, popa de *destroyer* e chaminé de fábrica". Classificação prazerosamente aceita, por bem se ajustar as suas características.

SERVINDO A PAZ

A solução foi subordiná-las, de roldão, à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), onde não faltaria ensejo para bem utilizá-las e que, à época, encontrava-se bastante desprovida de embarcações que lhe permitissem cumprir suas tão essenciais atividades. Constituiriam elas, assim, o maior acervo de uma reconstituída Flotilha Hidrográfica, à qual logo estaria incorporada a Corveta *Rio Branco*, vindo-se-lhe juntar os oito caça-submarinos de madeira, de construção americana, os famosos e inconfortáveis caças-pau.

A 3 de junho de 1946, seria esta Flotilha dissolvida, arriando-se do mastro da *Filipe Camarão* a insígnia de seu último chefe, o Capitão-de-Corveta Jorge Pais Leme.

Excluídas a *Matias de Albuquerque* e a *Fernandes Vieira*, as outras quatro continuaram subordinadas à DHN, a ser empregadas nos serviços de balizamento e de manutenção dos faróis, serviços para os quais mostravam-se bastante apropriadas, à vista de disporem de espaçosos paióis, sendo então reclassificadas para a categoria de navios faroleiros.

Além de disporem de paióis avantajados, eram dotadas de grande raio de ação, o que lhes permitia comissões de larga duração, realizando campanhas simultâneas, que tinham a duração média de três meses, para o Sul e para o Norte do País.

Eram, não obstante serem navios desgraciosos e sujeitos às desagradáveis fainas de recebimento de carvão, navios confortáveis. Sobre ele expressa-se um de seus ex-comandantes, o então Capitão-de-Corveta Carlos Joaquim Magalhães, a respeito da *Vidal de Negreiros*, "que seu camarote tinha uma suíte, um escritório ao lado (com escrivaninha e sofá) e um balcão espaçoso, com vista permanente para o mar. No mar, em viagem, jogava muito menos... era tranqüilo... o ambiente fazia-se repousante, quer estivéssemos atracados no cais, ou em viagem, em mar aberto".

Era uma opinião abalizada, que o presente autor confirma totalmente, pois num destes navios, a *Barreto de Menezes*, esteve embarcado.

A 13 de janeiro de 1947, o ministro da Marinha resolveu que fosse dada baixa numa das corvetas e mandou entregá-la à Escola de Pesca Darcy Vargas, situada na Ilha da Marambaia. Cremos que se trate da *Fernandes Vieira*, pois não mais encontramos registros desta embarcação, posteriormente, embora conste no Vol. II dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil* que tenha sido a *Vidal de Negreiros* que não foi, de fato, entregue.

Ainda o Vol. VI dos mesmos *Subsídios* informa-nos que, encontrando-se a *Filipe Camarão* na Base Naval de Val-de-Cães, sofrendo reparos, viu-se presa de um incêndio, que atingiu razoáveis proporções, embora sem resultados graves, salvo a intoxicação e algumas queimaduras em um marinheiro, felizmente sem maior gravidade.

Em 7 de abril de 1952, novas determinações do ministro da Marinha mandavam transferir para a área pesqueira mais uma das antigas corvetas. Tratava-se agora da *Matias de Albuquerque*, a ser passada à responsabilidade da Confederação dos Pescadores, dentro do pensamento de incentivar a economia pesqueira no Brasil, para o que foi determinada sua baixa da Armada Nacional, conforme aviso expedido a 4 de abril do já citado ano de 1952.

A 14 de julho do ano seguinte, determinaria a mesma autoridade que fosse retirada do serviço a *Filipe Camarão*. Esta decisão cancelava aviso semelhante, que havia determinado a baixa da *Barreto de Menezes*.

Esta nova medida resultou em curto *sursis* à antiga corveta, pois, já no ano da graça de 1954, tendo seguido para o Norte, em serviços específicos de atendimento e manutenção do balizamento e dos faróis, até o extremo norte do País, sob o comando do Capitão-de-Corveta Rodolpho Cruz de Vasconcellos, ao manobrar, no acesso ao porto de Tutóia, a 4 de novembro, montou sobre um banco de areia, cujos limites haviam-se alterado, sem que tal alteração tivesse sido carteada, tendo sido vãos todos os esforços de seu experiente comandante e o socorro do Rebocador *Triunfo* para safá-la da enrascada, o que, tendo se mostrado impossível, tornou indispensável seu abandono, tornado impositivo quando mostrou-se à evidência ser iminente seu emborcamento, evitando-se, destarte, a ocorrência de perdas humanas.

As ex-corvetas *Vidal de Negreiros* e *Henrique Dias* continuaram a bem exercer suas novas funções de navios faroleiros até o ano de 1959.

Finalmente, Aviso de 16 de junho desse ano mandava dar baixa à primeira dentre as duas, decisão que também atingia a segunda, nesta mesma data. Estas determinações foram afinal cumpridas em **7 de janeiro de 1960**, com a realização das respectivas Mostras de Desarmamento.

Prestariam, porém, ainda, seus preciosos serviços à nação brasileira, na qualidade de navios pesqueiros, pois, conforme determinado a 19 de abril de 1959 pela mesma autoridade que determinara suas baixas, foram adaptados à pesca, respectivamente, de arrastão e de atum.

Terminou, assim, a experiência das seis robustas "bicudas", cujos serviços, na paz e na guerra, mais do que justificaram sua inclusão na Armada brasileira, à qual serviam com eficiência e dedicação.

A título de reconhecimento, citemos os nomes de seus comandantes, durante a Segunda Guerra Mundial:

F1 – *Matias de Albuquerque* – Capitão-de-Corveta Francisco Bulcão Viana; Capitão-de-Corveta Luiz Filipe de Filgueiras Souto; Capitão-de-Corveta Jorge Campelo Maurício de Abreu; Capitão-de-Corveta Henrique Cesar Moreira; Capitão-de-Corveta Osmar Almeida de Azeredo Rodrigues.

F2 – *Filipe Camarão* – Capitão-de-Corveta João Pereira Machado; Capitão-de-Corveta Adalberto de Barros Nunes (futuro ministro da Marinha de 1969 a 1974); Capitão-Tenente Luiz Philipe Caldas Lacê Brandão;

F3 – *Henrique Dias* – Capitão-de-Corveta José Santos de Saldanha da Gama; Capitão-de-Corveta Daniel dos Santos Pereira; Capitão-de-Corveta José Machado Pavão;

F4 – *Vidal de Negreiros* – Capitão-de-Corveta Antonio Raja Gabaglia; Capitão-de-Corveta Djalma Garnier de Albuquerque; Capitão-Tenente Paulo Emílio Ferreira da Silva;

F5 – *Fernandes Vieira* – Capitão-de-Corveta Fernando de Almeida Rodrigues; Capitão-de-Corveta Manoel Poggi de Araujo; Capitão-Tenente Victor Croccia de Morais;

F6 – *Barreto de Menezes* – Capitão-de-Corveta Luiz Henrique Marques da Costa.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Corvetas classe *Matias de Albuquerque*; Campanha do Atlântico Sul;

A EVOLUÇÃO DO ORÇAMENTO PÚBLICO

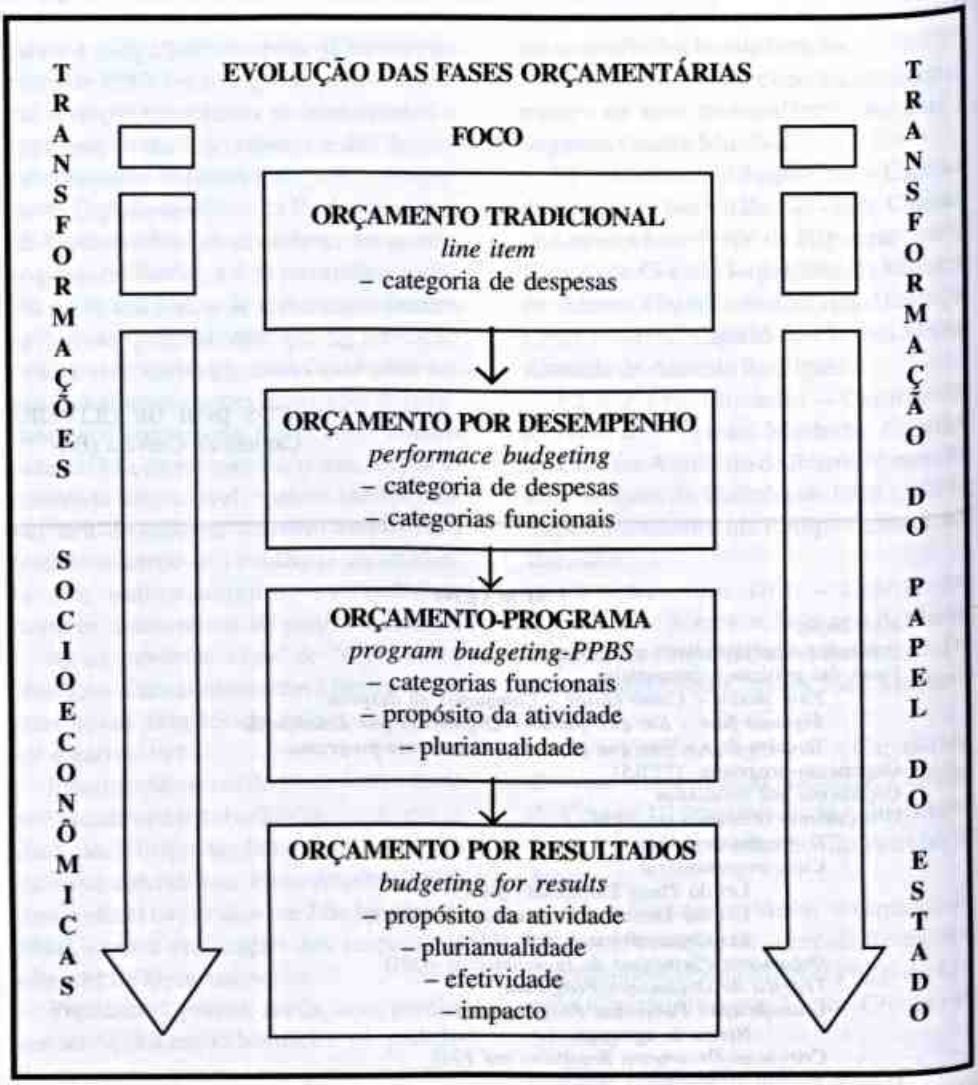
MARCOS INOI DE OLIVEIRA
Capitão-de-Corveta (IM)

SUMÁRIO

Introdução
Processos administrativos e orçamento
Fases das práticas orçamentárias
Fase inicial – Como gastar – Categorias de despesa
Segunda fase – Em que gastar – Orçamento por desempenho
Terceira fase – Por que gastar? – Orçamento-programa
Orçamento-programa (PPBS)
Orçamento por resultados
O orçamento brasileiro até 1999
O orçamento público
Ciclo orçamentário
Lei do Plano Plurianual (PPA)
Lei das Diretrizes Orçamentárias (LDO)
Lei Orçamentária Anual (LOA)
Orçamento Plurianual de Investimentos (OPI)
Técnica de Orçamento-Programa
Classificação Funcional-Programática
Níveis de agregação
Crítica ao Orçamento Brasileiro até 1999
O novo modelo orçamentário brasileiro
O Decreto nº 2.829/98
A Portaria nº 117/98
Estruturas programáticas
A implantação do Novo Modelo
Avança Brasil
Características do novo modelo orçamentário.

INTRODUÇÃO

A evolução das práticas orçamentárias públicas, para efeito de análise, pode ser dividida em quatro fases distintas, cuja sucessão é motivada por alterações havidas no papel do Estado durante o século XX. Chamá-las-emos de fase unidimensional, bidimensional, tridimensional[1] e, a partir da década de 90, fase tetradimensional.



Fonte: Adaptado de CUNHA, Armando S. M. "As tentativas de racionalização das práticas orçamentárias". *Orçamento governamental. Op. cit.*

1 CUNHA, Armando S. M. "As tentativas de racionalização das práticas orçamentárias". *Orçamento governamental. Op. cit.*

PROCESSOS ADMINISTRATIVOS E ORÇAMENTO

Útil para a compreensão da relação existente entre faseamento orçamentário e papel desempenhado pelo Estado é seguir o raciocínio de **Allen Schick**[2], por meio do qual se alinha cada fase do orçamento público à ênfase dada a um processo administrativo básico, a partir da categorização elaborada por Robert Anthony[3].

Segundo este autor, todo esforço administrativo pode ser classificado em um dos seguintes processos:

- planejamento estratégico;
- controle gerencial; e
- controle operacional.

O processo denominado **planejamento estratégico** cuida da tomada de decisão quanto aos objetivos estratégicos (estabelecimento e modificação) da organização e quanto aos recursos necessários para atingi-los, assim como trata dos princípios e valores básicos que orientam estes processos decisórios; o processo de **controle gerencial** visa a assegurar que os recursos organizacionais, ao serem empregados no alcance dos objetivos estabelecidos, sejam utilizados da melhor maneira possível; e, por último, **o controle operacional** possui por finalidade certificar que as tarefas sejam executadas em conformidade com os padrões previamente estabelecidos.

Schick, ao aplicar a categorização anthoniana às práticas orçamentárias, afirma que o planejamento é precipuamente ligado à etapa de preparação do orçamento, uma vez que nele são estabelecidos os objetivos a serem alcançados.

Salienta, por outro lado, que não se deve confundir predominância com exclusividade, pois na etapa de preparação orçamentária também se fazem presentes aspectos concernentes aos processos de controle gerencial e de controle operacional.

O controle gerencial estaria distribuído por todas as etapas do ciclo orçamentário, consistindo no "elo entre os objetivos e as atividades executadas"[4], posto que neste processo são empreendidas as tarefas relacionadas ao detalhamento dos objetivos organizacionais em projetos e atividades, e a atribuição destes às unidades da estrutura organizacional.

O processo de controle operacional aplicado ao orçamento é predominantemente ambientado na fase de execução, por meio de auditagem, na qual se busca obter a congruência entre diretrizes estabelecidas e tarefas executadas.

Como dito anteriormente, a tripartição acima é útil para a compreensão da evolução das fases orçamentárias, permanecendo válida, em muitos aspectos, para o estudo de sistemas de planejamento e controle ora em voga.

Cumpre alertar, entretanto, que a diferença de ambiência existente entre a década de 60 e a atual é significativa: naquela, o ambiente era relativamente estável e previsível; nesta, a característica distintiva é a velocidade da mudança do ambiente e a imprevisibilidade do futuro.

O próprio termo, planejamento estratégico, caiu em desuso, estando presentes na literatura administrativa atual os termos administração e gestão estratégica.

---

2 SCHICK, Allen. "The road to PPB: the stages of budget reform". DAVIS, James W. (org.). *Op. cit.*

3 ANTHONY, Robert N. *Planning and control systems: a framework for analysis*. Boston: Harvard University, 1965.

4 SCHICK, Allen. *Op. cit.*, p. 211.

Em razão desta evolução, a noção antiga, por exemplo, de que o planejamento estratégico seria um processo a ser centralizado e executado pela alta administração não mais atende às necessidades organizacionais, o que fica evidenciado ao se analisar a atual fase da evolução do orçamento.

O orçamento, visto como um instrumento de planejamento e controle, possui por propósito "reduzir o caráter aleatório (risco) da gestão das atividades organizacionais"[5]. Estas, por seu turno, são empreendidas a fim de que seja atingida a missão da organização, que é a motivação de sua existência.

Sob tal enfoque, um **sistema de planejamento e controle** pode ser classificado em **três diferentes papéis**, em função de sua natureza:

- papel de antecipação;
- de integração; e
- de reação.

Exerce um papel antecipador quando busca compreender comportamentos futuros, com o intuito de solucionar problemas antes que surjam; integrador, ao procurar manter em congruência a estratégia da organização e os elementos da sua estrutura; e reativo, nas ocasiões em que possui por fim corrigir comportamentos que sejam desviantes em relação ao planejado.

Neles podem ser aplicados, também, os **critérios** de eficiência, eficácia, efetividade e economicidade.

A **eficiência** preocupa-se com o "como fazer" uma atividade programada, buscando a otimização dos recursos empregados na sua execução; à **eficácia** interessa, precipuamente, "o que fazer" para atingir o objetivo previamente estabelecido; a **efetividade** visa a avaliar "como o que foi feito" modificou a realidade, isto é, de que forma a ação empreendida impactou a situação-problema; e a **economicidade** cuida da relação impactos alcançados *versus* recursos empregados.

Sinteticamente, o orçamento relaciona-se com os processos administrativos concebidos por **Robert N. Anthony**, consoante o contido no quadro a seguir:

Ciclo orçamentário		
Processo administrativo	Papel fundamental	Critério enfatizado
Planejamento estratégico	Antecipação	Efetividade e economicidade
Controle gerencial	Integração	Eficácia
Controle operacional	Reação	Eficiência

FASES DAS PRÁTICAS ORÇAMENTÁRIAS

Fase inicial – como gastar

Na fase inicial, ao Estado competiam as funções básicas de prover a segurança, justiça e administração, e o orçamento era elaborado em uma única dimensão: a dimensão das **categorias de despesa (*line-item*)**, que descrevia em quais elementos de gasto a receita pública seria utilizada, em termos de serviços, compras de material, pagamento de pessoal etc.

5 CUNHA, Armando S. M. *O papel do orçamento*. Mimeo.

O foco da decisão orçamentária era o objeto do gasto e a pergunta norteadora do processo era **como gastar**?

Nesta época, o requisito básico do orçamento público era o de ser financeiramente equilibrado, isto é, o total da despesa não deveria exceder o total da receita: a execução orçamentária era neutra em relação à economia do País.

A concepção do papel do Estado na vida econômica era a de o governo ser um mal necessário, não havendo espaço para discussões sobre a validade social de programas governamentais[6].

Robert D. Behn[7], ao discorrer sobre a evolução dos paradigmas que orientaram a Administração Pública, afirma que as idéias expressas por Woodrow Wilson, Frederick Taylor e Max Weber forneceram o fundamento teórico para o estabelecimento do paradigma inicial, em termos da necessidade de se controlar as atividades governamentais e do conceito de eficiência. **Wilson** propôs a separação entre o processo político e o processo administrativo como forma de combater a corrupção que, ao final do século XIX, grassava na Administração Pública norte-americana. Ao processo político caberia a tomada de decisões a respeito sobre quais ações governamentais a serem executadas, enquanto a administração seria responsável por implementá-las da forma mais eficiente possível. **Taylor** levou a aplicação do conceito de eficiência à ciência administrativa ao seu ponto máximo – a Administração Científica: cada tarefa possuiria um melhor método de execução, sendo função do administrador, então, obter a racionalização das atividades organizacionais e assegurar que estas fossem executadas exatamente da forma estabelecida.

Weber, por seu turno, definiu que a "burocracia é o mais eficiente mecanismo organizacional; portanto, a burocracia é o instrumento ideal para a implementação dos princípios de Taylor"[8].

Poder-se-ia gastar, em um determinado período, mais do que se arrecadava, desde que o déficit impulsionasse a atividade econômica

Segunda fase – Em que gastar

A segunda fase da evolução das práticas orçamentárias possui sua origem associada aos impactos causados pela depressão de 1929, na economia mundial, recessão e desemprego em massa, que obrigaram o Estado a rever o seu papel.

O ideário keynesiano, aplicado à política norte-americana do New Deal, tornou o requisito orçamentário de equilíbrio financeiro obsoleto: poder-se-ia gastar, em um determinado período, mais do que se arrecadava, desde que o déficit impulsionasse a atividade econômica.

Neste enfoque, o requisito passou a ser de o Estado possuir um orçamento econo-

6 SCHULTZE, Charles L. *The politics and economics of public spending*. Washington: The Brooking Institution, 1968.

7 BEHN, Robert D. *The New Public-Management Paradigm and the Search for Democratic Accountability*. [*on line*]. Arquivo disponível na internet via WWW. URL: HYPERLINK Http://www.willamenet.org/ipmn Http://www.willamenet.org/ipmn. Arquivo capturado em março de 1999.

8 *Ibidem*, p. 3.

micamente equilibrado que lhe permitisse influir ativamente nos rumos da economia, implicando o aumento das ações sob sua responsabilidade. Estas passaram a ser avaliadas pelo processo político em função dos benefícios que trariam para a economia como um todo, como, por exemplo, o programa de frentes de trabalho, proposto por Roosevelt.

Um papel estatal mais complexo requer, necessariamente, um sistema orçamentário mais complexo.

Nos Estados Unidos, pode-se estabelecer como marcos para a fase bidimensional a aprovação das Emendas ao Ato de Segurança Nacional (1949) e do Ato de Procedimentos Orçamentários e Contábeis (1950), ambos resultantes das recomendações contidas na primeira Comissão Hoover (1949).

São considerados marcos porque efetivamente alteraram as práticas orçamentárias, embora as idéias não fossem novas: em 1912, a Comissão Taft já sugeria uma proposta orçamentária em termos de tarefas a serem executadas, porém não logrou sucesso, em virtude de questões políticas[9]. O ato de 1949 "foi a primeira expressão do Congresso sobre a idéia de orçamento baseado em desempenho"[10].

Além dos elementos de gastos, o sistema orçamentário deveria passar a oferecer uma descrição das atividades do Estado, em termos de funções: construção de rodovias, compra de armamentos etc.

O foco é a tarefa a ser executada e a pergunta orientadora da tomada de decisão orçamentária é **em que gastar**?

Esta fase da evolução orçamentária, denominada **orçamento de desempenho (*performance budgeting*)**, reflete a necessidade de haver maior transparência nos gastos públicos, em conseqüência da evolução do papel do Estado, que não era mais visto como um mal necessário.

Em razão disso, além de haver a necessidade de se controlar os gastos públicos (processo administrativo de controle operacional), havia também a necessidade de se gerenciar as crescentes ações governamentais (processo administrativo de controle gerencial): "na literatura de orçamento por desempenho, o orçamento é descrito como uma ferramenta de gestão"[11].

Dinheiro é fornecido para atividades e funções, ao invés de ser fornecido para compras e pagamentos

Frederick C. Mosher

O conceito de orçamento baseado em desempenho pode ser apreendido por meio do exposto por Mosher:

> "As modificações que nós temos associado ao orçamento por desempenho, tais como a simplificação e a redução das apropriações, revisão das classificações e outras igualmente importantes, são apenas parte do conceito. Sublinhando estas mudanças está a noção que representa um radical afastamento da prática e dos modelos de pensamento anteriores. A simplicidade é que quando nós estamos orçando e autorizando fundos,

9 SMITHIES, Arthur. "Conceptual framework for program budgeting". *In*: NOVICK, David (ed.). *Program budgeting: program analysis and the federal budget*. Massachusetts: Harvard University Press, 1965.

10 MOSHER, Frederick C.. *Program budgeting: theory and practice with particular reference to the U.S. Departament of the Army*. New York: Stratford Press, 1954, p. 41.

11 SCHICK, Allen. *Op. cit.*, p. 220.

estamos provendo recursos para coisas que deverão ser feitas, ao invés de coisas que deveriam ser compradas. Dinheiro é fornecido para atividades e funções, ao invés de ser fornecido para compras e pagamentos."[12]

Terceira fase – Por que gastar? – Orçamento-Programa

A terceira fase da evolução orçamentária, tridimensional, tem início na década de 60, em que o papel do Estado era bastante diferente daquele da época do orçamento tradicional.

A doutrina do *welfare state* havia aumentado sobremaneira a participação pública na economia, havendo a necessidade de se implementar "uma técnica para controlar os programas federais e orçamentos, ao invés de tê-los a nos controlar"[13].

Esta prática orçamentária foi o Planning-Programming-Budgeting System (PPBS), que visava a proporcionar maior racionalidade às escolhas orçamentárias, instruindo-as sob três dimensões: elementos de gastos, propósitos de gastos (diferente de descrição de atividades) e comportamento das ações governamentais ao longo do tempo, sendo o orçamento visto como uma etapa do planejamento[14].

O papel do Estado, neste período, pode ser compreendido por meio do **modelo de Richard Musgrave**, segundo o qual o setor público possuiria três principais funções:

– manutenção do **equilíbrio econômico**, mediante controle da atividade econômica, via política fiscal;

– **uma função distributiva**, por intermédio da promoção de ajustamentos nas rendas das pessoas, grupos e regiões; e

– **uma função alocativa**, por meio da qual o Governo decidiria em quais políticas públicas iria aplicar os seus recursos.

Enquanto as duas primeiras, estabilizadora e distributiva, são socialmente determináveis, posto que informadas por juízos políticos, a última seria instruída por um processo decisório racional baseado na avaliação dos benefícios de cada política, percebidos pelos cidadãos. Estes cidadãos são entendidos, no modelo, como consumidores dos produtos ofertados pelo poder público[15].

O Planning-Programming-Budgeting System (PPBS) pode ser entendido como conjunto de diretrizes para a tomada de decisão orçamentária. É um processo de alocação entre programas que competem entre si pelos recursos. O foco é o **propósito da atividade** e a pergunta orientadora do processo é **por que gastar**?

O foco nos produtos, aliado à dimensão plurianual e à aplicação de critérios, com caráter prospectivo, para mensuração de desempenho, alinha esta fase ao processo administrativo de planejamento estratégico.

Obs.: Em razão de o PPBS, em tese, prover a fundamentação teórica para o desenvolvimento do Plano Diretor da Marinha do Brasil[16], é analisado com maior detença mais adiante.

Esta fase também é conhecida por **orçamento-programa (*program budgeting*)**.

---

12 MOSHER, Frederick C. *Op. cit.*, p. 81.

13 U. S. GENERAL ACCOUNTING OFFICE. *Performance budgeting: past initiatives offer insights for GPRA implementation*. GAO/AIMD-97-46. Washington, march, 1997, p. 35.

14 CUNHA, Armando S. M. As tentativas de racionalização do gasto público. *Orçamento governamental. Op. cit.*

15 BURKHEAD, Jesse. "The budget and the democratic government". DAVIS, James W. (ed.). *Op. cit.*

16 "O Plano Diretor (PD) foi criado em 1963 a partir da adoção, pela Marinha, da técnica de orçamento-programa (...)" (SECRETARIA GERAL DA MARINHA. SGM-101, p. 1-1).

É relevante salientar as diferenças existentes entre ela e a antecedente, posto que na literatura sobre teoria orçamentária confunde-se, algumas vezes, orçamento-programa (*program budgeting*) e orçamento por desempenho (*performance budgeting*).

Este enfatiza o **processo do trabalho** (descrição de funções e de atividades), possui como processo administrativo básico o controle gerencial, aplica critérios retrospectivos de avaliação; **aquele** privilegia o **propósito das atividades**, o caráter da avaliação é prospectivo e tem uma orientação voltada para o planejamento estratégico.

A fase unidimensional, por seu turno, estaria centrada nos processos administrativos voltados ao controle operacional.

O aperfeiçoamento do sistema democrático, envolvendo maior participação da sociedade no estabelecimento dos objetivos do Estado, e a crescente dicotomia existente entre necessidades crescentes e recursos escassos, levaram os decisores públicos a buscarem novas alternativas para as práticas orçamentárias. Durante a década de 90, experiências havidas em diferentes países apontam para a existência de uma nova fase, tetradimensional, em que o orçamento será orientado pela estimação (gestão estratégica) e avaliação (*accountability*[17]) dos resultados das ações públicas.

Para o planejamento da ação governamental é fundamental a avaliação dos resultados, e nesta assumem papel preponderante os critérios da efetividade e da economicidade.

O PPBS, por ocasião da sua introdução no Departamento de Defesa, foi um instrumento de integração e controle, permitindo a centralização do processo decisório quanto à alocação dos recursos orçamentários

Na fase anterior, surgimento do PPBS, estes critérios foram concebidos e possuíam relevância, todavia o estágio embrionário da técnica administrativa ligada a sua aplicação não permitiu que fossem exploradas todas as possibilidades inerentes aos seus conceitos.

ORÇAMENTO-PROGRAMA (PPBS)

O Planning-Programming-Budgeting System (PPBS), também tratado na teoria orçamentária como orçamento-programa, foi concebido a partir de estudos empreendidos por pesquisadores da Rand Corporation, sendo considerado o marco inicial um estudo de **David Novick**, de 1954, por meio do qual explana como o conceito de programa pode ser aplicado ao processo orçamentário de defesa norte-americano. Em 1961, o PPBS foi implantado no Departamento de Defesa, sob a gestão de Robert McNamara[18].

Ao ser convidado, no auge da Guerra Fria, para assumir o cargo de secretário da Defesa, **McNamara** recebeu do Presidente norte-americano, John F. Keneddy, a missão de atingir os seguintes objetivos:

– desenvolver a força militar, adequando-a às necessidades decorrentes da Política Externa, sem se prender a restrições orçamentárias; e

– fazer com que tal força operasse a um custo mínimo.

McNamara efetivamente reorganizou todo o complexo de defesa norte-america-

17 Não há uma tradução exata. Há textos que utilizam os termos responsabilização e responsabilidade.
18 HELD, Virginia. "PPBS comes to Washington". DAVIS, James W. (org.). *Op. cit.*

no, tornando-o uma estrutura una sob seu comando, e o meio utilizado para executar esta revolução organizacional foi a transformação do processo orçamentário, por meio da adoção do PPBS[19].

A percepção, à época da implantação do PPBS, era a de McNamara ter conseguido romper a tradicional lógica de proposta orçamentária das Forças Armadas norte-americanas, passando a alocar recursos por missões que eram distribuídas por todo o Departamento de Defesa.

No modelo antigo, os recursos orçamentários eram alocados a cada serviço (Marinha, Força Aérea e Exército), em função de uma classificação elaborada por atividades executadas. O PPBS permitiu que o secretário de Defesa obtivesse efetivo controle sobre todos os órgãos subordinados (centralização), sendo visto como "o instrumento por meio do qual são tomadas decisões para expandir ou para cortar programas existentes, o processo por meio do qual novos programas são adotados, e o modo pelo qual o orçamento final é determinado"[20].

Portanto, o PPBS, por ocasião da sua introdução no Departamento de Defesa, foi um instrumento de integração e controle, permitindo a centralização do processo decisório quanto à alocação dos recursos orçamentários.

William M. Capron[21], na sua avaliação do PPBS, via-o também como um posterior meio para a racionalização da estrutura e dos processos do Departamento de Defesa, uma vez que evidenciaria e excluiria as atividades executadas em duplicidade, além de permitir uma descentralização do processo decisório em relação à execução das atividades, já que estas estariam inseridas no processo de macroplanejamento da organização.

A diferença dos pressupostos da decisão orçamentária existente entre o PPBS e o modelo de processo orçamentário anterior, baseado no conceito de orçamento por desempenho (*performance budgeting*), é entendida ao se comparar a classificação orçamentária de cada modelo, consoante o quadro a seguir[22]:

COMPARAÇÃO ENTRE CLASSIFICAÇÃO FUNCIONAL E CLASSIFICAÇÃO PROGRAMÁTICA DEPARTAMENTO DE DEFESA NORTE-AMERICANO

Por atividades – 1950	Por programas – 1963
– Pessoal militar	– Forças estratégicas de retaliação
– Manutenção e operação	– Forças de defesa continentais e de mísseis
– Obtenção e produção	– Forças de emprego geral
– Aquisição e construção	– Forças de transporte aéreo e marítimo
– Componentes civis	– Forças de reserva
– Pesquisa e desenvolvimento	– Pesquisa e desenvolvimento
– Mobilização industrial	– Apoio geral
– Administração- outras atividades	– Defesa civil
	– Programa de assistência militar

19 DANCY, Albert G. "Department of Defense research and development". *Public Administration Review*, 36(3): 347-355, july/august 1977.

20 BUSINESS WEEK. "U.S. agencies get order: join McNamara's band". DAVIS, James W. (org.). *Op. cit.*

21 CAPRON, William M. "The impact of analysis on bargaining in government". *Ibidem*.

22 As classificações orçamentárias, por atividades e por programas, foram extraídas, respectivamente, de MOSHER, Frederick, *op. cit.* e de PROSCHAN, Arnold. *Programming system of the Department of Defense*. Santa Monica, California: RAND Corporation, may 1963.

O planejamento dos programas cobria um período de cinco anos (*five-year planning*).

Este planejamento permitia o relacionamento entre programas (orientados para produtos) e o orçamento anual (orientado para atividades), pois o processo decisório do Congresso ainda se realizava por meio de apropriações por funções.

As definições de elemento-programa e programa eram:

"**Elemento-programa** – combinação de homens, equipamentos e instalações, que juntos compõem uma capacidade militar identificada ou atividade de apoio. Exemplos: aviões B-52, divisões de infantaria e navios de combate.

Programa – um grupo de elementos-programa que servem a uma missão comum ou a um determinado conjunto de propósitos."[23]

O conceito de orçamento-programa abrange elementos estruturais, analíticos e informacionais.

A **estrutura programática** é orientada para produtos e possui uma perspectiva de longo prazo.

O **elemento analítico** traduz-se pela ênfase dada à sistematização do exame e à seleção das alternativas de ação para o alcance dos objetivos estipulados.

O terceiro elemento, **informacional**, é o que provê a base para a seleção de alternativas e para o desenvolvimento das atividades de controle[24].

Um adequado fluxo informacional é necessário para:

– orientar a seleção de alternativas, considerando-se os recursos disponíveis e os objetivos predeterminados;

– para estimar o custo corrente e futuro das alternativas; e

– para avaliar o desempenho dos programas em curso[25].

"Planejamento, programação e orçamentação constituem o processo por meio do qual objetivos e recursos, e a interação entre eles, são avaliados a fim de que seja obtido, de forma coerente e abrangente, um programa de ação para o Governo como um todo."[26]

Há dificuldades na aplicação do conceito.

A melhor estrutura é a que seja congruente com os objetivos estratégicos da organização e atenda, também, às necessidades de coordenação e controle

Elaborar uma estrutura programática em que todos os programas exprimam produtos finais é, na prática, uma tarefa impossível, em se tratando de grandes organizações. Além disso, não há uma forma única de estruturação.

Teoricamente, a melhor estrutura é a que seja congruente com os objetivos estratégicos da organização e atenda, também, às necessidades de coordenação e controle.

No PPBS, o planejamento é entendido como um processo no qual são estabelecidos os objetivos da organização e indicadas as possíveis alternativas para alcançá-los.

A programação consiste na especificação das ações e no levantamento dos meios necessários à execução de cada alternativa, e posterior seleção.

A orçamentação consiste na especificação dos recursos necessários à execução da alternativa selecionada[27].

23 PROSCHAN, Arnold. *Op. cit.*, p. 7.
24 STEINER, George A. "Problems in implementing program budgeting". NOVICK, David (ed.). *Op. cit.*
25 ANSHEN, Melvin. "The federal budget as an instrument for management and analysis". *Ibidem.*
26 SMITHIES, Arthur. "Conceptual framework for program budgeting". *Ibidem.*
27 NOVICK, David. "The Department of Defense". *Idem*, p. 91.

A definição de um programa não é uma tarefa trivial. Há certas atividades que contribuem, de forma variada, para que diferentes programas alcancem seus respectivos objetivos. Neste sentido, atribuir este tipo de atividade a um único programa isolado não é apropriado. A solução sugerida é a criação de um programa específico para abranger este tipo de atividade, podendo isto ser exemplificado pelos programas pesquisa e desenvolvimento, e apoio geral, contidos na estrutura programática inicial do Departamento de Defesa americano.

Charles J. Hitch, pesquisador da Rand Corporation, que por ocasião da introdução do PPBS no Departamento de Defesa exerceu o cargo de secretário-executivo, escreveu, em 1965, a obra *Decision Making for Defense*, na qual relatou a sua experiência com o orçamento de defesa norte-americano.

Segundo Hitch, a grande questão reside em, idealmente, o planejamento e a formulação de programas deverem ser classificados em termos de programas, enquanto a gestão do departamento dever ser executada, preferencialmente, em termos de classificação por atividades, além de ser feita também por meio da classificação baseada em programas[28].

As características desejáveis de uma estrutura orçamentária baseada em programas são as seguintes[29]:

– facilitar a mensuração total dos custos que incorrem no alcance de um dado objetivo;

– possibilitar a comparação entre alternativas para o alcance dos objetivos;

– identificar os custos futuros relativos à implantação de um programa;

– prover informações necessárias à comparação entre produtos de um programa que seja executado, concomitantemente, por diversas unidades da organização;

– prover informações que possibilitem avaliar a efetividade de um programa;

– permitir que a apropriação de recursos entre as diversas unidades de uma organização seja claramente relacionada aos objetivos; e

– fornecer informações para os agentes econômicos do país, que assim podem melhor planejar as suas atividades.

O alinhamento entre estrutura programática e estrutura institucional é desejável

"Assim como uma ferramenta bem desenhada, o orçamento é mais que um instrumento para permitir o cumprimento de tarefas predeterminadas. Ele auxilia o crescimento, o fortalecimento e a organização do processo decisório do gestor, dando apoio a sua habilidade de desempenhar novas tarefas e avaliar a sua exeqüibilidade e desejabilidade em relação às outras alternativas possíveis.

Uma boa estrutura orçamentária, em resumo, contribui significativamente para o desenvolvimento de um ambiente em que aqueles que controlam nossas instituições políticas podem, de forma consciente, avaliar e debater os grandes objetivos da sociedade e para o desenvolvimento de nossa habilidade de alcançá-los por meio de uma seleção adequada de atividades públicas e privadas."[30]

28 U. S. GENERAL ACCOUNTING OFFICE. *The Department of Defense's planning, programming, and budgeting system*. GAO/OACG-84-5. Washington, April, 1984.
29 SMITHIES, Arthur. *Op. cit.*
30 ANSHEN, Melvin. *Op. cit.*, p. 15.

Os teóricos do orçamento-programa consideram-no uma técnica orçamentária capaz de prover racionalidade ao processo decisório orçamentário. A seleção de alternativas é baseada em análises técnicas, sem haver a influência de considerações subjetivas: "uma boa estrutura orçamentária não lida com política".[31] Esta concepção é contrária ao pensamento incremental.

O alinhamento entre estrutura programática e estrutura institucional é desejável, contudo é reconhecido que a reformulação do desenho organizacional é, em razão dos mais variados motivos, indesejável, uma vez que pode resultar em instabilidade. Logo, de acordo com a teoria do orçamento-programa, há que se buscar o estabelecimento de programas voltados para produtos, que cortem a organização na sua totalidade. Isto, todavia, não compromete a aplicação do PPBS, cujo propósito principal é fortalecer a capacidade de decisão para que sejam alcançados os objetivos organizacionais, podendo ser elaboradas ligações entre a estrutura programática e a estrutura organizacional.

Charles L. Schultze[32] considera o PPBS tanto como um conjunto de objetivos como um sistema por meio do qual estes objetivos são alcançados.

Para ele, os objetivos de PPBS seriam:

– identificar e analisar os objetivos de cada atividade governamental;

– identificar os produtos de cada atividade, em face dos seus objetivos específicos;

– mensurar os custos totais que incorrem na implantação e na execução do programa, ao longo do tempo;

– formular programas que abranjam um período superior ao ciclo anual orçamentário – dimensão plurianual;

– analisar alternativas para escolher a que proporcione maior efetividade no alcance de um dado objetivo, da forma mais eficiente possível (menor custo); e

– integrar este processo ao processo orçamentário de forma sistemática.

O PPBS, ao integrar o processo orçamentário governamental, permite a comparação entre as contribuições das atividades executadas pelo setor público e as executadas pelo setor privado, para o alcance dos objetivos nacionais, como também permite que continuamente estes objetivos sejam revistos, baseados nas informações acumuladas sobre atividades passadas e informações sobre mudanças conjunturais[33].

Em razão do sucesso alcançado pela aplicação da técnica do orçamento-programa no Departamento de Defesa, em 1965, o Presidente Lindon Johnson introduziu-o no processo orçamentário federal, a fim de que fossem obtidos "novos métodos para fazer trabalhos mais rápidos, para fazer trabalhos melhores e para fazer trabalhos menos custosos"[34].

É interessante comparar esta declaração de objetivo com as contidas nas reformas propostas para a Administração Pública na década de 90.

A atual reforma norte-americana, por exemplo, possui como objetivo central a "criação de um governo que trabalhe melhor e que custe menos"[35].

---

31 *Ibidem, idem.*

32 SCHULTZE, Charles L. *Op. cit.*

33 SMITHIES, Arthur. *Op. cit.*

34 U. S. GENERAL ACCOUNTING OFFICE. *Performance budgeting: past initiatives offer insights for GPRA implementation. Op. cit.*

35 NATIONAL PERFORMANCE REVIEW. Http://www.npr.gov.

ORÇAMENTO POR RESULTADOS

Na busca do **aperfeiçoamento das práticas orçamentárias**, há dois aspectos fundamentais.

O primeiro aspecto estabelece que planejamento governamental e orçamento público são intrinsicamente relacionados, cabendo tanto ao Poder Executivo quanto ao Poder Legislativo envidar esforços para integrá-los.

O estabelecimento de objetivos e o de níveis de desempenho não podem ser elaborados isoladamente pelo Executivo, devendo existir consenso entre os poderes, caso se deseje que efetivamente haja uma correspondência entre recursos alocados e resultados pretendidos.

O segundo aspecto é a contínua evolução do conceito de orçamento, desde a época inicial, em que a ênfase era na eficiência na utilização dos recursos orçamentários (fase unidimensional), até a década atual, em que a preocupação maior é quanto à efetividade dos programas executados pela Administração Pública.

A tempestividade, a correção e a suficiência das informações são fundamentais para que o processo decisório orçamentário resulte em uma alocação de recursos que venha a satisfazer às necessidades da sociedade

Atualmente, todos os países membros da *Organization for Economic Cooperation and Development* – OECD estão executando, em maior ou menor escala, reformas em suas administrações, a fim de atender às demandas de suas respectivas sociedades[36].

Gestão estratégica, orçamento baseado em resultados e *accountability* são questões comuns a todas as reformas. Agora, o foco é a obtenção de resultados, em substituição à ênfase processual-legal da tradicional Administração Pública.

"Alcançar resultados de uma forma consistente com os valores e expectativas defendidas pelos cidadãos é o papel fundamental do governo."[37]

As reformas administrativas ocorridas nos diversos países durante a década de 90 são baseadas nos conceitos do *New Public Management* (Nova Gestão Pública). **Nancy C. Roberts e Raymond Trevor Bradley**[38] comparam esta corrente teórica com as práticas anteriormente vigentes na Administração Pública.

Suas conclusões são sintetizadas no quadro em seqüência:

36 No *site* da OECD (HYPERLINK "http://www.oecd.org/puma" http://www.oecd.org/puma/online.htm) há uma vasta bibliografia disponível *on line*.

37 WINBERG, Alan. *Accountability and public organisations*. [*on line*]. Disponível na Internet via WWW. URL: Http://www.oecg.org/puma/management/chair.htm. Arquivo capturado em 10/01/1999.

38 ROBERTS, Nancy C & BRADLEY, Raymond Trevor. *Research Methodology for New Public Management*. [*on line*] Disponível na Internet via WWW. URL: HYPERLINK "http://www.unisi.it/ricerca/dip/sas/Convegni/conference papers.htm" http://www.unisi.it/ricerca/dip/sas/Convegni/conference papers.htm. Arquivo capturado em 2/9/1999.

DIMENSÕES	ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA TAADICIONAL	NOVA GESTÃO PÚBLICA
1. METÁFORA	máquina	rede de trabalho
2. AMBIÊNCIA	Ênfase nas leis e regulamentos, nas instituições e no processo político	Ênfase na competição de mercado
3. FATORES PARA O SUCESSO	Eqüidade, responsabilidade e relevância política	Eficiência, eficácia, satisfação do consumidor e adaptação à mudança
4. ORIENTAÇÃO: – valores	Interesse público, conflitos entre a burocracia e democracia, acentua a diferença entre o setor privado e o setor público	Preocupação com a qualidade dos serviços e com a *accountability*, minimiza a diferença entre público e privado
– liderança	Elites políticas e administrativas, separação entre as esferas política e administrativa	Contratos de *performance* dão autonomia aos gerentes
– planejamento	Especificação das restrições e justificação dos custos	Especificação da missão, da visão estratégica, dos objetivos e dos resultados
5. DESENHO ORGANIZACIONAL – estrutura	Hierarquia funcional e processo decisório centralizado	Redes de equipes auto-organizáveis e processo decisório descentralizado
– tarefas	Rotineiras, especializadas e formais	Multitarefa e redesenhadas para focarem resultados
– tecnologia empregada no trabalho	Baseada em procedimentos operacionais padrão e em processos seqüenciais	Não-rotineira, personalizada, reengenharia baseada nos processos, terceirização e parceria público-privada
– sistema de recompensas	Baseado em normas e regulamentos	Incentivos baseados e dependentes do alcance das metas planejadas
– treinamento	Aprendizagem das regras	Desenvolvimento de habilidades
– informação	Baixa informatização	Gestão informatizada
– administração financeira, medidas e controles	Plano de despesas, modelos contábeis baseados no regime caixa, medidas baseadas em insumos, controles *ex-ante*	Centros de custos, custeamento por atividade, medidas de desempenho baseadas em produtos e resultados, controles *ex-post*
6. CULTURA	Risco mínimo, obediência às normas e procedimentos, manutenção da ordem e da estabilidade	Gestão do risco, identificação e solução de problemas, gestão e aperfeiçoamento da mudança

Na implantação de um **orçamento voltado para resultados**, a **gestão estratégica**, no contexto da nova gestão pública, é vista como uma tecnologia administrativa básica, cujos **pressupostos** são:

– Perspectiva de longo prazo, em oposição à tradicional forma de pensar dos decisores públicos, que somente vêem o processo decisório por meio de resultados a serem obtidos a curto prazo;

– Capacidade de responder às modificações ambientais, dentro de uma concepção sistêmica do papel do Estado. A globalização, as inovações tecnológicas e outros fatores compelem a Administração Pública a dotar-se de mecanismos ágeis de resposta às pressões ambientais;

– O consumidor como foco de toda a ação governamental. O estabelecimento de objetivos estratégicos explicita, para a sociedade, o que esperar da Administração Pública;

– Avaliação dos resultados das atividades governamentais, realimentando o sistema sobre a eficiência, a eficácia, a efetividade e o desempenho das políticas públicas a fim de corrigir/modificar os programas em curso. É o instrumento básico para se possuir *accountability*; e

– Mudança e desenvolvimento organizacional, em que os gerentes públicos preocupar-se-ão menos com os processos e mais com os resultados[39].

Nesse enfoque, um **processo orçamentário orientado pelos resultados** dos programas governamentais, isto é, pelos resultados que a execução deles efetivamente alcança, deve:

– "prover informação sobre os impactos das decisões a longo prazo, enquanto é capaz de reconhecer as diferenças entre previsões de curto prazo, projeções de médio prazo e perspectiva de longo prazo;

– Prover informação e ser estruturado para focar importantes permutas entre macroobjetivos, como por exemplo, entre investimento e consumo;

– Prover informação necessária para se fazer permutas devidamente fundamentadas, em diversos níveis, como por exemplo, entre missões e entre ferramentas para implementá-las; e

– Ser compulsório, prover controle e *accountability*, e ser transparente."[40]

A tempestividade, a correção e a suficiência das informações são fundamentais para que o processo decisório orçamentário resulte em uma alocação de recursos que venha a satisfazer às necessidades da sociedade. Necessidades da sociedade atual e da sociedade futura, na medida em que as decisões orçamentárias atuais afetam as gerações vindouras.

A **compulsoriedade** é a obrigação de o Executivo implementar e executar as decisões oriundas do processo orçamentário. Haja vista o orçamento ser uma peça confeccionada técnica e politicamente, com a colaboração do Executivo e do Legislativo, é inadmissível que arbitrariamente o Executivo venha a alterá-lo, sem prévia consulta ao Legislativo e posterior autorização.

O orçamento deve proporcionar um conjunto de meios claros para que se possa compreender **o que** está sendo feito com o dinheiro arrecadado pelo Estado, **por que** está sendo feito e **para quem** está sendo feito.

Um orçamento estruturado por elementos de despesa ou por instituições não propicia tais respostas, sendo melhor, portanto, estruturar o orçamento por missões, de tal forma que mais facilmente se entenda o

39 PUMA. *Strategically oriented management and planning*. [*on line*]. Disponível na Internet via WWW. URL: http://www.oecd.org/puma/management/strategic.htm. Arquivo capturado em 10/1/1999.

40 U. S. GENERAL ACCOUNTING OFFICE. *Budget Process: Evolution and Challenges*. GAO/T-AIMD-96-129. Washington, july, 1996.

propósito de cada ação e o impacto que a sua execução deve ter sobre a realidade socioeconômica, para que efetivamente se possa avaliar as propostas orçamentárias.

Donald F. Kettl assinala que a gestão por resultados não é simplesmente uma questão de estabelecimento de indicadores de resultados, o que a reduziria a uma gestão orientada para processos.

Gerir por resultados é, antes de tudo,

"incrementar a qualidade de comunicação no sistema político. É a maneira por meio da qual melhor são expressos os resultados que os programas governamentais produzem e, conseqüentemente, de propiciar a tomada de melhores decisões sobre o que deve ser feito, quanto deve ser gasto para fazê-lo e como é que os programas poderiam melhor ser executados"[41].

O orçamento por resultados trata também das questões de descentralização e de devolução da autoridade.

A descentralização diz respeito à capacidade de execução, quem exerce a atividade.

A devolução da autoridade implica capacidade de decisão, por meio da qual se estabelece a oportunidade de se executar determinada atividade.

Desta forma, pode existir devolução de autoridade às instâncias inferiores de uma organização e, ao mesmo tempo, a centralização de atividades.

Igualmente, pode ocorrer descentralização de atividades e concentração do processo decisório.

No orçamento por resultados, busca-se a descentralização das atividades e a devolução da autoridade.

O ORÇAMENTO BRASILEIRO ATÉ 1999

O orçamento público

"... é uma lei que, entre outros aspectos, exprime em termos financeiros a alocação dos recursos públicos. Trata-se de um instrumento de planejamento que espelha as decisões políticas, estabelecendo as ações prioritárias para o atendimento das demandas da sociedade, em face da escassez de recursos.

Apresenta múltiplas funções:

- de planejamento;
- contábil;
- financeira; e
- de controle.

As despesas, para serem realizadas, têm que estar autorizadas na lei orçamentária anual."[42]

No orçamento por resultados, busca-se a descentralização das atividades e a devolução da autoridade

Ciclo orçamentário

Quanto ao **ciclo orçamentário**, ele é regulado por três leis:

- a Lei do Plano Plurianual (PPA);
- a Lei das Diretrizes Orçamentárias (LDO); e
- a Lei Orçamentária Anual (LOA).

Lei Do Plano Plurianual (PPA)

O projeto de Lei do Plano Plurianual é enviado pelo Presidente da República ao Con-

41 KETTL, Donald F. *Reinventing Government: a fifth-year report card.* Brookings Institution's Center for Public Management, september 1998 CPM 98-1, p.62.

42 BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento.Secretaria de Orçamento Federal. *Instrução para elaboração da proposta orçamentária da União para 1999 - Manual Técnico de Orçamento (MTO-02).* Brasília: Imprensa Nacional, 1998, p. 1.

gresso Nacional até o dia 31 de agosto do primeiro ano de seu mandato. O Congresso devolve para a sanção até o encerramento da sessão legislativa (15 de dezembro).

Possui vigência de quatro anos: três anos do mandato presidencial em curso, mais um ano subseqüente.

Estabelece, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da Administração Pública federal para as **despesas de capital** e para as relativas aos **programas de duração continuada**.

Lei das Diretrizes Orçamentárias (LDO)

A Lei das Diretrizes Orçamentárias tem seu projeto enviado anualmente pelo Presidente da República até o dia 15 de abril e devolvido para sanção até o dia 30 de junho.

Estabelece as metas e prioridades da Administração Pública federal, bem como as despesas de capital para o exercício financeiro subseqüente.

Estatui as diretrizes que orientarão a elaboração da Lei Orçamentária Anual (LOA), funcionando como um documento explicitador das políticas públicas, e estabelece a ligação entre o planejamento governamental e os orçamentos públicos.[43]

Lei Orçamentária Anual (LOA)

O projeto da LOA é enviado anualmente até o dia 31 de agosto e devolvido para sanção presidencial até o dia 15 de dezembro. É com base nas autorizações da LOA que as despesas federais, referentes aos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, são executadas.

Engloba o orçamento fiscal, o orçamento de investimentos das empresas estatais e o orçamento da seguridade social.

Orçamento Plurianual de Investimentos (OPI)

No Brasil, a visão de longo prazo associada ao planejamento governamental foi introduzida por meio da Lei nº 4.320/64, que estabeleceu a obrigatoriedade de elaboração de um Orçamento Plurianual de Investimentos (OPI), que orientaria a alocação de recursos para um período de três anos.

Técnica do Orçamento-Programa

A utilização da técnica do orçamento-programa foi consagrada mediante a publicação do Decreto-Lei nº 200/67, cujo artigo 16 fixava:

> "A ação planejada do Estado, quer na manutenção de suas atividades, quer na execução de seus projetos, materializa-se através do orçamento, que é o instrumento de que dispõe o Poder Público para expressar, em determinado período de tempo, o seu programa de ação, discriminando a origem e o montante de recursos a serem arrecadados, bem como dispêndios a serem efetuados."[44]

Classificação Funcional-Programática

Possuiu especial importância na implementação da técnica de orçamento-programa no Brasil a edição da Portaria nº 9, do Ministro de Estado de Planejamento e Coordenação Geral, de 28 de janeiro de 1974, que instituiu a classificação funcional-programática.

Esta classificação pretendia estabelecer a vinculação entre planejamento e orçamento, entre objetivos e dotações orçamentárias, possuindo dois propósitos principais:

---

43 SANCHES, Oswaldo Maldonado. "Processo orçamentário federal: problemas, causas e indicativos de soluções". *Revista de Administração Pública*. Rio de Janeiro, 29(3): 122-56; jul./set. 1995.

44 BRASIL. *Decreto-Lei nº 200/67*.

– proporcionar informações quanto ao destino dos recursos orçamentários, agrupadas em áreas mais ou menos homogêneas; e

– fornecer uma estrutura programática para o planejamento das ações governamentais.

A classificação funcional-programática teve por **finalidade** "dar apoio definitivo à programação, requisito fundamental da técnica do orçamento-programa"[45]. Por meio dela, intentava-se conciliar a classificação por funções, instituída pela Lei 4.320/64, e a classificação programática, voltada para produtos, base da técnica de orçamento-programa.

Após a sua introdução, o sistema orçamentário governamental podia ser visualizado como sendo tridimensional[46]:

– A pergunta "**quem vai fazer**?" seria respondida pela classificação institucional, refletindo a estrutura organizacional na qual está inserido o sistema orçamentário.

A recente criação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG marca a reunião do planejamento, do orçamento, da avaliação e da gestão governamental sob um mesmo titular

– "**Com quanto fazer**?" traduziria a dimensão econômica da programação orçamentária, e é dada pela classificação econômica e por elemento de despesa, representando os recursos que serão necessários para a execução da ação governamental.

– Os objetivos seriam propiciados pela classificação funcional-programática, ao se responder a pergunta "**O que vai se fazer**?".

Níveis de agregação

A classificação funcional-programática possuía quatro níveis de agregação:

– função;
– programa;
– subprograma; e
– projeto/atividade.

A **função** representava o maior nível de agregação, por meio do qual o Governo visava a alcançar um determinado objetivo nacional, em uma determinada área de atuação. As funções desdobravam-se em programas, que eram a integração entre o planejamento governamental e o orçamento.

Os programas representavam os meios e instrumentos de ação, organicamente articulados para o cumprimento das funções, constituindo os produtos finais da ação governamental.

Os subprogramas eram os desdobramentos dos programas.

Logo, a classificação funcional-programática era composta por:

– "**Um rol de funções**, representando objetivos mais gerais: o maior nível de agregação das ações, de modo a refletir as atribuições permanentes do Governo.

– **Um rol de programas**, representando produtos concretos. São os meios e instrumentos de ações organicamente articulados para o cumprimento das funções. Uma

45 AMADO, Antonio Augusto Oliveira. "A classificação funcional-programática como instrumento de programação orçamentária". *Revista Associação Brasileira de Orçamento Público*, 15(2): 70-75, mai./ago. 1982, p. 72.

46 TRISTÃO, Gilberto. "Classificação funcional-programática: enfoque tridimensional". *Revista Associação Brasileira de Orçamento Público*, 15(2): 77-88, mai./ago. 1982.

função se concretiza pela contribuição de vários programas.

– Um rol de subprogramas, representando produtos e ações parciais dos programas."[47]

Os subprogramas eram subdivididos em **projetos e atividades**, expressando o conjunto de ações cujo propósito era tornar reais os objetivos dos subprogramas e programas.

As definições de projeto e atividade eram, respectivamente:

"**Projeto** é o conjunto de operações limitadas no tempo, das quais, normalmente, resultam produtos quantificáveis física e financeiramente, que concorrem para a expansão ou para o aperfeiçoamento da ação governamental."

"**Atividade** é o conjunto de operações que se realizam de modo contínuo e que concorrem para a manutenção da ação do Governo."[48]

Resumidamente, funções eram as áreas de atuação governamental; programas e subprogramas expressavam os objetivos propostos para a atuação governamental; e os projetos e as atividades eram os meios através dos quais os objetivos seriam alcançados.

Crítica ao Orçamento Brasileiro até 1999

Todavia, a classificação funcional-programática não propiciou o surgimento de uma prática orçamentária congruente com a técnica do orçamento-programa.

A classificação por funções sobrepujou a classificação programática: "Na verdade, [a classificação funcional-programática] passou a significar um aglomerado de "caixas" onde as ações são agrupadas, sem maiores preocupações com o tipo da transação que está sendo classificada."[49]

Isto, por ocasião do planejamento das ações governamentais, implicou o distanciamento entre dispêndios governamentais e produtos ofertados à sociedade.

Enfim, planejamento deficiente e inexistência de *accountability*.

O NOVO MODELO ORÇAMENTÁRIO BRASILEIRO

Ao analisar o processo orçamentário brasileiro, **Oswaldo Maldonado Sanches**[50] apontou como uma de suas deficiências a reduzida capacidade de acompanhamento e controle, fazendo-se necessária a implementação de medidas que permitissem a avaliação do desempenho das atividades públicas com o propósito de melhor orientar a alocação dos recursos orçamentários. Por outro lado, a falta de transparência na utilização das atuais classificações, para o público em geral, torna a peça orçamentária inteligível somente para técnicos experientes no tema, o que a distancia da sociedade[51].

---

47 BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. Secretaria de Orçamento Federal. *Projeto de Lei Orçamentária para 1999 – resumo*. Brasília : SOF/DEGIN/CGCON, 1998.

48 BRASIL. Ministério do Orçamento e Gestão. Secretaria de Orçamento Federal. *Instrução para elaboração da proposta orçamentária da União para 2000; Manual Técnico de Orçamento (MTO-02)*. Brasília: Imprensa Nacional, 1999, p.32.

49 *Ibidem*, p. 12.

50 SANCHES, Oswaldo Maldonado. "Processo orçamentário federal: problemas, causas e indicativos de soluções". *Revista de Administração Pública*. Rio de Janeiro, 29(3): 122-56, jul./set. 1995.

51 BRASIL. Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados (COFF). *Sinopse da Execução Orçamentária*. Ano I, edição pioneira, junho de 1998. [on line] Disponível na Internet via WWW. URL: □ HYPERLINK http://www.camara.gov.br/orcament/sin1_01.htm □□ http://www.camara.gov.br/orcament/sin1_01.htm. Arquivo capturado em 12/04/1999.

O Decreto nº 2.829/98

Entretanto, houve esforços em busca da otimização das práticas orçamentárias.

O documento que assinala esta mudança não possuiu repercussão adequada a sua importância, sendo classificado por **Márcio Moreira Alves** como "novidade invisível"[52]. Novidade, pois significa a introdução, no processo orçamentário federal, de experiências comprovadamente positivas obtidas no programa governamental Brasil em Ação[53]; invisível, pois sua publicação passou desapercebida, não suscitando, aparentemente, protestos por parte da classe política que vê o processo orçamentário de forma clientelista e paroquial, e que inexoravelmente terá, no futuro, a sua atuação prejudicada no processo orçamentário.

O documento em questão é o Decreto nº 2.829/98, que fixa normas para a elaboração do próximo Plano Plurianual (2000 a 2003) e orçamentos pertinentes.

Neste Decreto, busca-se consolidar as experiências positivas geradas no Brasil em Ação, que pode ser considerado o marco inicial da prática de orçamentos por resultados no Brasil[54], assim como as experiências advindas de reformas orçamentárias empreendidas por outros países, baseadas na gestão por resultados e na avaliação do desempenho.

O Decreto introduz diversas inovações salutares no processo de planejamento e orçamento governamentais.

Uma delas é que o programa governamental que tenha por propósito uma ação finalística, isto é, que almeje a prestação de serviços e o fornecimento de bens diretamente à sociedade, passa a ter um único gerente. Este será o responsável pelo seu controle, independentemente de a execução dos projetos e das atividades que integrem o programa serem realizados por várias unidades ou órgãos.

A preocupação com o desempenho, com o alcance de resultados e com a questão da *accountability* é a nota distintiva do Decreto

Somente esta diretriz já incrementará sobremaneira a *accountability* na gerência do programa, bem como diminuirá a possibilidade de intervenção política de má qualidade.

O artigo 2º estabelece que cada programa deverá ter:

II - "objetivo;

III - órgão responsável;

IV - valor global;

V - prazo de conclusão;

VI - fonte de financiamento;

VII - indicador que quantifique a situação que tenha o programa por fim modificar;

VIII - metas correspondentes aos bens e serviços necessários para atingir o objetivo;

52 ALVES, Márcio Moreira. "Novidade invisível". *O Globo*, 1/11/98, p. 4.

53 Segundo o MPOG (□HYPERLINK "http://www.mpo.gov.br"□□ http://www.mpo.gov.br), "o Programa Brasil em Ação foi lançado em 1996, visando a promover o desenvolvimento sustentável do País nas próximas décadas. É um conjunto de programas e empreendimentos nas áreas de infra-estrutura e desenvolvimento social, estrategicamente escolhidos pela capacidade de alavancar investimentos produtivos e reduzir desigualdades regionais e sociais". Outras informações podem ser obtidas no referido *site*.

54 KANDIR, Antônio. "A recuperação da capacidade estratégica de planejamento e ação do Estado: a experiência do Brasil em Ação". *Parcerias Estratégicas*, 1(4): 27-38, dez./1997.

IX - ações não integrantes do Orçamento Geral da União necessárias à consecução do objetivo; e

X - regionalização das metas por estado."[55]

A preocupação com o desempenho, com o alcance de resultados e com a questão da *accountability* é a nota distintiva do Decreto, o qual dispõe que todo o programa de ação continuada deverá ter metas de produtividade e de qualidade, devendo esta última ser medida por meio de instrumentos que captem a percepção da sociedade em relação ao programa.

Os resultados alcançados deverão ser avaliados anualmente, comparando-se os resultados obtidos com os objetivos declarados e as metas estabelecidas.

O planejamento estratégico da ação governamental deverá ser subsidiado por essas avaliações.

O vínculo entre planejamento e orçamento realiza-se por meio do programa

A Portaria nº 117/98

Em seqüência à publicação do referido Decreto, houve a edição da Portaria nº 117/98, que extinguiu a classificação funcional-programática, instituída pela Portaria nº 9/74. Esta, conforme anteriormente exposto, não foi capaz de trazer ao plano concreto a vinculação entre planejamento e orçamento: na prática, a matriz de classificação não funcionou, permanecendo as áreas de atuação do Governo (funções) desvinculadas dos objetivos da ação governamental (programas), o que impedia a implementação de uma gestão voltada para o alcance de resultados.

Não houve uma ruptura total com a classificação anterior: permanece a classificação funcional que, "composta de um rol de funções e subfunções prefixadas, servirá como agregador dos gastos públicos por área de ação governamental, nas três esferas. Trata-se de uma classificação independente dos programas"[56].

Em razão de sua adoção ser obrigatória para todas as esferas de governo, ela possibilitará que os gastos públicos sejam apresentados de forma consolidada.

Estruturas programáticas

A classificação programática não mais existe: agora há estruturas programáticas, que são concebidas de acordo com o objetivo a ser alcançado e com o nível organizacional, e em consonância com o Plano Plurianual.

O programa passa a ser definido como o "instrumento de organização da atuação governamental. Articula um conjunto de ações que concorrem para um objetivo comum preestabelecido, mensurado por indicadores estabelecidos no plano plurianual, visando à solução de um problema ou ao atendimento de uma necessidade ou demanda da sociedade"[57].

Passam a existir os seguintes **tipos de programas**:

– **Programas finalísticos** – produzem bens e serviços ofertados diretamente à sociedade;

55 BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 2.829, de 29/10/1998. *Diário Oficial da União*. Brasília: Imprensa Nacional, nº208, 30/10/1998, p. 9-10.

56 BRASIL. Ministério do Orçamento e Gestão. Secretaria de Orçamento Federal. *Instrução para elaboração da proposta orçamentária da União para 2000; Manual Técnico de Orçamento (MTO-02)*. *Op. cit.*, p. 14.

57 *Ibidem*, p. 39.

– **Programas de gestão das políticas públicas** – por meio deles são explicitadas as ações específicas de gestão governamental, tais como planejamento, orçamento, controle interno etc.;

– **Programas de serviços ao Estado** – produzem bens e serviços ofertados diretamente ao Estado, por instituições criadas para este fim específico; e

– **Programa de apoio administrativo** – provêem meios administrativos para que os programas finalísticos sejam implementados.

O vínculo entre planejamento e orçamento realiza-se por meio do programa.

O detalhamento do orçamento inicia-se com o programa. Desta maneira, os órgãos dos escalões inferiores da estrutura governamental possuem suas atividades ligadas aos objetivos do planejamento governamental.

O Plano Plurianual, documento básico do planejamento, é detalhado até o nível de programa.

Os produtos das ações governamentais, neste novo enfoque orçamentário, assumem especial relevância, pois por meio deles é que os impactos dos programas poderão ser avaliados.

Há que se lembrar que o orçamento baseado em resultados é uma evolução do orçamento-programa e que esta técnica implica projetos e atividades expressos em termos de produtos.

As novas definições de projeto e atividade são:

– "**Projeto**: é um instrumento de programação para alcançar o objetivo de um programa, envolvendo um conjunto de operações, que se realizam num período limitado de tempo, das quais resulta um produto que concorre para a expansão ou o aperfeiçoamento da ação de governo.

– **Atividade**: é um instrumento de programação para alcançar o objetivo de um programa, envolvendo um conjunto de operações que se realizam de modo contínuo e permanente, das quais resulta um produto necessário à manutenção da ação de governo."[58]

Anteriormente, o ponto de partida do planejamento era a função (área de atuação governamental), que era desdobrada em subfunção, programa, projetos e atividades, ou seja, de área para problema a ser resolvido. Era um erro, pois há casos em que a solução envolve diversas áreas de atuação governamental.

No novo modelo, parte-se da realidade problematizada, e em razão dela são formulados os programas. A classificação em termos de função passa a ser a etapa final do processo de planejamento.

A Implementação do Novo Modelo

Assinale-se que as lições de **David Osborn e Ted Glaeber**[59] quanto à necessidade da adoção de um orçamento baseado foram assimiladas pelo Governo Federal.

No seu discurso de posse no extinto Ministério de Orçamento e Gestão, proferido em 4/1999, assim se expressou **Pedro Parente**:

> "Os resultados pretendidos com a ação do governo muitas vezes não são sequer definidos, quanto mais avaliados. Programas que já se tornaram desnecessários são mantidos por absoluta inércia. Quando ocorrem crises fiscais, em

58 *Ibidem*, p. 49.

59 OSBORN, David e GAEBLER, Ted. *Reinventando o governo*. Brasília: Editora MH Comunicação, 1994. Segundo estes autores, o governo, na nova ambiência Estado-sociedade, possuiria dez características básicas: governo catalisador (navegar ao invés de remar); pertencente à comunidade; orientado por missões; governo de resultados; focado em clientes; empreendedor; governo preventivo; descentralizado e governo voltado para o mercado.

geral os cortes são feitos de forma aleatória, sem levar em conta os resultados de cada programa para a sociedade. (...) Hoje, os orçamentos estimulam o desperdício: se não gastar toda a dotação, os gestores perdem o saldo, e recebem menos no ano seguinte. (...) Os gastos com pessoal não estão sob o controle do gestor, e são assumidos como irredutíveis."[60]

É perfeita a análise da falência do modelo burocrático de planejamento e orçamento, que não permite a democratização da relação sociedade-Estado, posto que nele não está inserto o conceito de *accountability* governamental – os programas assumem vida própria, desligando-se da realidade para que foram originalmente criados.

São programas que controlam detalhadamente os processos nele desenvolvidos, entretanto incapazes de propiciar a avaliação dos seus impactos, assim como de atender às mudanças ambientais.

A adoção do orçamento orientado por resultados modifica esta situação, vinculando as dotações orçamentárias a metas a serem atingidas e propiciando flexibilidade aos gestores.

O papel do Legislativo no processo também é fortalecido, uma vez que passa a discutir questões substantivas relativas ao planejamento e ao orçamento governamental, isto é, quais os impactos que devem ser buscados por meio da utilização dos recursos dos contribuintes.

Em geral os cortes são feitos de forma aleatória, sem levar em conta os resultados de cada programa para a sociedade. (...) Hoje, os orçamentos estimulam o desperdício: se não gastar toda a dotação, os gestores perdem o saldo, e recebem menos no ano seguinte

Pedro Parente

A recente criação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG[61] marca a reunião do planejamento, do orçamento, da avaliação e da gestão governamental sob um mesmo titular. Uma possível causa desta modificação é a necessidade de o Governo maximizar o resultado de suas ações, buscando conciliar estabilidade e desenvolvimento econômico.

O atual titular da pasta do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão fala em "revolucionar os métodos de gestão do

60 PARENTE, Pedro. Discurso de posse no extinto Ministério de Orçamento e Gestão, proferido em 6/4/1999. [*on line*]. Disponível na Internet via WWW. URL: ☐ HYPERLINK Http://www.mpo.gov.br ☐☐ Http://www.mpo.gov.br. Arquivo capturado em 10/8/1999.

61 Nos últimos dois anos, o Ministério responsável pelo orçamento federal possuiu três denominações diferentes, com atribuições igualmente diversas. Inicialmente, com a reforma administrativa realizada no primeiro governo Fernando Henrique, a antiga Secretaria de Planejamento, Orçamento e Coordenação da Presidência da República - SEPLAN foi transformada no Ministério do Planejamento e Orçamento - MPO, consoante o disposto na Lei nº 8.948/94. Por meio da Medida Provisória nº 1.795, de 1/1/1999, foi transformado em Ministério do Orçamento e Gestão - MOG. Esta mesma MP criou a Secretaria Especial de Planejamento e Avaliação. Por fim, em 10/6/1999, a MP 1.799-6 extinguiu o órgão especial de planejamento, criando o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - MPOG.

Estado para atingir o objetivo de fazer mais e melhor com menos recursos"[62].

O enfeixamento das atividades de planejamento, de orçamento e de gestão em uma só pasta "teve como objetivo justamente colocar em uma única pasta os recursos e instrumentos estratégicos capazes de permitir a melhoria da qualidade do gasto público. Não há como dissociar planejamento e orçamento de práticas e avaliação permanente da gestão pública"[63].

"Avança Brasil"

Neste contexto foi elaborado o **Plano Plurianual (2000-2003)**, que recebeu o nome de "**Avança Brasil**", cujas principais características são:

– a designação de um gerente para cada programa, que será o responsável pelo alcance das metas estabelecidas;

– indicadores predefinidos para a avaliação dos resultados obtidos por meio da execução dos programas, propiciando o controle por parte da sociedade (*accountability*); e

– foco em atividades cujos impactos maximizem o desenvolvimento econômico e social.

Em sua elaboração, foram perseguidos vários **objetivos**, dentre os quais são salientados:

Não há como dissociar planejamento e orçamento de práticas e avaliação permanente da gestão pública

– "organizar em programas – segundo o melhor equilíbrio entre custo, qualidade e prazo – todas as ações do Governo Federal que resultem em bens ou serviços para atendimento de demandas da sociedade;

– assegurar que os programas estejam alinhados com a Orientação Estratégica do Governo e compatíveis com a previsão de disponibilidade de recursos;

– proporcionar a alocação de recursos nos orçamentos anuais de modo compatível com os objetivos e diretrizes estabelecidos no Plano e com o desempenho obtido na execução dos programas;

– melhorar o desempenho gerencial da Administração Pública, tendo como elemento básico a definição de responsabilidade por custos e resultados;

– permitir a avaliação, pelos gerentes, do desempenho dos programas em relação aos objetivos e metas especificados no Plano;

– oferecer elementos para que as ações de controle interno e externo possam relacionar a execução física e financeira dos programas aos resultados da atuação do governo; e

– dar maior transparência à aplicação de recursos públicos e aos resultados obtidos."[64]

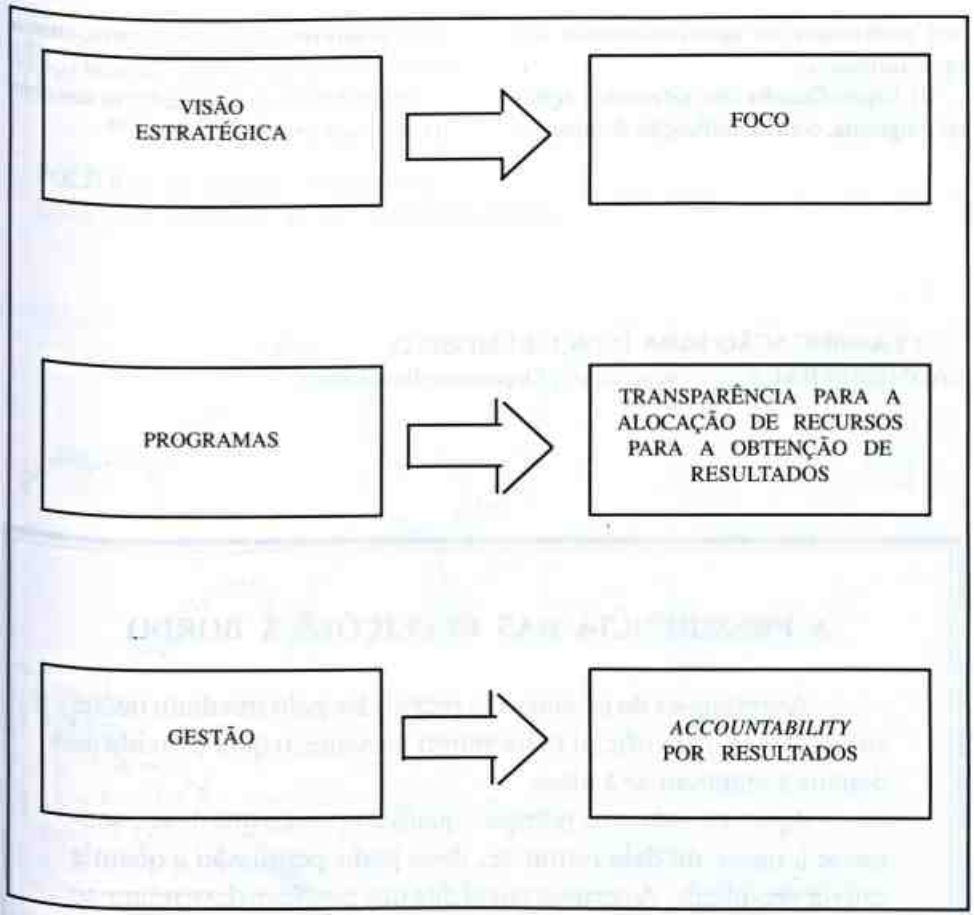
O planejamento e o orçamento federal, neste novo modelo de gestão, possuem a seguinte **lógica de concepção**:

---

62 TAVARES, Martus. Discurso de posse proferido em 11/6/1999 [*on line*]. Disponível na Internet via WWW. URL: □ HYPERLINK Http://www.mpo.gov.br□□ Http://www.mpo.gov.br. Arquivo capturado em 10/8/1999.

63 *Ibidem*.

64 BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento.Secretaria de Orçamento Federal. *Projeto de Lei Orçamentária para 1999 – resumo*. *Op. cit.*, p. 2.



A visão estratégica da ação governamental está direcionada para a resolução dos problemas enfrentados pela sociedade; logo, a resolução de problemas é o objetivo de todo o esforço de planejamento.

A elaboração dos programas é delimitada pelos objetivos governamentais, ou seja, pelos problemas a serem resolvidos. Devem ser detalhados em projetos e atividades de tal forma que seja possível avaliar os resultados de sua execução e os custos envolvidos.

Os produtos da ação governamental devem ser geridos de maneira a promover a *accountability*, isto é, a responsabilização por custos e resultados.

Características do novo modelo orçamentário

Em suma, o novo modelo orçamentário brasileiro, pautado na gestão por resultados, passa a exibir as seguintes características:

"a) Visão estratégica, com estabelecimento de **objetivos**;

b) Identificação dos **problemas** a enfrentar ou oportunidades a aproveitar, objetivando tornar realidade essa visão estratégica;

c) Concepção dos **programas** que deverão ser implementados, com vistas a atingir os objetivos que implicarão a solução

dos problemas ou aproveitamento das oportunidades;

d) Especificação das diferentes ações do programa, com identificação dos respectivos **produtos**, que darão origem, quando couber, aos projetos e atividades;

e) Atribuição de **indicadores** aos objetivos, e aos produtos, metas."[65]

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ADMINISTRAÇÃO> / Orçamento /; Orçamento brasileiro;

A PRESIDÊNCIA DAS REFEIÇÕES A BORDO

As refeições de oficiais são presididas pelo imediato ou, na sua ausência, pelo oficial mais antigo presente, o qual convida os demais a sentarem-se à mesa.

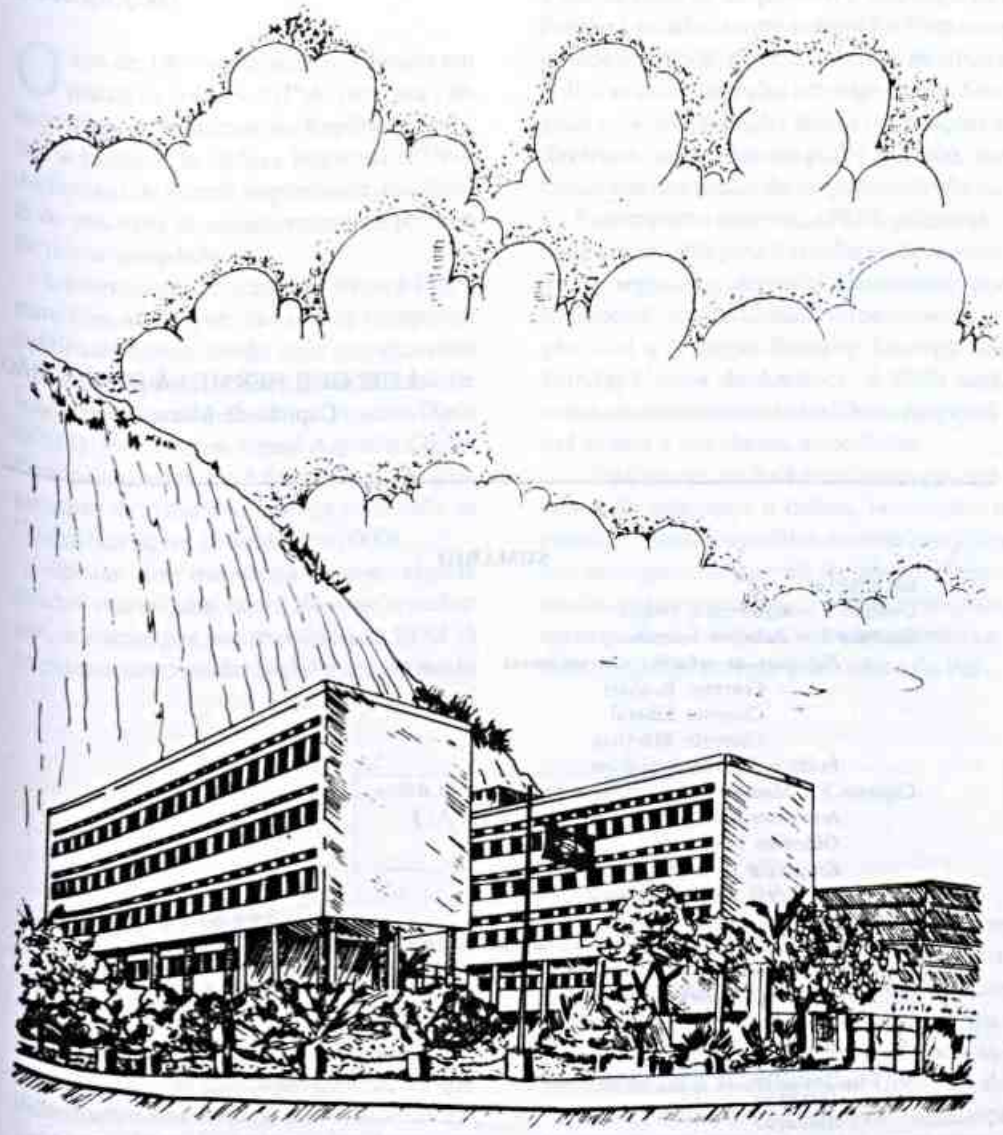
Após iniciada uma refeição, qualquer pessoa que deseje sentar-se à mesa, ou dela retirar-se, deve pedir permissão a quem a estiver presidindo. A cortesia naval dita que ninguém deve retirar-se da mesa antes do imediato ou do oficial mais antigo presente.

As refeições dos suboficiais e sargentos são presididas pelo mestre do navio. Compete ao mestre d'armas presidir as refeições dos cabos e marinheiros.

65 BRASIL. Ministério do Orçamento e Gestão. Secretaria de Orçamento Federal. *Instrução para elaboração da proposta orçamentária da União para 2000 - Manual Técnico de Orçamento (MTO-02). Op. cit.*, p. 12. Grifos no original.

SEÇÃO EGN

POLÍTICA DE DEFESA NACIONAL: UMA ANÁLISE CRÍTICA E COMPARATIVA



POLÍTICA DE DEFESA NACIONAL: UMA ANÁLISE CRÍTICA E COMPARATIVA

LUIZ GUILHERME SÁ DE GUSMÃO
Capitão-de-Mar-e-Guerra

SUMÁRIO

Introdução
Capítulo 1 – Segurança e Defesa
Capítulo 2 – Relações Internacionais
Enfoques de relações internacionais
Corrente Realista
Corrente Liberal
Corrente Marxista
Política Externa Brasileira
Capítulo 3 – Modelo para formulação de política de defesa
Interesses nacionais
Objetivos nacionais
Estratégia de Segurança Nacional
Estratégia Militar Nacional
Ameaças / desafios / oportunidades
Aliados / nações amigas / instituições internacionais
Capítulo 4 – Política de defesa nacional: análise crítica e comparativa
Segurança e Defesa
Política externa e política de defesa
Interesses nacionais
Objetivos nacionais
Diretrizes
Ameaças

(continua)

Alianças
Relacionamento com outras políticas governamentais
Implementação
Grau de detalhamento
Capítulo 5 – Considerações finais
Anexo A – Diretrizes da PDN
Anexo B – Relação de entrevistas
Bibliografia

INTRODUÇÃO

O ano de 1996 pode ser considerado um marco na política do País, pois, em 7 de novembro, o Presidente da República aprovou a Política de Defesa Nacional (PDN), documento de grande importância, resultante do processo de amadurecimento político de nossa sociedade.

Inúmeras críticas têm sido feitas à PDN, entre elas as de que não é uma verdadeira política de defesa, sendo mais propriamente uma declaração de postura internacional, de acordo com Domício Proença e Eugênio Diniz (37:18). Para outros, como Antonio Carlos Pereira, seu resultado é fraco e confuso (comentário feito durante palestra na Escola de Guerra Naval, em 13 de abril de 2000).

Apesar dos questionamentos, alguns válidos outros nem tanto, deve-se ressaltar que, somente por sua existência, a PDN já representa um considerável avanço, de modo a dar orientação ao preparo e emprego das Forças Armadas, o que sempre foi feito com grande seriedade; porém a partir de diretrizes políticas inferidas pelas próprias Forças Singulares. A explicitação dessas orientações e diretrizes, emanadas do poder político, em forma consolidada, é de inegável relevância.

Este trabalho analisará a PDN, utilizando-se de um modelo para formulação de requisitos de segurança nacional apresentado por Richmond Lloyd, validando-o pela comparação com a National Security Strategy dos Estados Unidos da América. A PDN será, então, comparada com o modelo, o que permitirá avaliar a sua clareza e coerência.

Inicialmente, serão estabelecidos os conceitos de segurança e defesa, bem como o enquadramento da política externa brasileira nos enfoques tradicionais de relações internacionais com prevalência no Ocidente, para, em seguida, identificar o relacionamento entre as políticas externa e de defesa do País.

CAPÍTULO 1

SEGURANÇA E DEFESA

É notório que em nosso País há pouco debate sobre questões relacionadas com a defesa e a segurança do Estado. Além disso, algumas palavras ganharam conotações que dificultam o seu emprego, devido a fatores históricos, fruto do embate ideológico que vivemos em passado recente. Isso ocorre com a palavra "SEGURANÇA", que, entre nós, ganhou significado, rejeitado no plano político nacional, já que alguns grupos sentem-se incomodados à sua menção, pois associam-na ou à Política ou ao Conselho de Segurança Nacional ou à Lei de Segurança Nacional, o que lhes traz más recordações.

Entretanto, no âmbito estadual, a palavra segurança é amplamente aceita e utilizada para se referir a ações de manutenção da ordem pública. É por isso que Domício Proença e Eugênio Diniz sugerem denominar as Secretarias de Segurança como Secretarias da Ordem Pública, expressão mais condizente com as tarefas que cabem a esses órgãos na vida democrática e, assim, sem qualquer conotação com a repressão a possíveis inimigos internos do Estado classificados como ameaças à sua segurança (37:58).

A discussão acima dá um colorido especial, brasileiro, a um debate, que não é somente nosso, sobre os significados de segurança e de defesa. Em termos amplos, segurança é uma concepção que vai além de considerações puramente militares, alicerçando-se na estrutura socioeconômica da sociedade, no indivíduo e em grupos de pessoas (21:10).

Uma definição bastante abrangente de segurança é a adotada pelo Instituto de Pesquisas sobre o Desarmamento da Organização das Nações Unidas.

> "Segurança é uma condição na qual os Estados consideram que não há perigo de ataque militar, pressão política e coerção econômica, de modo que possam, livremente, buscar o seu próprio desenvolvimento e progresso. A segurança dos indivíduos e das comunidades que compõem os Estados é assegurada pela garantia do exercício da liberdade e dos direitos políticos, sociais e econômicos individuais, bem como pela preservação ou restauração de um meio ambiente saudável para as gerações presentes e futuras" (3:1).

Observa-se que o conceito acima dá à segurança uma característica multidimensional: militar, política, econômica, social, tecnológica e ambiental. Cada uma dessas dimensões é interdependente, devendo o estado de segurança ser alcançado pelo contínuo balanceamento e aperfeiçoamento de cada uma delas.

De forma mais sintética, o Vice-Almirante Armando Vidigal faz referência à segurança como um sentimento abrangente de um indivíduo, nação ou grupo de nações, relativo à inexistência de ameaças aos seus bens e valores (44:103). Já a Escola Superior de Guerra (ESG) considera que a defesa está relacionada com a segurança, sendo esta um estado e a defesa um ato dirigido a determinado tipo de ameaça, caracterizada e dimensionada. Na defesa nacional haveria uma ênfase nos aspectos militares da segurança e, correlatamente, na agressão externa (13:128).

Aqui aparece outro componente a ser discutido, ou seja, a origem da ameaça – externa ou interna. O Vice-Almirante Vidigal considera que a defesa nacional abrangeria tanto o relativo à defesa contra agressão externa como a manutenção, na forma constitucional, da ordem interna (44:104). Contudo, para Thomas Costa a defesa nacional envolveria apenas a preservação de interesses na cena internacional, o que só se configuraria em caso de agressão externa, sendo a seguinte a definição de Política de Defesa Nacional:

> "Conjunto formado por princípios gerais, por processos de tomadas de decisão e de alocação de recursos e pela implantação de medidas para o preparo e o emprego das Forças Armadas como instrumento de ação do País na preservação ou na consecução de interesses na cena internacional" (21:12).

O inter-relacionamento entre Defesa e Segurança faz com que um estímulo a gastos com a defesa provoque benefícios para a segurança, ao dissuadir possíveis adversários de tomarem ações correspondentes. Os dispêndios com a defesa também podem contribuir para a geração de empregos na economia interna e para a produção de tecnologias com "efeito de arraste" (*spin-off*), com conseqüências benéficas em indústrias não militares (45:4).

Existe, porém, um outro lado nessa questão, que é conhecido como DILEMA DA SEGURANÇA, ou seja, a alocação de recursos para a defesa por um Estado poderá induzir a um ímpeto por maiores gastos nessa área por outros Estados, o que poderá levar a uma corrida armamentista desenfreada que, ao final, poderá vir a diminuir a segurança ao invés de aumentá-la (45:4).

Gastos excessivos com a defesa também poderão provocar déficits orçamentários e diminuição de recursos para setores sociais, com a produção de desequilíbrios que, possivelmente, não serão úteis à segurança do País.

Vemos, desse modo, que a Política de Defesa está relacionada com outras políticas do Estado – externa, econômica, social –, o que exige um equilíbrio entre elas para se alcançar a segurança almejada.

CAPÍTULO 2

RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Enfoques de relações internacionais

Como vimos brevemente no capítulo anterior, a política externa tem influência na definição da política de defesa. Assim, é necessário conhecer como os formuladores da política externa irão enfocar as relações internacionais do País, em sua convivência com as demais unidades políticas do sistema internacional, antes de procedermos à análise da política de defesa.

Em sua clássica obra *The Anarchical Society*, **Hedley Bull** diz que tem existido três pensamentos tradicionais, na história dos Estados modernos, quanto às relações internacionais:

- os hobbesianos ou da tradição realista vêem a política internacional como um estado de guerra;
- os kantianos ou da tradição universalista vêem a política internacional funcionar como uma potencial comunidade da humanidade; e
- os grotianos ou da tradição internacionalista vêem a política internacional como tendo lugar dentro da sociedade internacional (16:24).

O moderno sistema de Estados, de acordo com Hedley Bull, reflete a predominância ora de um, ora de outro desses enfoques. Na disputa de poder entre Estados, há elementos de conflito e guerra, assim como, em outras ocasiões, prevalece a solidariedade transnacional e a cooperação. Um deles irá predominar sobre os outros, em diferentes períodos históricos, em distintos teatros geográficos e nas políticas dos Estados e de seus estadistas (16:41).

Já para **Andrew Ross** são três as correntes principais de relações internacionais, desenvolvidas basicamente por pensadores ocidentais: realista, liberal e marxista (40:46). Dentre os grandes políticos do século XX, podemos citar como representantes de cada uma delas: Churchill e Nixon (realistas), Woodrow Wilson e Franklin Roosevelt (liberais) e Stalin e Mao Tsé-Tung (marxistas).

Vejamos, resumidamente, cada um desses enfoques, segundo a classificação feita por Ross, os quais serão úteis adiante quando da análise da política externa brasileira e seu relacionamento com a política de defesa.

Corrente realista

De longa tradição, o realismo tem ampla aceitação e aplicação ao longo da História. Os realistas se preocupam com a manutenção da segurança nacional contra ameaças militares externas, sendo, portanto, a guerra seu principal foco de atenção (40:47).

Essa percepção deriva da constatação de que vivemos numa anarquia internacional, pois não há autoridade superior à do Estado. Dessa forma, para garantir a sua sobrevivência e preservar seus interesses, o Estado aplicará o poder nacional, em especial o seu componente militar, tendo em vista a inevitabilidade do conflito em um mundo anárquico.

As raízes dos permanentes conflitos entre Estados estão no conceito de soberania, desenvolvido por Jean Bodin, no século XVI, para justificar o absolutismo monárquico, ao dizer que a soberania do rei seria originária, ilimitada, absoluta, perpétua e irresponsável em face de qualquer outro poder temporal ou espiritual (30:47). Para Bodin, então, não havia limitação ao poder do soberano, o que passou a significar que o Estado, mais especificamente o seu soberano, tinha, internamente, direito de jurisdição dentro do seu território, assim como, externamente, direito de ser independente em suas relações com outros Estados (45:5).

A organização do sistema europeu, após a paz de Westphalia (1648), forneceu os alicerces sobre os quais cresceu o conceito de soberania, que ganhou grande impulso no século XIX. A expansão do colonialismo europeu levou a idéia de soberania aos demais continentes, universalizando a sua aplicação (45:5).

O enfoque realista centra-se na ação do Estado, sua unicidade e racionalidade como ator nas relações internacionais e na importância de sua segurança, acima de tudo, no contexto internacional.

Corrente liberal

Nas relações internacionais, o principal foco de atenção dos liberais é no "conflito e cooperação", ao invés da "paz e guerra" dos realistas. Para os liberais, existem outras formas de conflito que não somente a guerra, bem como diversas maneiras de os Estados cooperarem (40:50).

Na visão liberal, a natureza do Estado e a sua liderança política têm grande importância no seu posicionamento internacional. Por exemplo, é significativamente diferente a atual Alemanha, democrática e liderada por políticos esclarecidos, submetidos constantemente à aprovação popular, da nação nazista, totalitária, de triste lembrança, que inspirava em suas relações internacionais um sentimento de medo, hoje não mais existente.

O Estado também nem sempre se comporta racionalmente nem unitariamente, ou seja, Estado e Sociedade não atuam como se fossem um só, existindo mesmo certos atores sociais, com grande influência internacional, que adotam comportamento oposto ao do seu governo (por exemplo, partidos políticos, grupos de interesse, segmentos da mídia etc.).

Ao contrário dos realistas, os liberais consideram que o conceito de interesse nacional é ambíguo e pouco sólido. Segurança, para eles, não se refere, apenas, à proteção do país contra ameaças militares externas; ela é mais do que isso, sendo a estratégia econômica nacional tão importante quanto a estratégia militar (40:54).

Corrente marxista

Apesar do fracasso na última década de muitos Estados que adotaram a ideologia marxista, é inegável a solidez intelectual e, em conseqüência, a grande influência que o marxismo exerce, ainda hoje, sobre políticos e intelectuais. Sua força foi tamanha que atravessou continentes e deixou marcas profundas em muitas gerações.

A idéia básica do marxismo reside nas estruturas de dominação e subordinação, com capitalistas e trabalhadores situados em lados opostos da sociedade. A principal característica do sistema internacional e razão de sua anarquia e iniqüidade é ser capitalista. Desse modo, todos – Estados, instituições internacionais, partidos políticos – só existem para servir aos interesses do capitalismo e às suas elites dirigentes. Os interesses nacionais são ditados pelos interesses dos possuidores dos meios de produção. Para os marxistas, as relações internacionais são um jogo de soma zero – o que um ganha o outro perde –, no que concordam com os realistas (40:56).

*
* *

Dentro de cada um dos enfoques descritos, há matizes que distinguem algumas variantes, apesar de a idéia central permanecer a mesma.

Assim, dos realistas temos os neo-realistas, que dão mais atenção ao papel dos fatores econômicos nas relações internacionais. Os liberais, por sua vez, subdividem-se nos enfoques transnacionalista ou globalista, pluralista e o idealista ou utópico.

Nas visões diferenciadas dos estadistas, podemos citar, se tomarmos como exemplo a política norte-americana, a dos realistas, na linhagem de Nixon e Kissinger, onde a ordem mundial é produto de uma distribuição de poder entre as maiores potências. Já para os liberais, na tradição de Woodrow Wilson e Jimmy Carter, as relações entre pessoas são tão importantes como as existentes entre os Estados.

Política Externa Brasileira

Ao iniciarmos a identificação da orientação da política externa brasileira, é necessário que façamos uma breve resenha das principais decisões que, ao longo dos séculos, marcaram a posição do Brasil no cenário internacional.

A princípio, podemos adotar o conceito do Embaixador Teixeira Soares quando diz que a fronteira é, de um modo geral, o condicionamento resultante de uma política externa (41:11). Desse modo, iniciaremos nossa análise com uma síntese da formação territorial do Brasil.

O grande, contínuo e compacto território que os portugueses nos legaram constitui extraordinária herança histórica que bem soubemos conservar, não sendo demais assinalar que a nossa expansão territorial deu-se no período colonial, inversamente do ocorrido, por exemplo, com os Estados Unidos, que cresceram territorialmente após a sua independência (41:25).

Assim é que, por ocasião do Tratado de Madri (1750), assinado entre Portugal e Espanha, o Brasil passa a ter conformação territorial próxima da que é hoje. Em 1777, em um grande retrocesso ao anteriormente alcançado, D. Maria I assina o Tratado de Santo Ildefonso, pelo qual viríamos a perder a Colônia do Sacramento e os Sete Povos das Missões, além de outras terras. As autoridades portuguesas no Brasil não aceitaram tal acordo e perseveraram na consolidação do que já havia sido conquistado.

D. João VI, ao chegar ao Brasil, declarou nulo o Tratado de Santo Ildefonso e tomou outras medidas muito importantes de política externa, como a abertura dos portos, a anexação da província Cisplatina e a invasão da Guiana Francesa, ocupada de 1809 a 1817 como resposta à invasão napoleônica de Portugal.

No período colonial, a preservação do território de sua mais importante colônia custou caro a Portugal, especialmente devido à fragilidade da fronteira marítima, tendo ocorrido muitos episódios de repulsão às invasões estrangeiras – francesas, no Rio de Janeiro e Maranhão; inglesas, em Santos e Itaparica; e holandesas, na Bahia e

Pernambuco – nos séculos XVI, XVII e início do século XVIII. Em muitas dessas ocasiões, além de portugueses, tivemos a participação de índios nativos, mamelucos, negros e brancos brasileiros na luta contra os invasores.

Em 1703, pelo Tratado de Metwen, Portugal e Inglaterra assinaram um acordo que, além de trocas comerciais, também previa a proteção da esquadra inglesa no litoral brasileiro, o que veio a dar tranqüilidade à fronteira marítima do Brasil (32:47).

Foi a delimitação das fronteiras terrestres no Sul a maior questão enfrentada pela diplomacia brasileira no século XIX. A política do Império para a Bacia do Prata passou por várias fases: tentativa de cooperação e entendimento (1822-24), guerra (Cisplatina), neutralidade (1828-43), intervenção (1844-52), presença ativa (1851-64), retorno ao intervencionismo (1864-76) e retraimento vigilante, de 1877 até a Proclamação da República (20:97).

Logo após a independência, buscamos o entendimento com a Argentina, mas, herdeiros de antigos desentendimentos entre portugueses e espanhóis, os dois países foram à guerra, em 1825. O impasse nas campanhas naval e terrestre levou ambos contendores a solicitarem a mediação britânica, em 1828, que resultou na criação do Uruguai. Ao assinar o Tratado que garantia a independência uruguaia, o Brasil conseguiu adicionar uma cláusula que assegurava a livre navegação no Prata, no que é considerado como um triunfo de nossa diplomacia, dando início a um período de neutralidade brasileira nos assuntos platinos que irá até 1844.

Na fase de intervenção, buscava o Brasil alcançar objetivos econômicos, políticos e estratégicos, sendo esses últimos o livre acesso a Mato Grosso, por navios de comércio e de guerra, assim como a definição jurídica e a segurança das fronteiras (20:105).

O conflito de maior intensidade foi a Guerra do Paraguai, de 1865 a 1870, quando o Império do Brasil agiu de acordo com a política realista. A decisão de eliminar o ditador paraguaio Solano López do cenário sul-americano levou ao prolongamento da guerra e à impopular campanha da Cordilheira, o que vinha ao encontro de uma vasta gama de interesses daqueles que se beneficiavam do conflito, como era o caso de fornecedores, comerciantes, atravessadores e, também, do General Mitre – Presidente da Argentina –, que recebia recursos do Tesouro do Brasil, em parte obtidos junto à Casa Rothschild, na Inglaterra, indispensáveis para equilibrar as finanças argentinas (20:110).

A República recebeu do Império um legado de grande valor quanto à defesa da doutrina do *uti possidetis*, estabelecida pelo Tratado de Madri, a qual deu base jurídica ao Brasil na fixação de limites, transformando-se numa doutrina latino-americana de direito internacional público (20:89).

Entretanto, alguns litígios tiveram que ser resolvidos no período republicano: com a Argentina, pelo Território das Missões; com a França e a Inglaterra, devido às duas Guianas; e com Bolívia e Peru, pela região amazônica. Com a Argentina, França e Inglaterra as questões foram resolvidas por arbitramento internacional, com laudos favoráveis às nossas pretensões nos dois primeiros casos, porém com pareceres desfavoráveis à reivindicação brasileira no caso com a Guiana Inglesa. Apesar da decepção com essa última questão, o Brasil acatou o laudo, demonstrando sua boa vontade em resolver problemas fronteiriços, sempre muito delicados, por vias pacíficas e com respeito ao direito internacional. A "questão acreana" foi resolvida diretamente com a Bolívia pelo Tratado de Petrópolis em 1903. Com o Peru, a regularização fronteiriça deu-se, também por tratado, em 1909.

Foi grande o legado do Barão do Rio Branco nas relações exteriores do País, pois, além da grande obra de regularização de fronteiras, ele também reorientou a nossa política, tendo promovido uma mudança de eixo de

nossa diplomacia, levando-nos a maior aproximação com os Estados Unidos.

Um grande desafio para a nossa diplomacia foi a Primeira Guerra Mundial. De uma posição inicial de neutralidade evoluímos para a de beligerante, em 1917, após termos tido nossa neutralidade violada, pelos alemães, com o afundamento de navios mercantes brasileiros (32:56).

A Segunda Guerra Mundial contou com maior participação brasileira do que a Primeira Guerra. Nossa aliança com os blocos vencedores, formados pelas grandes potências democráticas, deu-nos maior inserção internacional, tendo o Brasil participado como membro permanente da Conferência de Paz de Versalhes, após a Primeira Guerra, e sido um dos fundadores da Organização das Nações Unidas, ao término da Segunda Guerra.

Nos últimos 50 anos, o Brasil desenvolveu uma ativa diplomacia multilateral, com destacada atuação nos principais organismos internacionais, onde a liderança brasileira pode ser constatada quando um significativo número de países só vota após a delegação brasileira expressar o seu posicionamento, que, muitas vezes, é seguido por outras delegações, como comentado pelo Embaixador José Vicente Pimentel em palestra para o Curso de Política e Estratégia Marítima (C-PEM) em 4 de abril de 2000.

A "satisfação" territorial de nosso País, alcançada pacificamente, como já vimos, deu-nos tranqüilidade com os nossos vizinhos e, assim, permitiu-nos desenvolver, especialmente a partir da segunda metade do século XX, uma política externa voltada para a harmonia e cooperação internacionais, busca do desenvolvimento econômico e social e para o aperfeiçoamento das instituições democráticas, neste último caso com ênfase nas duas últimas décadas. Este posicionamento recebeu a histórica definição do Embaixador Araújo Castro como 3D – Democracia, Desenvolvimento e Desarmamento.

O Brasil assinou os principais acordos e tratados internacionais, como os de proteção às vítimas das guerras, de controle de armamentos e da proliferação nuclear e de desenvolvimento econômico e social, dentre os quais podemos citar:

- Quatro Convenções de Genebra e seus dois Protocolos Adicionais;
- Convenção sobre Proibição de Armas Químicas e Biológicas;
- Banimento do uso de minas terrestres;
- Tratado de Tlatelolco (desnuclearização da América Latina);
- Tratado de Não-Proliferação Nuclear; e
- Convenção da Jamaica sobre o Direito do Mar.

É significativa, também, a contribuição brasileira às operações de paz da Organização das Nações Unidas, tendo a primeira ocorrido na Grécia, ainda na segunda metade da década de 40. Desde essa época, já integramos diversas operações, em missões de verificação, observação, assessoramento, ou integrados a Forças de Paz, com presença em todos os continentes (12:16-20):

- África (Angola, Congo, Moçambique, Ruanda e Luanda);
- Europa (Grécia, Iugoslávia, Croácia, Eslovênia);
- América Central (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicarágua);
- Ásia (Nova Guiné Ocidental, Timor Leste); e
- Oriente Médio (Suez).

De acordo com os enfoques anteriormente apresentados, podemos classificar a política externa brasileira como de cunho realista no século XIX, com alguns matizes liberais. A partir da República, o Brasil adquire uma conotação predominantemente liberal, com aplicação pontual de doses de realismo, e deve-se destacar, ainda, o posicionamento não-intervencionista, marco da diplomacia brasileira no século XX, de tal relevância que está inserido na Constituição Federal.

CAPÍTULO 3

MODELO PARA FORMULAÇÃO DE POLÍTICA DE DEFESA

Usaremos o modelo para formulação de requisitos de segurança nacional, apresentado por Richmond Lloyd, para definição dos elementos que devam ser considerados quando do estabelecimento de uma política de defesa. A National Security Strategy (NSS), dos Estados Unidos, será utilizada para fornecer os exemplos concretos dos conceitos teóricos apresentados e, deste modo, servirá como ferramenta para validação do modelo.

A abordagem será do tipo *top-down*, ou seja, de cima para baixo, a qual apresenta muitas vantagens, dentre elas a de ser um caminho sistemático para pensar a partir de uma perspectiva ampla, além de enfatizar o inter-relacionamento entre várias expressões do poder, cada uma das quais requer sua própria estratégia para alcançar-se os objetivos nacionais.

Como se pode ver na Fig. 1, a partir da identificação dos interesses e objetivos nacionais, procede-se às formulações das estratégias nacionais de segurança (National Security Strategy) e militar (National Military Strategy) para, então, chegar-se ao projeto de forças necessárias para fazer valer os interesses nacionais diante das ameaças e desafios do cenário internacional.

Nesse processo são consideradas, também, as possíveis alianças com nações amigas para fazer frente a inimigos comuns, bem como as restrições financeiras e tecnológicas ao desenvolvimento das forças armadas do País.

Ao final, é feita uma avaliação do risco envolvido diante das ameaças esperadas, considerando as forças que efetivamente estarão disponíveis para enfrentá-las.

Um outro tipo de **abordagem é chamada de *bottom-up***, ou seja, de baixo para cima.

Nesse caso, a capacidade militar irá orientar o planejamento das forças. A maior vantagem deste tipo é a sua ênfase no mundo real, apesar de, com isso, haver perda de uma visão abrangente (2:24).

A importância do tipo de abordagem está no fato de que a Política de Defesa irá orientar a Política/Estratégia Militar, que, finalmente, irá definir a composição das Forças Armadas.

Os Estados Unidos, por exemplo, adotaram, no Governo Clinton, a *Bottom-up Review*, resultado de uma reavaliação do ambiente internacional e das ameaças aos interesses nacionais norte-americanos, o que os levou a uma redefinição da estratégia a ser implementada, da estrutura de suas Forças Armadas, de seus programas de modernização, sua base industrial e das necessidades de infra-estrutura.

Devido ao escopo deste trabalho, será dada maior atenção à metade superior da Fig. 1.

Interesses nacionais

São os mais importantes desejos e necessidades da nação. Normalmente são expressos em termos de sobrevivência nacional e bem-estar (29:5).

Aqui já surge um primeiro ponto de discussão, caso se adote um enfoque realista ou liberal nas relações internacionais.

Os liberais crêem que ética e moral são fatores importantes a serem considerados na identificação desses interesses; os realistas, entretanto, julgam que o aumento de poder deva ser o guia nessa questão.

Nos Estados Unidos, na década de 60, houve grande debate sobre esse ponto, com

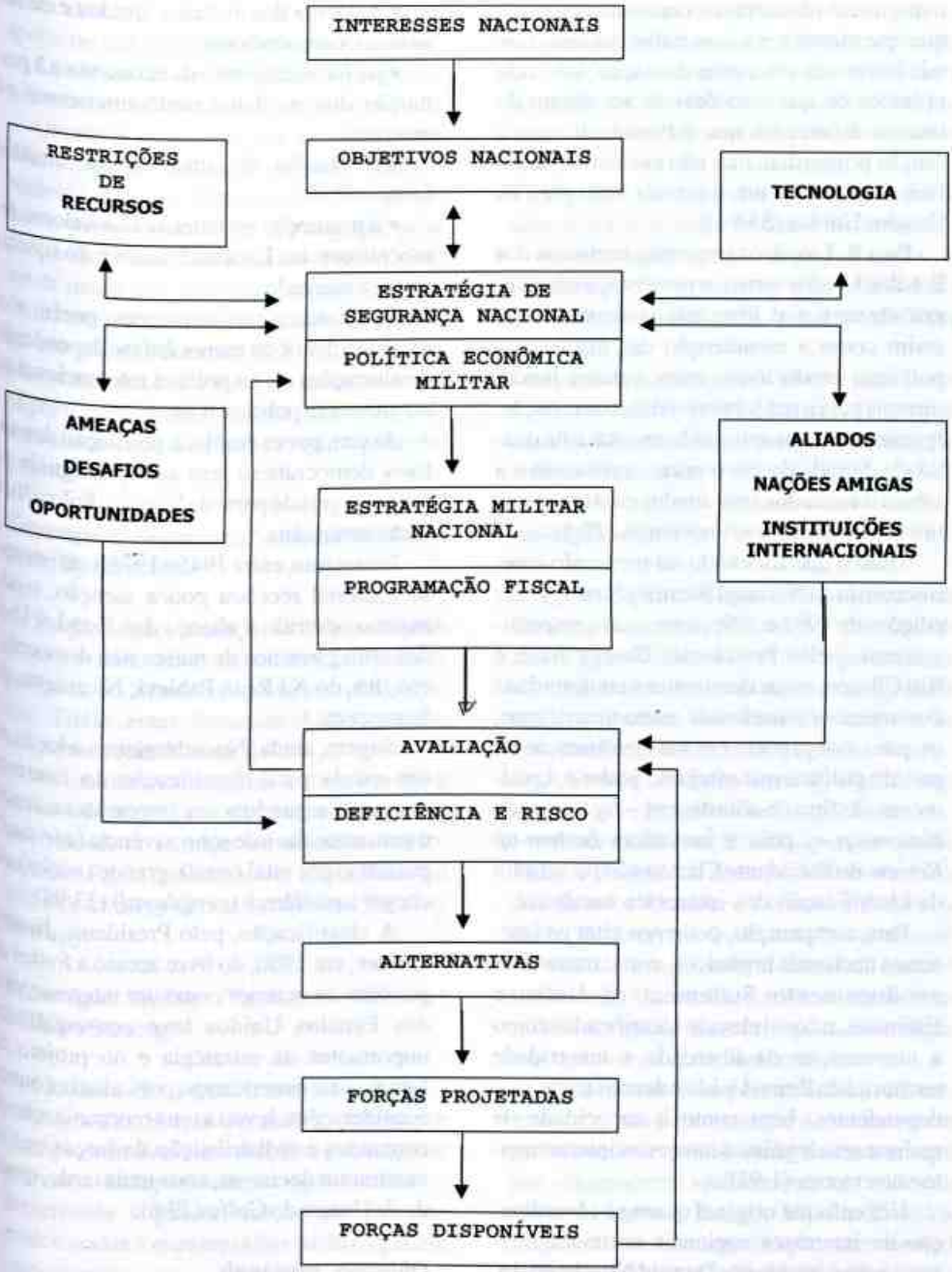

INTERESSES NACIONAIS
OBJETIVOS NACIONAIS
RESTRIÇÕES DE RECURSOS
TECNOLOGIA
ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA NACIONAL
POLÍTICA ECONÔMICA MILITAR
AMEAÇAS
DESAFIOS
OPORTUNIDADES
ALIADOS
NAÇÕES AMIGAS
INSTITUIÇÕES INTERNACIONAIS
ESTRATÉGIA MILITAR NACIONAL
PROGRAMAÇÃO FISCAL
AVALIAÇÃO
DEFICIÊNCIA E RISCO
ALTERNATIVAS
FORÇAS PROJETADAS
FORÇAS DISPONÍVEIS

FIGURA 1

o surgimento da corrente "constitucionalista", que questionava a quem caberia identificar tais interesses em nome da nação, havendo opiniões de que isso deveria ser objeto de intenso debate, em que o Presidente teria a função primordial, mas não exclusiva, de definir o que seria um interesse vital para os Estados Unidos (33:94)).

Para R. Lloyd, os interesses nacionais dos Estados Unidos seriam a preservação da integridade territorial, liberdade e independência, assim como a manutenção das instituições políticas, sendo todos esses valores fundamentais para a sua sobrevivência como nação. Igualmente, a garantia do bem-estar e da qualidade de vida do povo norte- americano e a sobrevivência dos seus aliados configurariam importantes interesses nacionais (29:5).

Tudo o que foi citado no parágrafo anterior consta da National Security Strategy, nas edições de 1991 e 1996, aprovadas, respectivamente, pelos Presidentes George Bush e Bill Clinton, o que demonstra a continuidade dos interesses nacionais norte-americanos, os quais independem em sua identificação do partido político que esteja no poder e, igualmente, do tipo de abordagem – *top-down* ou *bottom-up* –, pois a inovadora *bottom-up Review* do Presidente Clinton não prescindiu da identificação dos interesses nacionais.

Para comparação, podemos citar os interesses nacionais britânicos, como transcritos no documento Statement of Defence Estimates, no qual eles são identificados como a manutenção da liberdade e integridade territorial do Reino Unido e de seus territórios dependentes, bem como a capacidade de realizar seus legítimos interesses internamente e no exterior (1:91).

Um enfoque original quanto à identificação de interesses nacionais norte-americanos é o apresentado por **Donald Nuechterlein**, no qual ele afirma que os quatro interesses mais duradouros ao longo de toda a história da nação seriam os relativos: (33:97):

- à defesa dos Estados Unidos e de seu sistema constitucional;
- ao fortalecimento da economia e à promoção dos produtos norte-americanos no exterior;
- à criação de uma ordem mundial favorável; e
- à promoção no exterior dos valores democráticos dos Estados Unidos e do sistema de livre mercado.

Tais interesses são perenes, porém têm recebido maior ou menor ênfase dependendo de alterações ou na política internacional ou no ambiente político interno.

Assim, por exemplo, a promoção dos valores democráticos tem sido perseguida ao longo de grande parte da história diplomática norte-americana.

Entretanto, entre 1945 e 1975, este interesse nacional recebeu pouca atenção, tendo mesmo ocorrido a aliança dos Estados Unidos com governos de países não democráticos (Irã, do Xá Reza Pahlevi; Nicarágua, de Somoza etc.).

Sugere, ainda, Nuerchterlein a adoção de um escala para classificação do interesse nacional, segundo a sua importância, sendo o grau mais alto o de sobrevivência (*survival*), passando por vital (*vital*), grande (*major*) até chegar a periférico (*peripheral*) (33:98).

A classificação, pelo Presidente **Jimmy Carter**, em 1980, do livre acesso a fontes de petróleo no exterior como um interesse vital dos Estados Unidos teve conseqüências importantes na estratégia e no projeto de forças norte-americanos, pois, aliada a outras considerações, levou a uma reorganização de comandos e redistribuição de forças que se mostraram decisivas, anos mais tarde, quando da Guerra do Golfo (29:6).

Objetivos nacionais

Eles indicam aonde a nação está tentando chegar. São metas específicas que a nação

busca alcançar com o propósito de avançar, apoiar ou defender seu interesse nacional.

São descritos em três grandes categorias: políticos, econômicos e de segurança (29:6).

Quanto à segurança, por exemplo, mais relacionada com o teor deste trabalho, a National Security Strategy (NSS) explicita que a capacitação a ser perseguida pelas Forças Armadas dos Estados Unidos deve ser de modo que elas sejam capazes de vencer, juntamente com seus aliados, duas guerras em grandes teatros (43:5). Nesse ponto, cabe ressaltar que a estratégia norte-americana prevê como fundamental a participação de seus aliados nos conflitos em que o país vier a ser envolvido.

Estratégia de Segurança Nacional (National Security Strategy)

É o plano para alcançar os objetivos nacionais por meio de uma combinação de meios políticos, econômicos, militares e psicológicos. Todas essas ferramentas são componentes do Poder Nacional (29:7).

As escolhas estratégicas indicam como a nação irá empregar todos esses instrumentos, visando a alcançar os objetivos nacionais. Na Fig. 1, podemos ver que a National Military Strategy deriva da National Security Strategy.

Estratégia Militar Nacional (National Military Strategy)

Ela deve dizer qual é a orientação para emprego das Forças Armadas, como, por exemplo: estratégia de coalizão x estratégia de guerra independente (*go-it-alone*); deterrência x guerra; forças previamente posicionadas x estratégia de uso de forças em reserva etc.

De acordo com **R. Lloyd**, a National Military Strategy, de 1992, previa:

- estratégia de deterrência e defesa;
- presença antecipada; e
- resposta à crise, entre outras estratégias.

Mais recentemente, a **National Military Strategy** of the United States of America, 1995, afirma que devem ser objetivos militares (29:10):

- promoção da estabilidade por meio de cooperação regional e interação construtiva; e
- prevenção à agressão por meio de deterrência e de grande capacidade de fazer a guerra (*deterrence and robust warfighting capabilities*).

Outras entradas no modelo em análise são as representadas pelos blocos de ameaças/desafios/oportunidades e de aliados/nações amigas/instituições internacionais.

Ameaças / desafios / oportunidades

As ameaças tradicionais continuam a ter importante papel no processo de definição de estratégias e de planejamento de forças, a par do surgimento de novas ameaças, representadas por armas de destruição em massa, terrorismo e tráfico de drogas.

A National Security Strategy alinha como ameaças aos Estados Unidos (43:5-6):

- as centradas em Estados que têm capacidades e desejos de ameaçar interesses vitais dos Estados Unidos, incluindo esforços na obtenção de armas de destruição em massa;
- as de categoria transnacional como o terrorismo, narcotráfico, tráfico ilegal de armas, migrações descontroladas de refugiados e danos ao meio ambiente; e
- as representadas pela existência de arsenais de armas de destruição em massa e sua proliferação, especialmente no caso em que tais armamentos venham cair em mãos de atores hostis aos Estados Unidos (Estados, grupos terroristas, organizações criminosas).

É evidente que os Estados Unidos, como superpotência com atuação global, têm um amplo espectro de conflitos com ameaças de toda ordem. Para aplicação do modelo em

análise ao caso brasileiro, deverá ser procedida uma cuidadosa avaliação das ameaças, pois muitas delas não estarão presentes, o que não invalida o modelo apresentado.

Aliados / nações amigas / instituições internacionais

A participação de aliados deve ser considerada, pois será importante tanto no aspecto político, quanto, mais especificamente, na contribuição militar ao esforço para fazer frente a adversários comuns.

A National Security Strategy prevê que as Forças Armadas dos Estados Unidos devam estar preparadas para responder a desafios representados por guerras curtas e, *em conjunto com amigos regionais e aliados* (grifo meu), vencer duas guerras em grandes teatros (43:5).

Os demais passos do processo até se chegar ao projeto de forças não serão aqui descritos, pois fogem ao escopo do trabalho.

O modelo apresentado por **Lloyd** é considerado válido, tendo em vista que o contrastamos com uma política amadurecida – a National Security Strategy – e ele se revelou perfeitamente coerente.

Um alerta, porém, deve ser dado.

Apesar da validade do modelo, pode-se esperar que, ao ser aplicado ao caso brasileiro, apresente necessidade de alguns ajustes, o que é perfeitamente natural e esperado.

Deve-se levar em conta que o Brasil optou por promulgar um documento intitulado Política de Defesa Nacional e não Estratégia de Segurança Nacional, o que, somente pela definição dos seus termos, já implica em visões diferenciadas da questão (Segurança x Defesa, Política x Estratégia).

No capítulo a seguir, analisaremos a Política de Defesa Nacional (PDN), considerando inicialmente os aspectos de segurança e defesa e relacionamento com a política externa brasileira para, então, verificar o seu enquadramento no modelo que acabamos de apresentar.

CAPÍTULO 4

POLÍTICA DE DEFESA NACIONAL (PDN): ANÁLISE CRÍTICA E COMPARATIVA

O Brasil optou por estabelecer uma política de defesa declaratória, na qual são explicitados objetivos, orientação estratégica e diretrizes. Na ocasião de seu lançamento, o Presidente da República enfatizou, entre outros aspectos, que a Política de Defesa Nacional (PDN) deveria servir de "orientação para uma Política Militar Brasileira e de guia para a adaptação de partes das políticas setoriais já existentes" (18:18).

Essa modalidade de política declaratória é encontrada em outros países, como, por exemplo, nos Estados Unidos, conforme já vimos, apesar de a National Security Strategy não abordar somente temas concernentes à defesa, pois também prevê a aplicação dos poderes político e econômico da nação, além do militar, na busca da preservação de interesses e objetivos nacionais perfeitamente identificados (25:9).

Existem outros países em que a política de defesa deixa de ter um caráter eminentemente nacional para inserir-se em um espectro mais amplo, em uma aliança de defesa entre nações.

É o caso da Alemanha, cuja estratégia de segurança está indissoluvelmente ligada, política e militarmente, à da União Européia e à da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), tendo, portanto, uma moldura européia e transatlântica, que é utilizada pelos alemães para afastar dos seus vizinhos quaisquer temores, porventura ainda existentes, quanto à repetição dos acontecimentos havidos na primeira metade do século XX (39:119).

A Política de Defesa Nacional (PDN) afirma que a defesa deverá estar voltada para ameaças externas e destina-se a orientar o preparo e a capacitação nacional, com participação dos setores civil e militar. Nesse ponto, é necessário enfatizar o direcionamento quanto à origem das ameaças – externas, nesse caso –, pois é de fundamental importância para a análise que se irá proceder.

Ainda em sua introdução, a PDN chama a atenção para os fundamentos da política externa brasileira, quais sejam a busca da solução pacífica das controvérsias e o fortalecimento da paz e da segurança internacionais. A seguir, é feita uma análise sintética do cenário internacional para, então, chegar-se ao estabelecimento de objetivos, à orientação estratégica e às diretrizes.

Segurança e Defesa

Em conferência proferida aproximadamente na mesma época do lançamento da PDN, o ministro das Relações Exteriores afirmou que a primeira linha da defesa nacional seria o desenvolvimento social (27:41).

Isto também consta da parte introdutória da PDN, de modo mais abrangente, ao se relacionar a sustentabilidade da política de defesa a fatores como desenvolvimento, fortalecimento da democracia e redução de desigualdades sociais e de desequilíbrios regionais (15:4).

O que daí se depreende é a busca da correlação entre defesa e segurança, como discutido no Capítulo 1.

É evidente que baixo nível de desenvolvimento, desigualdades sociais e desequilíbrios regionais representam vulnerabilidades internas que poderão afetar a segurança nacional, chegando mesmo, em casos extremos, se não corretamente equacionadas, a ameaçar a própria sobrevivência do Estado.

Quanto ao fortalecimento da democracia, deve-se atentar que é dos fundamentos da nação brasileira constituir-se em um Estado Democrático de Direito, como consta do Art. 1º da Constituição Federal. Considerando, ainda, a posição do Brasil no atual contexto internacional, marcado, especialmente no Ocidente, pela permanente busca de preservação de valores democráticos, caso ocorresse um retrocesso em relação aos patamares já alcançados por nossa democracia, seriam inevitáveis as pressões externas sobre nós, não sendo possível, de antemão, prever-se em que nível de intensidade se configurariam; porém, sem sombra de dúvida, isso iria representar uma vulnerabilidade nossa no cenário internacional, além de instabilidade interna com indesejáveis e imprevisíveis conseqüências pela quebra de compromisso constitucional. Portanto, está bem colocado na parte introdutória esse chamamento para o relacionamento da defesa – e da segurança – com outros aspectos da vida nacional.

Por outro lado, sob o título *Orientação Estratégica*, a PDN diz que "o Estado brasileiro na área de defesa tem como fundamento a obrigação de prover segurança à Nação", afirmativa inteiramente deslocada, pois não serve como orientação, nem é uma estratégia. A obrigação de prover segurança aos cidadãos é uma das justificativas para a existência do Estado, ou seja, constitui a delegação de poder originário do homem ao Estado em que, a partir de um vínculo de obediência, ele passa a receber proteção estatal, como teorizava John Locke em seu *Ensaio sobre o Governo Civil*, conforme citado por Sahid Maluf (30:85).

No preâmbulo à nossa Constituição Federal consta que o Estado deve garantir seguran-

ça aos cidadãos, sendo esse um dos valores supremos da sociedade brasileira, e, no Art. 21, é estabelecida como uma das competências da União a de prover a defesa nacional.

Assim, vemos que a afirmativa em análise é desnecessária e tende a confundir algo intimamente ligado à origem do Estado com a orientação a ser dada para alcançar objetivos – de defesa – de modo a prover segurança ao Estado brasileiro. Em suma, esse chamamento poderia fazer algum sentido se transferido para a parte introdutória da PDN, mas de modo algum deveria ser intitulado como "Orientação Estratégica".

A falta de firmeza quanto à aplicação dos conceitos de segurança e defesa permeia toda a Política de Defesa Nacional, tendo como resultado a indefinição se ela é uma política de defesa ou de segurança. Muitos objetivos, orientações e diretrizes referem-se mais propriamente a uma política de segurança, como será visto nos tópicos a seguir.

A falta de firmeza quanto à aplicação dos conceitos de segurança e defesa permeia toda a Política de Defesa Nacional

Resta uma questão, já delineada no Capítulo 1, mas que ainda não terá uma resposta completa. Será que o embate ideológico que o País viveu nas últimas décadas, até o início dos anos 90, foi o fator determinante para designarmos como Política de Defesa um documento que, em muitos aspectos, se configura como uma Política de Segurança Nacional? Foi a rejeição, já comentada, à palavra segurança a responsável por isso?

Para ajudar a resposta às perguntas acima basta recordar a agitação produzida no meio político e na mídia pelo enquadramento de elementos integrantes do Movimento dos Sem Terra (MST), em meados deste ano, na Lei de Segurança Nacional. Podemos, talvez, encontrar nesse resquício de confronto ideológico as razões que levaram os formuladores da PDN à repulsa política ao emprego da palavra segurança.

A resposta completa a esse questionamento só poderá ser encontrada junto aos formuladores da PDN, o que está além do previsto para esta monografia, porém isso não deve inibir a busca da clareza e precisão indispensáveis na redação de um documento de política governamental do mais alto nível.

Política Externa e Política de Defesa

Os princípios em que se baseia a Política Externa brasileira constam do preâmbulo e do Art. 4º da Constituição Federal. São eles:

• no preâmbulo:

comprometimento com a solução pacífica das controvérsias na ordem internacional e interna.

• no Art. 4º:

I. "independência nacional;

II. prevalência dos direitos humanos;

III. autodeterminação dos povos;

IV. não-intervenção;

V. igualdade entre os Estados;

VI. defesa da paz;

VII. solução pacífica dos conflitos;

VIII. repúdio ao terrorismo e ao racismo;

IX. cooperação entre os povos para o progresso da humanidade;

X. concessão de asilo político" (4:2).

Tais princípios traduzem claramente a vocação do Brasil para uma postura de cooperação e harmonia entre Estados, num nítido enfoque em que predominam as idéias liberais. Essa disposição é apresentada na PDN – quadro internacional, item 2-10 –, onde são mencionadas várias iniciativas voltadas para a integração regional, fortalecimento de relações com vizinhos e cooperação com países africanos de língua portuguesa.

O enfoque realista, porém, também está presente nos itens seguintes – 2.11 a 2.13 – ao explicitar que ameaças aos interesses vitais e ao patrimônio do País poderão levar ao envolvimento em conflitos, ou seja, à aplicação da força para fazer valer a vontade nacional na defesa de interesses da nação brasileira.

Consoante a análise do cenário internacional e de acordo com os princípios constitucionais mencionados, a PDN estabelece duas orientações estratégicas de extrema importância (item 4.3):

- "valorização da ação diplomática como instrumento primeiro para solução de conflitos; e
- estabelecimento de uma estrutura militar de credibilidade capaz de atuar em sentido dissuasório" (15:4).

A orientação acima descrita chama a atenção para o fato de que o caráter defensivo não implica em que as Forças Armadas devam realizar apenas operações defensivas. Além do mais, determina que, ao repelir uma agressão armada, o País deva empregar todo o poderio militar necessário de modo a solucionar o conflito com um mínimo de danos e no menor prazo possível.

Assim, se considerarmos que a ação política tem dois elementos básicos, ou seja, objetivos a alcançar e meios a serem empregados, pode-se inferir que para solução de conflitos aplicaremos o poder em uma primeira linha de ação diplomática, respaldada por estrutura militar que lhe dê credibilidade e, desse modo, aja dissuasoriamente sobre atores que resolvam desafiar os interesses nacionais.

Caso falhe essa postura, evoluiremos para ações de caráter defensivo, que não implicarão apenas na realização de operações defensivas, devendo, além do mais, ser aplicado o instrumento militar, de modo a resolver o conflito rapidamente e com mínimo de perdas.

Sem dúvida, essa é uma verdadeira orientação estratégica, suficientemente clara, fundamentada nos princípios constitucionais e consoante o posicionamento que o Brasil vem, historicamente, mantendo em suas relações externas no último século, como apresentado no Capítulo 2.

Interesses nacionais

Em conformidade com o modelo apresentado no capítulo anterior, devemos proceder à identificação dos interesses nacionais.

Para solução de conflitos aplicaremos o poder em uma primeira linha de ação diplomática, respaldada por estrutura militar que lhe dê credibilidade

Apesar de a expressão "interesse(s) nacional(is)" ser citada em duas ocasiões, no item "objetivos", na PDN, em nenhum momento ela é definida, nem são identificados quais seriam esses interesses. A dúvida também não é sanada se recorrermos ao discurso de posse do Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, em 1º de janeiro de 1998, quando dizia que: "Mais do que nunca, é necessário que o Brasil saiba identificar os seus interesses nacionais e falar com firmeza para defendê-los nos foros internacionais" (19:2).

O Almirante Mário Cesar Flores considera que na Constituição Federal estão explicitados, diretamente ou facilmente deduzíveis, os principais valores sobre os quais se assenta a sociedade brasileira, sendo eles: a soberania, a independência e a integridade nacional, a indissolubilidade da União, a ordem constitucional e legal, a solução pacífica dos conflitos, a defesa da paz e a prevalência dos direitos humanos.

Em seguida, o Almirante Flores alinha como interesses brasileiros – ou nacionais, como ele próprio mencionará mais tarde – que poderão demandar atuação militar (22:122):

- integridade e unidade do território e a segurança dos cidadãos, bens e recursos materiais e valores culturais e ambientais nesse território;
- a soberania nacional;
- a ordem e a salvaguarda da vida humana, sempre que conflitos venham a ameaçar a tranqüilidade e a segurança brasileiras ou em cumprimento a compromissos político-humanitários assumidos perante a comunidade internacional; e
- a vida econômica e social do País e a segurança física de bens e materiais.

O Deputado José Genoíno, em recente manifestação pela imprensa, considera que o País deveria defender os seguintes valores no contexto internacional: democracia; direitos humanos; não interferência; autodeterminação; solução pacífica dos conflitos; paz; desarmamento nuclear; controle internacional do comércio de armas; democratização das instituições nacionais; e política global de segurança (24:42).

A PDN não estabeleceu quais seriam os interesses nacionais, mas fixou como objetivos de defesa a garantia ou a preservação de alguns princípios fundamentais constantes da Constituição Federal.

São os seguintes os **objetivos da Defesa Nacional**:

- "a garantia da soberania, com a preservação da integridade territorial, do patrimônio e dos interesses nacionais;
- a garantia do estado de direito e das instituições democráticas;
- a preservação da coesão e da unidade da Nação;
- a salvaguarda das pessoas, dos bens e dos recursos brasileiros ou sob jurisdição brasileira;
- a consecução e a manutenção dos interesses brasileiros no exterior;
- a projeção do Brasil no concerto das nações e sua maior inserção no processo decisório internacional; e
- a contribuição para a manutenção da paz e da segurança internacionais" (15:6-7).

Ao comentar tais objetivos em palestra na Escola de Guerra Naval, em 13 de abril de 2000, o jornalista Antonio Carlos Pereira classificou-os como "platitude", pois não diriam absolutamente nada.

Esses objetivos estão muito próximos da definição da Escola Superior de Guerra (ESG) para Objetivos Nacionais, que diz: "são as manifestações de vontade coletiva, de necessidades, interesses e aspirações vitais que, em determinada fase de sua evolução histórico-cultural, a nação busca satisfazer" (13:23). No modelo que estamos utilizando neste trabalho, os objetivos nacionais, como definidos pela ESG, corresponderiam aos interesses nacionais.

A impropriedade conceitual levou os formuladores da PDN a grande equívoco na identificação dos objetivos de defesa

A impropriedade conceitual, citada no parágrafo anterior, levou os formuladores da PDN a grande equívoco na identificação dos objetivos de defesa.

Um exemplo candente desse desvirtuamento é o referente à "garantia do Estado de Direito e das instituições democráticas". Não temos dúvida em classificá-lo como uma vontade (ou aspiração) nacional, tendo sido inscrito na Constituição Federal como um dos seus princípios fundamentais. Entretanto, não vemos como isso seria um objetivo de defesa, em uma Política que se diz *voltada para ameaças externas*. Não identificamos qual-

quer ameaça, com origem no exterior, capaz de ameaçar o Brasil nesse aspecto. Muito pelo contrário, o nosso entorno internacional é formado por países que têm manifestado oposição a atitudes ou processos autoritários pouco democráticos. No campo interno, também é evidente que essa aspiração nacional pela ordem democrática não se constitui em um *objetivo de defesa* (grifos meus).

Ainda no item "objetivos", a PDN afirma que "prioridades estratégicas específicas" são decorrentes do "interesse nacional" e dos "objetivos básicos da defesa nacional". Adiante, a preservação dos interesses nacionais é relacionada como um dos objetivos da Defesa Nacional.

Com isso, algumas perguntas ficam sem respostas:

- Qual o significado de "prioridades estratégicas específicas", expressão citada apenas uma vez na PDN?
- Os objetivos básicos da Defesa Nacional em que diferem dos objetivos da Defesa Nacional?
- Quais são os interesses nacionais a serem preservados?

É necessário que as expressões citadas sejam perfeitamente definidas, pois a falta de clareza leva a indesejáveis interpretações diferenciadas, em um assunto em que a objetividade é primordial.

Podemos utilizar a definição de interesse nacional para, juntamente com o que já foi discutido até aqui, buscar identificá-los. Para isso, podemos servir-nos da Constituição Federal de modo a extrair do seu Título I – Dos Princípios Fundamentais – quais seriam os interesses nacionais brasileiros de caráter perene.

O que foi dito no parágrafo acima não significa que os interesses nacionais sejam imutáveis ou permanentes. Basta lembrar o que já dissemos, no capítulo anterior, sobre a inclusão do petróleo e do acesso às suas fontes como um interesse vital dos Estados Unidos. Entretanto, reafirmamos, certos interesses têm maior grau de continuidade e permanência do que outros. Este é mais um motivo a exigir a sua identificação em um regime democrático, onde são comuns as divergências de opinião, o que faz com que ora uma corrente política ora outra prepondere, com sua legitimação sendo dada pelas eleições.

O pensamento acima também é compartilhado por Domício Proença e Eugênio Diniz, na crítica que fazem à definição de Objetivo Nacional Permanente (ONP), pois não é possível que uma sociedade como a brasileira tenha sempre as mesmas aspirações, necessidades e vontades, atribuindo-se a pecha de traidores da Pátria àqueles que não concordarem com os ONP estabelecidos (37:38). A resenha de Política Externa, que fizemos no Capítulo 2, bem demonstra como os interesses nacionais variaram em nossa História.

Por tudo o que foi analisado neste tópico, consideramos inteiramente inócuo o item 3 – objetivos – da PDN. Ao não se identificarem com clareza os interesses nacionais, perdeu-se o ponto de partida que possibilitaria um desenvolvimento coerente da Política de Defesa, imprecisão aumentada, ainda mais, pelo estabelecimento de objetivos de defesa que se aproximam de objetivos nacionais (segundo a ESG) ou de interesses nacionais, de acordo com definição utilizada nesta monografia.

Dessa forma, fica provada, mais uma vez, a validade do modelo adotado para análise, pois ao mesmo tempo que foi capaz de ser aplicado perfeitamente a uma política já amadurecida, como a norte-americana, também se prestou para evidenciar os erros de procedimento de outra política recém-promulgada.

Objetivos nacionais

A PDN não explicita os objetivos nacionais a serem alcançados, de acordo com o modelo apresentado no Capítulo 3, com a fixação de metas concretas e específicas a

serem atingidas. Entretanto, sob o título "Orientação Estratégica", é dito qual a capacitação que as Forças Armadas deverão possuir, como transcrito a seguir.

> "O poderio militar deve estar fundamentado na capacidade das Forças Armadas, no potencial dos recursos naturais e das reservas mobilizáveis, com o propósito de inibir possíveis intenções de desrespeito às regras de convivência pacífica entre as Nações. As Forças Armadas deverão estar ajustadas à estatura político-estratégica da Nação e estruturadas de forma flexível e versátil, para atuar, com presteza e eficácia, em diferentes áreas e cenários" (15:8-9).

Assim, podemos ver que a PDN não prevê o auxílio de aliados para o País fazer frente a eventuais ameaças. Esta postura é coerente com a nossa política externa, que se tem caracterizado por procurar manter-nos afastados de alianças militares.

O único tratado de assistência militar de que o Brasil participa é o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), que *não é* (grifo meu) uma aliança militar, pois, de acordo com o General Meira Mattos, não possui estrutura militar permanente. Após a agressão a um dos Estados membros é que se dá início a um processo político que necessitará do apoio de dois terços dos seus membros para começar a organizar a resposta militar (31:80).

Além do que foi dito acima, o TIAR perdeu muito de seu sentido depois do posicionamento do governo norte-americano em favor aos britânicos por ocasião do conflito das Malvinas, ao considerar a Argentina como potência agressora e a Grã-Bretanha como agredida. Não é por outro motivo que o Embaixador Baena Soares disse ser o TIAR "um defunto ainda não enterrado", em palestra proferida na Escola de Guerra Naval, em 28 de fevereiro de 2000.

Vê-se, então, que, em princípio, o País enfrentará sozinho os desafios que se apresentarem, devendo, para isso, contar apenas com a sua capacidade: as Forças Armadas, os recursos naturais e os mobilizáveis. Nesse ponto, é significativa a menção à Mobilização como fator a compor o elenco de capacidades do poderio militar, aspecto importante a ser lembrado em um País que sequer possui uma Lei de Mobilização.

É significativa a menção à Mobilização como fator a compor o elenco de capacidades do poderio militar, aspecto importante a ser lembrado em um País que sequer possui uma Lei de Mobilização

Como os interesses nacionais não foram claramente identificados, também o objetivo nacional que inferimos, colocado como orientação estratégica, é vago quanto à capacitação que se requer das Forças Armadas.

Diretrizes

Até aqui vimos as deficiências resultantes da inexistência ou da falta de clareza na identificação de interesses e objetivos nacionais. Serão analisadas a seguir as diretrizes estabelecidas pela PDN, ou seja, o que deverá ser feito de modo a alcançar-se os Objetivos Nacionais anteriormente definidos.

As diretrizes também padeceram de problemas semelhantes aos apontados anteriormente. É muito difícil entender como "aprimorar e aumentar a capacidade de negociação do Brasil no cenário internacional" chega a ser uma

diretriz coerente que permita às Forças Armadas orientar o seu preparo. Certamente, o equívoco encontra-se no parágrafo que enuncia as diretrizes, ao dizer que elas deverão servir para a consecução dos objetivos da PDN, os quais, como analisado, não estão bem definidos.

Dentre 20 diretrizes, 12 têm algum significado para as Forças Armadas, seis são orientações de política externa, uma de política de desenvolvimento e uma de política externa e científica especificamente para a região antártica. Elas estão descritas no Anexo A.

A diretriz q) estabelece que deverão ser fortalecidos os sistemas de transporte, energia e comunicações. É claro que isso terá influência em quase todos os setores da vida nacional – de defesa, econômico, social etc. – mas tem pouco significado quando encarado sob a ótica de uma diretriz de defesa, sendo uma orientação que diz respeito mais diretamente a outros segmentos do Poder Executivo do que à defesa.

Os posicionamentos de Política Externa poderiam – e até deveriam – constar da PDN em outro tópico, porém sob o título "Diretriz" perdem o sentido e confundem, apesar de serem importantes e merecerem constar de uma política de defesa pelos motivos já analisados anteriormente, quando vimos o relacionamento entre ela e a Política Externa.

Pode-se comparar o que estabelece a PDN com as diretrizes político-estratégicas propostas pelo Almirante Flores, as quais atendem ao requisito de abrangência que elas devem ter e voltam-se diretamente para a Defesa Nacional.

Para esse autor, o preparo das Forças Armadas deveria ser orientado pelas diretrizes a seguir, sendo admitida a participação regional ou mesmo de nível mais amplo, em cooperação e apoio às ações brasileiras, exceto na última delas, pois se refere ao campo interno (22:127-128):

- tornar menos atraente o recurso à pressão militar no contexto de contenciosos que ponham sob juízo os procedimentos do Brasil em assuntos brasileiros considerados como críticos em nível global;
- dissuadir aventuras regionais;
- implementar e (ou) apoiar a estabilidade e a ordem e promover a salvaguarda da vida humana em países ou regiões conturbadas, quando envolvido interesse brasileiro importante ou compromisso internacional assumido;
- implementar e manter a ordem marítima, de acordo com os tratados internacionais e as leis nacionais, em águas que o direito internacional atribui à jurisdição territorial ou econômica brasileira;
- exercer o controle de áreas onde ocorram ações irregulares ou delituosas originadas de países vizinhos;
- garantir os poderes constitucionais, a indissolubilidade e a integridade nacionais e implementar e manter a lei e a ordem interna, de conformidade com a Constituição e as leis que regulam a matéria.

Ameaças

No tópico "Quadro Internacional", a PDN enuncia que o País convive pacificamente no cenário internacional, com ausência de conflitos com seus vizinhos há mais de um século. Apesar disso, enfatiza que poderão ocorrer envolvimentos em conflitos externos para defesa do patrimônio nacional e de interesses vitais. São, também, identificados dois pontos a "provocar preocupação": a ação de bandos armados nos países vizinhos, nos lindes da Amazônia, assim como o crime organizado internacional. Dessa forma, a PDN optou por fazer uma referência bastante vaga a possíveis ameaças, somente sendo um pouco mais precisa em dois casos.

Nota-se um cuidadoso e diplomático emprego de palavras nas expressões "bandos armados" e "provocar preocupação", certamente para não melindrar nossos vizinhos, evitando-se a utilização de termos como guer-

rilheiros, narcoguerrilheiros ou narcotraficantes, os quais atuam em países amazônicos, com ampla divulgação de suas atividades pela mídia. Tais grupos configuram uma ameaça ao País e não são, simplesmente, uma fonte de preocupação.

A especificidade quanto às ameaças não convencionais não é encontrada na caracterização das ameaças convencionais ou tradicionais, as quais têm origem na disputa de poder entre Estados. Isso é coerente com a política externa liberal que o Brasil adota, harmônica com o atual cenário internacional, onde as nações democráticas, especialmente no Ocidente, buscam cada vez mais a paz e cooperação. Deixa-se, porém, uma brecha ao enfoque realista ao ser mencionado que o País não está imune a desafios externos aos seus interesses.

A origem da ameaça é um ponto a merecer análise. Segundo o Almirante Flores, em resposta a questionamento do autor em palestra na EGN em 19 de abril de 2000, a PDN deveria considerar a ameaça interna. Ele mantém, dessa forma, o seu posicionamento, de 1992, quanto ao emprego das Forças Armadas na ordem interna, como previsto no Art. 142 da Constituição Federal, a exemplo do que já fizeram outras nações democráticas como os Estados Unidos, em 1969, nos conflitos raciais e, em 1992, nos distúrbios em Los Angeles, assim como a França nos conflitos nacionais de 1968 e a Itália em 1992, contra a máfia siciliana (22:124).

A utilização das Forças Armadas para controle de conflitos internos consta de outros diplomas legais, além da Constituição Federal.

O parágrafo 2º do Art. 15 da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, estabelece que as Forças Armadas serão empregadas, de acordo com diretrizes baixadas pelo Presidente da República, para garantia da lei e da ordem, após esgotados os instrumentos previstos no Art. 144 da Constituição Federal, que trata da preservação da ordem pública.

A Medida Provisória nº 1.799-6 e o Decreto 3.080, ambos de 10 de junho de 1999, atribuem competência ao Ministério da Defesa quanto aos assuntos referentes à atuação das Forças Armadas na preservação da ordem pública, no combate a delitos transfronteiriços ou ambientais, na defesa civil e no desenvolvimento social.

O apresentado nos parágrafos anteriores dá o embasamento legal à atuação das Forças Armadas na garantia da lei e da ordem, como previsto no texto constitucional.

A caracterização da PDN como voltada para ameaças externas e para a defesa interna, em casos excepcionais, de ameaças ao Estado de Direito e às suas instituições democráticas, propiciaria ao País dispor de um ordenamento coerente entre diplomas legais e política de defesa com grande vantagem quanto à clareza de orientação, para emprego de suas Forças Armadas.

Ressalte-se que tal utilização das Forças Armadas visa à manutenção da ordem pública em benefício da Segurança Nacional, *caso falhem outros órgãos de controle* (grifo meu) – polícias federal, civil e militar e corpo de bombeiros –, como consta do Capítulo III da Constituição Federal. Isso é muito diferente de fixar-se como um dos objetivos de defesa a "garantia do Estado de Direito e das instituições democráticas", impropriedade já comentada.

Alianças

O posicionamento brasileiro de manter-se afastado de alianças militares permanentes dá ao País maior grau de liberdade em suas posições de política externa, ao contrário de outros Estados onde seus interesses estão enlaçados com os de uma aliança político-militar. A Grã-Bretanha, por exemplo, tem na OTAN um pilar de vital importância para garantia dos interesses britânicos na Europa (*British sees NATO with its transatlantic link as the key to its interests in Europe*), como citado por Jonathan Bailey (1:92).

O Almirante Flores relacionou como uma das diretrizes a orientar o preparo e emprego das Forças Armadas a participação do País em operações internacionais para implementar ou apoiar a estabilidade e a ordem, o que foi parcialmente recepcionado pela PDN na diretriz (e) – participar de operações internacionais de manutenção da paz – e sendo significativa a retirada do caráter impositivo em relação ao proposto por aquele autor, em razão da política não-intervencionista que o País adota.

O Deputado Federal José Genoíno entende que as alterações havidas no cenário internacional na última década, com o fim da Guerra Fria e o surgimento do fenômeno "globalização", propiciariam um ambiente favorável para que o Brasil buscasse integrar-se a sistemas de segurança ¾ regionais, continentais e globais (24:42).

A opinião acima indica que a PDN poderia considerar a participação brasileira em alianças militares, o que, além da provável economia de recursos daí advinda, também traria significativo ganho político.

Não é demais, portanto, pensar, levando-se em conta apenas o cenário regional, em uma aliança de defesa que reunisse os integrantes do Mercosul, o que elevaria o nível de segurança dos países e afugentaria, ainda mais, velhas desconfianças, muitas delas resquícios de conflitos que ocorreram há mais de um século. Além disso, daria maior respaldo à iniciativa brasileira de ter o Atlântico Sul como uma Zona de Paz e Cooperação, pelo envolvimento de países lindeiros do continente sul-americano em aliança formal com compromisso pela segurança regional.

Relacionamento com outras políticas governamentais

O Programa "Avança Brasil" estabelece, dentro do objetivo nº 4 – consolidar e aprofundar a democracia, promover os direitos humanos –, o Capítulo IV, intitulado "A defesa nacional como fator de consolidação da democracia e do desenvolvimento". É nessa parte do documento que se encontram as participações previstas para as Forças Armadas em outras políticas do governo. Um sumário é apresentado a seguir (17:286):

- ampliação e consolidação da presença do Estado na Amazônia, com atuação das Forças Armadas na vigilância da área e no auxílio, nas fronteiras remotas, à integração da população civil à cidadania;
- intensificação da participação das Forças Armadas na cooperação nos programas de desenvolvimento nacional, com atuação em áreas inóspitas e carentes, onde seja escassa a presença do Estado; e
- ampliação da participação das Forças Armadas nas operações de apoio à defesa civil e em defesa do meio ambiente. O mesmo apoio se dará aos órgãos legalmente incumbidos de combater o narcotráfico e os crimes transfronteiriços.

Outras metas para as Forças Armadas citadas no "Avança Brasil" são as seguintes (17:285-286):

- manutenção de seu poder dissuasório, baseado principalmente na qualidade de seus recursos humanos e vetores de modernidade;
- participação dos esforços de manutenção da paz mundial; e
- manutenção de forças versáteis para pronto emprego e de núcleos de modernidade.

O Programa Plurianual (PPA) traduz as metas do "Avança Brasil" em ações para os próximos quatro anos (2000 a 2003). No PPA, consta a Orientação Estratégica nº 4 – consolidar a Democracia e a Defesa dos Direitos Humanos – com seu macroobjetivo 27, "garantir a defesa nacional como fator de consolidação da democracia e do desenvolvimento", do qual constam as seguintes diretrizes:

- manter o poder de dissuasão das Forças Armadas, baseado principalmente na quali-

dade de seus recursos humanos e no desenvolvimento tecnológico como principal vetor de modernidade;

• otimizar o sistema de Defesa Nacional, mediante o emprego combinado dos meios das três Forças Singulares;

• dar ênfase às atividades de defesa na Amazônia, ampliando e consolidando a presença do Estado, intensificando a vigilância e ajudando nas fronteiras mais remotas a integrar a população civil à cidade e, por extensão, à defesa nacional" (8:15-16).

Note-se que o Programa "Avança Brasil" é de 1998, posterior, portanto, à edição da PDN, tendo sido proposta de campanha política que, após a reeleição do Presidente, foi transformada em programa de governo.

Ao se contrastar o Programa Avança Brasil e o PPA com a PDN, verifica-se que nesses documentos estão correlacionadas a Política de Defesa e outras políticas governamentais, exceto pela referência direta, no "Avança Brasil", ao apoio das Forças Armadas às ações de combate ao narcotráfico e aos crimes transfronteiriços, que não constam da PDN.

Vimos como a PDN é vaga ao mencionar as ameaças citadas no parágrafo anterior, não havendo em suas "Diretrizes" qualquer orientação que esclareça como elas serão enfrentadas. Entretanto, na Medida Provisória 1.799 e no Decreto 3.080 (ver p. 206) está prevista a atuação das Forças Armadas no apoio ao combate a tais ilícitos, o que reflete uma mudança de política governamental ainda não absorvida inteiramente pela PDN, que, desde sua edição em 1996, ainda não foi modificada.

Exceto pelo mencionado, os vários documentos emitidos pelo governo mantêm coerência entre si. A ênfase em programas de desenvolvimento e de apoio social, como ações subsidiárias das Forças Armadas, é consentânea com o cenário internacional de paz e cooperação em que vivemos, em especial no âmbito regional, como salienta a PDN. Busca-se, também, envolver as Forças Armadas em ações sociais em locais de difícil acesso, onde a ausência do Estado poderá trazer óbices à inserção social de comunidades isoladas. As Forças Armadas, mais particularmente o Exército, têm representado tradicionalmente esse papel integrador, o que é sobejamente demonstrado pela secular presença militar em nossas fronteiras. Nesse aspecto, deve ser salientada a participação militar no Programa Calha Norte, planejado para englobar ações de vários órgãos do governo, restrito, atualmente, a atividades desenvolvidas pelas Forças Armadas, com a utilização dos pelotões de fronteira como verdadeiros agentes sociais, pelo atendimento que proporcionam às comunidades locais em termos médico-sanitário e educacional.

Passados quase quatro anos da edição da PDN, o acontecimento mais relevante foi a criação do Ministério da Defesa, em 1999, iniciativa prevista no Programa "Avança Brasil!", mas não na PDN

Implementação

A promulgação da PDN não foi suficiente para permitir a elaboração de uma Política Militar Brasileira, como constou do discurso presidencial quando do lançamento dessa política, bem como, é evidente, de uma Estratégia Militar que dela fosse decorrente.

Passados quase quatro anos da edição da PDN, o acontecimento mais relevante foi a

criação do Ministério da Defesa, em 1999, iniciativa prevista no Programa "Avança Brasil!", mas não na PDN.

A Estratégia Militar Brasileira (EMB) existente é um documento de 1998, aprovado pelos ministros militares da época, a qual guarda coerência com a PDN. Nele são estabelecidas as Hipóteses de Emprego (HE) para situação ou área de interesse estratégico. As Forças Armadas utilizam-nas em seus planejamentos, sendo dado por cada Força Singular o grau de prioridade de cada HE. É interessante observar que uma delas refere-se à garantia da lei e da ordem, que a PDN estabelece como um de seus objetivos, mas que não consta das Diretrizes, em mais um ponto a ser reavaliado. A Estratégia Militar Brasileira (EMB) está em revisão no Ministério da Defesa (as informações deste parágrafo foram prestadas em palestra do EMA para o C-PEM em 22 de março de 2000).

Grau de detalhamento

Há evidências de detalhamento exagerado, em uma política de defesa, quando uma Orientação Estratégica (item 4.7) diz que "é essencial manter o contínuo aprimoramento da integração das Forças Armadas, em seu preparo e emprego, bem como racionalização das atividades afins" (15:9). O mesmo ocorre com a diretriz **m** ao determinar que se deve "aprimorar a organização, o aparelhamento, o adestramento e a articulação das Forças Armadas" (15:10). Não há motivo para que ambas constem em um documento de nível tão alto como a PDN.

CAPÍTULO 5

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A promulgação da Política de Defesa Nacional (PDN) representou um avanço para o País, em busca de ter-se uma política de defesa coerente e que orientasse o preparo e aplicação das Forças Armadas. Entretanto, ela possui algumas ambigüidades e conceitos mal definidos ou mal-empregados.

A PDN não é clara ao empregar os conceitos de segurança e de defesa, ficando-se em dúvida se realmente é uma Política de Defesa ou uma Política de Segurança. Não se conseguiu identificar até que ponto o confronto ideológico que o País viveu até recentemente foi o responsável por esse tipo de equívoco.

A PDN é coerente com a política externa liberal que o País desenvolve há mais de um século, mas também dá espaço para aplicação de uma política de cunho realista.

Duas orientações estratégicas enunciadas na PDN têm validade e marcam posicionamentos nacionais: valorização da ação diplomática e estabelecimento de estrutura militar de credibilidade para atuar em sentido dissuasório.

Dentre as expressões indefinidas está a referente aos "interesses nacionais". Ao contrário da National Security Strategy dos Estados Unidos, na PDN não se consegue identificar quais são tais interesses. O modelo comparativo utilizado para análise evidenciou essa falha, a qual se propagou nos objetivos e diretrizes da PDN.

Os objetivos apresentados aproximam-se da definição de Objetivos Nacionais da Escola Superior de Guerra (ESG) e, por isso, guardam pouca relação com objetivos de defesa. As diretrizes englobam outras políticas de governo e não apenas de defesa.

É urgente uma reanálise dessa parte, pois os objetivos não fazem sentido para a Política de Defesa e oito diretrizes dizem mais respeito a outras políticas governamentais. Também existe grau de detalhamento desnecessário em um documento de tão alto nível em uma orientação estratégica e uma diretriz.

A PDN deveria considerar a existência de ameaça no campo interno, de modo a dar coerência aos vários diplomas legais orientadores do preparo e emprego das Forças Armadas, na hipótese de ocorrência de distúrbios internos que venham a exigir a participação das Forças Armadas para a sua solução.

Os documentos que implementam outras políticas governamentais são coerentes com a PDN, exceto pela determinação para apoio das Forças Armadas no combate ao narcotráfico e a crimes transfronteiriços.

É recomendável que se iniciem estudos para a formação de uma aliança político-militar com os países do Mercosul, o que poderia trazer benefícios nos campos político, econômico e militar ao País.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ARTES MILITARES> / Política de Defesa /; Defesa; Segurança;

ANEXO A

DIRETRIZES DA PDN

A PDN estabelece 20 diretrizes, as quais, ao nosso ver, podem ser grupadas em quatro conjuntos de orientações políticas: defesa, externa, desenvolvimento e externa e científica para a região antártica.

As que dizem respeito à defesa são:

(a) participar de operações internacionais de manutenção da paz, de acordo com os interesses nacionais;

(b) intensificar o intercâmbio com as Forças Armadas das nações amigas;

(c) manter a participação das Forças Armadas em ações subsidiárias que visem à integração nacional, à defesa civil e ao desenvolvimento socioeconômico do País, em harmonia com sua destinação constitucional;

(d) proteger a Amazônia brasileira, com o apoio de toda a sociedade e com a valorização da presença militar;

(e) priorizar ações para desenvolver e vivificar a faixa de fronteira, em especial nas regiões Norte e Centro-Oeste;

(f) aprimorar a organização, o aparelhamento, o adestramento e a articulação das Forças Armadas, assegurando-lhes as condições, os meios orgânicos e os recursos humanos capacitados para o cumprimento da sua destinação constitucional;

(g) aperfeiçoar a capacidade de comando, controle e inteligência de todos órgãos envolvidos na Defesa Nacional, proporcionando-lhes condições que facilitem o processo decisório, na paz e em situações de conflito;

(h) aprimorar o sistema de vigilância, controle e defesa das fronteiras, das águas

jurisdicionais, da plataforma continental e do espaço aéreo brasileiros, bem como dos tráfegos marítimo e aéreo;

(i) garantir recursos suficientes e contínuos que proporcionem condições eficazes de preparo das Forças Armadas e demais órgãos envolvidos na defesa nacional;

(j) buscar um nível de pesquisa científica, de desenvolvimento tecnológico e de capacidade de produção, de modo que se minimize a dependência externa do País quanto aos recursos de natureza estratégica de interesse para sua defesa;

(k) aprimorar o Sistema de Mobilização para atender às necessidades do País, quando compelido a se envolver em conflito armado; e

(l) sensibilizar e esclarecer a opinião pública, com vistas a criar e conservar uma mentalidade de Defesa Nacional, por meio do incentivo ao civismo e dedicação à Pátria.

As diretrizes de política externa são:

(a) contribuir ativamente para a construção de uma ordem internacional, baseada no estado de direito, que propicie a paz universal e regional e o desenvolvimento sustentável da humanidade;

(b) participar crescentemente dos processos internacionais relevantes de tomada de decisão;

(c) promover a posição brasileira favorável ao desarmamento global, condicionado ao desmantelamento dos arsenais nucleares e de outras armas de destruição em massa, em processo acordado multilateralmente;

(d) aprimorar e aumentar a capacidade de negociação do Brasil no cenário internacional;

(e) contribuir ativamente para o fortalecimento, a expansão e a solidificação da integração regional;

(f) atuar para a manutenção de um clima de paz e cooperação ao longo das fronteiras nacionais e para a solidariedade na América Latina e na região do Atlântico Sul.

A de política de desenvolvimento é:

(a) fortalecer os sistemas nacionais de transporte, energia e comunicações.

A de política externa e científica para a região antártica é:

(a) promover o conhecimento científico da região antártica e a participação ativa no processo de decisão de seu destino.

ANEXO B

ENTREVISTA REALIZADA

1. BITTENCOURT, Arnaldo Mesquita. Política de Defesa Nacional. Brasília, 2000. Entrevista concedida ao autor em 4 de abril de 2000.

BIBLIOGRAFIA

1. BAILEY, Jonathan. "British defense policy: beyond 2000". In: *The emerging strategic environment*: challenges of the twenty-first century. Westport, Conn. Praeger, 1999. p.86-105.
2. BARTLETT, Henry C, HOLMAN, G. Paul, SOMES, Timothy E. "The art of strategy and force planning". In: *Strategy and Force Planning*. 2 ed., Newport, RI: Naval War College, 1997. p. 16-28.
3. BITTENCOURT, Arnaldo M. *Planejamento de alto nível da defesa nacional* (mimeo), s/d.
4. BRASIL. Constituição. *Constituição da República Federativa do Brasil*. 4ª ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1999.
5. BRASIL. Decreto nº 3.080, de 10 de junho de 1999. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS – do Ministério da Defesa, e dá outras providências.
6. ____. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. *Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]*, Brasília, 1999.
7. ____.Medida Provisória 3.080, de 9 de junho de 1999. Altera dispositivos da Lei nº 9.649 de 27 de junho de 1998, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências.
8. BRASIL. Programa Plurianual (PPA 2000). Orientação Estratégica do Presidente da República.
9. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215. *Guia para elaboração de ensaios e monografias*. Rio de Janeiro, 1998.
10. ____. FI-219 A. *Guia para elaboração de referências bibliográficas*. Rio de Janeiro, 1992.
11. BRASIL. Estado-Maior da Armada. *Sistemática de Planejamento de Alto Nível da MB*. Rio de Janeiro: EGN, 2000. Palestra proferida na EGN em 22 de março de 2000.
12. BRASIL. Estado-Maior da Armada. *A ONU e as operações de paz*. Rio de Janeiro: EGN, 2000. Palestra proferida na EGN em 28 de fevereiro de 2000.
13. BRASIL. Escola Superior de Guerra. *Fundamentos Doutrinários da Escola Superior de Guerra*. Rio de Janeiro, ESG, 1995.
14. ____. *Manual Básico*. Rio de Janeiro, ESG, 1986.
15. BRASIL. Presidência da República. *Política de Defesa Nacional*. Brasília: Imprensa Nacional, 1996.
16. BULL, Hedley. *The anarchical society: a study of order in world politics*. London. Mac-Millan Education. 1977.
17. CARDOSO, Fernando Henrique. *Avança Brasil*: proposta de governo. Brasília, 1998.
18. ____. Discurso sobre Política de Defesa. *Parcerias Estratégicas*, Brasília, v. 1, n 2, p. 16-18, dez. 1996.
19. ____. *Pronunciamento do Presidente da República*. Posse no Congresso Nacional em 1º de janeiro de 1999. Texto obtido no endereço http://www.mre.gov.br/sei/pronun.htm.
20. CERVO, Amado Luiz, BUENO, Clodoaldo. *História da Política Exterior do Brasil*. São Paulo: SP, Editora Ática S.A., 1992.
21. COSTA, Thomas Guedes da. *Política de defesa: uma discussão conceitual e o caso do Brasil*. Brasília: Centro de Estudos Estratégicos, 1994.
22. FLORES , Mario Cesar. *Bases para uma política militar*. Campinas, SP. Editora da Unicamp, 1992.
23. ____. *Enfoques e tendências do pensamento estratégico na nova ordem mundial:_ilações para o Brasil*. Rio de Janeiro: EGN, 2000. Palestra proferida em 19 de abril de 2000.
24. GENOÍNO, José. "Acordo militar e política de defesa". *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 8 de julho de 2000, p. A2.
25. HAYS, Peter L. & VALLANCE, Brenda J. & VAN TASSEL, Alan R. "What is American Defense Policy?" In: *American Defense Policy*, 7 ed. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1997. p. 8-17.
26. KORB, Lawrence. "The United States". In: The defense policies of nations, 3 ed. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1994. p. 19-56.
27. LAMPREIA, Luiz Felipe. "O Brasil e o Mundo no século XXI". *Parcerias Estratégicas*, Brasília, v.1, n. 2, p. 38-54, dez. 1996.
28. LEONEL, Benedito Onofre Bezerra. "Segurança e Defesa no século XXI". *Revista da Escola Superior de Guerra*. Rio de Janeiro, v. 12, n. 32, p. 7-26, jul. 1996.
29. LLOYD, Richmond M. "Strategy and Force Planning Framework". In: *Strategy and Force Planning*. 2 ed., Newport, RI: Naval War College, 1997. p- 1-15.

30. MALUF, Sahid. *Teoria Geral do Estado*. 19. ed., São Paulo: Sugestões Literárias, 1988.
31. MATTOS, Carlos de Meira. "Atlântico Sul: sua importância estratégica". *A Defesa Nacional*. Rio de Janeiro, 67(688), p. 73-90, mar-abr. 1980.
32. ____. "Esboço histórico da política exterior do Brasil Colônia, Império e República". *Revista da Escola Superior de Guerra*. Rio de Janeiro, nº 37, p. 43-64, dez. 1983.
33. NUECHTERLEIN, Donald E. "America recomitted: United States National interests in a restructured world". In: *Strategy and Force Planning*, 2 ed. Newport, RI: Naval War College, 1997. p. 93-101.
34. OLIVEIRA, Eliézer Rizzo. "Política de Defesa Nacional e relações civis-militares no governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso". *Premissas*. Campinas, caderno 17-18, p. 37-68, mai. 1998.
35. PEREIRA, Antonio Carlos. *Defesa Nacional*. Rio de Janeiro: EGN, 2000. Palestra proferida na EGN em 13 de abr. 2000.
36. ____. "Por uma política de defesa". *Premissas*, Campinas, caderno 14, p-139-193, dez. 1996.
37. PROENÇA JUNIOR, Domício, DINIZ, Eugênio. *Política de Defesa no Brasil: uma análise crítica*. Brasília : Editora Universidade de Brasília, 1998.
38. ____. "Considerações sobre uma Política de Defesa do Brasil". *Parcerias Estratégicas. Brasília*, v. 1, nº 2, p. 22-32, dez. 1996.
39. RESCHKE, Jörk-Eckart. "Germany's Defense Policy and Europe". In: *The emerging estrategic environment: challenges of the twenty-first century*. Westport, Conn. Praeger, 1999. p. 107-129.
40. ROSS, Andrew L. "The theory & practice of international relations: contending analytical perspectives". In: *Strategy and Force Planning*, 2 ed. Newport, RI: Naval War College, 1997. p. 45-62.
41. SOARES, Teixeira. *História da Formação das Fronteiras do Brasil*. Rio de Janeiro, Conselho Federal de Cultura, 1972.
42. UNITED STATES OF AMERICA. *A national security strategy of the United States*. The White House, August 1991.
43. ____. *A national security strategy for a new century*. The White House, May 1997.
44. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. "Integração sul-americana: segurança regional e defesa". *Premissas*, Campinas, caderno 14, p. 103-138, dez. 1996.
45. VIOTTI, Paul R. "International relations and the defense policies of nations: international anarchy and the common problem of security". In: *The Defense Policies of Nations*: a comparative study. 3 ed, Baltimore: The Johns Hopkins Press, 1994. p. 3-16.
46. WIGHT, Martin. *A política do poder*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1983.

SAUDAÇÃO DE NAVIOS MERCANTES E RESPOSTA

O navio mercante que passa ao largo de um navio de guerra cumprimenta-o, arriando sua Bandeira Nacional, fazendo o de guerra o mesmo, como resposta.

O mercante içará novamente sua Bandeira, depois que o de guerra o fizer.

Av. Alfred Agache, s/nº – Centro.
Aberto de terça a domingo, de 12h às 17h.
Entrada franca.

Lutei na 2ª Guerra, e hoje dou testemunho da participação do Brasil

Eu sempre gostei de aventuras. Singrar os mares foi o meu destino. Participei de acontecimentos históricos. Estive em ambientes hostis, onde realizei várias missões – de apoio no transporte de tropas e patrulhamento em zona de guerra; também participei de comboios. Tive uma vida repleta de emoções.

Sou um imigrante, mas hoje posso dizer que sou brasileiro. Era um garoto quando cheguei no Brasil, e aqui ajudei a fazer a história desse imenso país em mares distantes. Eu era da Marinha americana, mas em agosto de 1944 vim transferido para a Marinha do Brasil, e com ela lutei na Segunda Guerra Mundial.Quando terminou o conflito, fui trabalhar na Flotilha de Contratorpedeiros, depois no Esquadrão de Avisos Oceânicos, onde continuei a cumprir importantes e diversificadas missões.

O tempo passou, foram 40 anos de atividade. Naveguei 295.405 milhas, 1.423 dias de mar. Mas me sinto ainda jovem, com muito por fazer. Por isso decidi não parar. Claro, tive que me adaptar aos novos tempos, fazer lgumas mudanças.

Como bom marinheiro, gosto de contar histórias. E esta é a minha atividade hoje. Dou testemunho da contribuição brasileira à vitória dos Aliados. Se você quiser saber mais sobre mim e daquele que foi um dos mais importantes eventos do século XX, venha me visitar. Estou atracado no Espaço Cultural, esperando por você.

Navio-Museu Bauru – uma Exposição Permanente sobre a participação da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial.

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre os artigos publicados.

As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-las parcial ou integralmente.

Contamos com sua colaboração para realizarmos nosso objetivo, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo para idéias, pensamentos e novas soluções, sempre em benefício da Marinha, mais forte e atuante.

Sua participação é importante.

A DIREÇÃO

OS ENCOURAÇADOS BRASILEIROS DE 1910

O PORQUÊ DO NAVIO-AERÓDROMO *SÃO PAULO*

(*Revista Marítima Brasileira* – 4º trim/2000, p. 9 e *BMM* (versão em inglês da *RMB*) p. 11)

Li com interesse, na edição em inglês da *Revista Marítima Brasileira*, o artigo intitulado *The reason for the aircraft carrier São Paulo*, de autoria do Almirante Yaperi Tupiassu de Brito Guerra, que manifesta a sua satisfação pelo novo *São Paulo*.

Parabenizando o autor, aproveito a oportunidade para colocar em evidência a seguinte frase do último parágrafo da página 11 (da *BMM*), ou final do primeiro parágrafo da p. 10 (da *RMB*):

"*... at the time of her launching was the most powerful ship in the world...*"[*]

Sobre essa altiva colocação, de presença permanente nas freqüentes referências feitas ao *São Paulo*, encouraçado, e ao seu irmão gêmeo *Minas Gerais*, torna-se oportuno levar aos interessados no assunto uma outra opinião, a do *First Lord* Mc Kenna, que, em depoimento prestado ao Parlamento Inglês, manifesta-se contrariamente àquela colocação, bem como às observações e fatos relacionados por David Topliss às páginas 240 a 256 da sua obra *The Brazilians Dreadnought, 1904-1914*, existente no Serviço de Documentação da

[*] N.R.: Ver também *O poder naval no início do século*, na *RMB* do 1º trimestre de 1987, p. 27.

Marinha, com sigla de classificação P 623.825 W 295.

Neste trabalho, Topliss revela os eventos marcantes:

– a assinatura pelo Almirante Júlio de Noronha do contrato de construção de três encouraçados com Sir W.G. Armstrong Whitworth and Co.;

– a entrada em atividade na Marinha inglesa do H.M.S. *Dreadnought*;

– as conseqüentes alterações introduzidas no *São Paulo* e no *Minas Gerais*, possibilitadas pelo fato de nenhum dos dois ter tido a quilha batida;

– a opinião desfavorável do *First Lord* Mc Kenna;

– uma comparação entre o *Dreadnought* e o *São Paulo* (*Minas Gerais*);

– os receios de Cammel Laird de que os navios não ficariam com o Brasil;

– as repercussões do advento do super Dreadnought *Orion*, e;

– a construção e venda do *Rio de Janeiro*.

São de Topliss[2] os seguintes trechos (os numerados de 1 a 5), que, a seguir, apresento traduzidos:

1 – No dia 23 de julho de 1906, o Almirante Noronha, Ministro da Marinha do Brasil, assinou o contrato com o Sir W.G. Armstrong Whitworth and Co. para a construção de três encouraçados. Estes navios receberiam os nomes de *Minas Gerais, São Paulo* e *Rio de Janeiro*.

Nenhum encouraçado, e poucos navios de qualquer tipo, sofreram tantas alterações em seu planos antes da entrega; somente o *Rio de Janeiro* teve a sua quilha batida quatro vezes antes de, finalmente, ser vendido pelo país que o encomendara.

2 – O término da construção do HMS *Dreadnought* em dezembro de 1906 teve como conseqüência a imediata suspensão dos trabalhos dos encouraçados brasileiros. Ficou óbvio que o novo encouraçado inglês tornara obsoleto os brasileiros.

Por conseguinte, em 7 de janeiro de 1907, a firma Armstrong começou a desfazer os materiais que já estavam estocados e, ao mesmo tempo, começou a preparar novos planos para submeter às autoridades brasileiras. O novo projeto recebeu o número 494 A, foi aprovado, e o contrato refeito foi assinado em 20 de fevereiro de 1907 pelo Almirante Alexandrino de Alencar, que assumira o Ministério há quatro meses. O armamento original foi substituído por 12 canhões de 12 polegadas, e a disposição das torres foi alterada pela instalação de duas elevadas, e uma em cada bordo. A velocidade foi aumentada para 21 nós e o deslocamento acrescido de 4.500 toneladas.

3 – Apenas dois dos três encouraçados tiveram a sua construção começada em seguida. O *Minas Gerais* em Elswick e o *São Paulo* em Barrow, com a do terceiro (*Rio de Janeiro*) a ser iniciada após o lançamento ao mar do *Minas Gerais* (em Elswick).

O *Minas Gerais* teve a quilha batida em 17 de abril de 1907, foi lançado ao mar em 10 de setembro de 1908 e entregue ao Brasil em 5 de janeiro de 1910.

O *São Paulo* teve a quilha batida em 24 de setembro de 1907, foi lançado ao mar em 19 de abril de 1909 e a Mostra de Armamento realizou-se em 23 de agosto de 1910, quando foi formalmente entregue ao governo brasileiro.

4 – Durante a construção, os navios brasileiros foram fonte de especulação na imprensa e no Parlamento da Inglaterra. A possibilidade de que os navios fossem comprados pela Marinha inglesa, como meio de aumentar a sua esquadra, bem como de impedir que os navios caíssem em mãos de uma potência não amiga, foi levantada na Casa dos Comuns em 19 de março de 1908.

Entretanto, o *First Lord* Mc Kenna assinalou que as experiências de compras emergenciais não tinham sido felizes (pro-

vavelmente referia-se à compra pela Marinha inglesa). Além do mais, os navios brasileiros eram em muitos aspectos inferiores ao *Dreadnought*. Em particular a Marinha inglesa achava que a borda livre era muito pequena, a couraça insuficiente, as máquinas obsoletas e que o projeto da artilharia não fora testado.

O *Dreadnought* e o *São Paulo* são comparados na seguinte tabela:

	São Paulo	*Dreadnought*
Comprimento	500 pés	490 pés
Boca	83 pés	82 pés e 1 pol.
Calado	24 pés 8 pol. ¾	26 pés e 6 pol.
Deslocamento	19.105 ton.	18.120 tons.
Borda-livre (meia-nau)	15 pés 6 pol.	16 pés e 6 pol.
Borda-livre (proa)	18 pés	28 pés
Couraça máxima	9 pol.	11 pol.
Canhões	12 – 12 pol.	10 – 12 pol.
Máquinas	2 eixos	4 eixos
	Alternativa de tripla expansão	Turbina

5 – As especulações (da venda) continuaram no Parlamento, e, em debate sobre a proposta de orçamento (*estimates*) para a Marinha de 13 de julho, Mr. Lee, o representante de Farehan, Hants, anunciou a sua crença de que o Brasil estava, meramente, especulando no mercado de navios de guerra, e que ele imaginava qual o destino final dos encouraçados. Lee esperava que o Ministério das Relações Exteriores inglês se assegurasse de que os navios brasileiros não terminassem em poder de potências não amigas.

O Primeiro Lord respondeu que ele não tinha motivos para acreditar que o Brasil não tencionasse mantê-los em seu poder. Mesmo assim, outros parlamentares não ficaram convencidos.

Em 27 de julho de 1908, o Diretor do Cammel Laird escreveu ao *First Lord*:

"... Estes navios, como o Sr. sabe, foram financiados pelos Rothshilds, que praticamente são os donos do Brazil... Brazil, naturalmente, nunca quis estes navios... e os Rothschilds usarão toda a sua influência na imprensa para viabilizar a venda para o governo inglês..."

6 – Em 29 de novembro de 1909, a Marinha inglesa bateu a quilha do super dreadnought, HMS *Orion*, armado com 10 canhões de 13,5 polegadas e deslocando 22.000 toneladas.

Nesta ocasião, o *São Paulo* tivera a sua quilha batida, fora lançado ao mar e faltavam mais nove meses para o seu término e sua entrega ao Brasil. Para o *Minas Gerais*, em construção mais adiantada, faltavam apenas dois meses.

As alterações trazidas pelo super dreadnought HMS *Orion* foram direcionadas, exclusivamente, para o terceiro encouraçado, o *Rio de Janeiro*.

Ainda no final da administração do Almirante Alexandrino, em maio de 1909, o ministro comunicou à Armstrong que interrompesse os trabalhos e apresentasse novo projeto.

Com a saída de Alexandrino em 15 de novembro de 1910, assumiu o Almirante Marques Leão, que deu andamento à construção

do *Rio de Janeiro*, no que foi seguido pelo seu sucessor, Almirante Belfort Vieira.

Com o falecimento deste último, o Presidente Marechal Hermes da Fonseca convida Alexandrino para ministro, que toma posse em 1º de agosto de 1913.

Quatro meses depois, por proposta de Alexandrino, o Brasil vendeu o *Rio de Janeiro* para a Turquia, passando-se este a chamar-se *Sultan Osman I*. A transferência formal deu-se a 29 de dezembro de 1913, ao preço de £ 2.720.000,00.*

Após as sucessivas alterações no seu projeto de construção, o *Rio de Janeiro* evoluíra sensivelmente, se comparado com os planos iniciais, apresentando finalmente as seguintes características:[3]

Comprimento – 668 pés
Boca – 89 pés
Calado – 27 pés
Deslocamento – 27.850 tons.
Borda-livre AV – 26 pés
Borda-livre – meia-nau – 23 pés e 10 ½ pols.
Armamento:
12 – 12 pol.
20 – 6 pol.
10 – 3 pol.
Couraça – máxima de 9 pol.
Máquinas:
2 Turbinas Parsons
4 Eixos
Potência máxima – 34.000 SHP
Velocidade máxima – 22 nós.

O livro de registro da Barrow, para o dia 3 de agosto de 1914, apresenta a seguinte anotação:

"As autoridades navais inglesas assumiram a posse do navio.

E, no dia seguinte, a guarnição entrou a bordo."[4]

Depois de ter a quilha batida quatro vezes, o encouraçado ganhou mais um nome, o terceiro e último: HMS *Agincourt*.[5] Foi incorporado ao 5º Esquadrão de Batalha da Grande Esquadra inglesa e participou da Batalha Naval da Jutlândia, em 1916.

7 – Os itens 1 a 5 apresentaram diversas considerações sobre a questão do *São Paulo* e do *Minas Gerais* terem sido os mais poderosos navios da sua época, principalmente a desfavorável opinião do *First Lord* Mac Kenna, e mais a breve comparação entre o *Dreadnought* e o *São Paulo* e o *Minas Gerais*.

CONCLUSÃO

É unanimidade, porém, que os dois encouraçados brasileiros cumpriram a sua finalidade, como proposta pelo Barão de Rio Branco, que necessitava de uma Marinha forte para apoiar a sua ação de política externa. Nessa ocasião, o Barão desenvolvia uma extensa atividade em questões de fronteira, com os países vizinhos, visando à afirmação final de nossos limites.

O *Rio de Janeiro* colabora com a sua presença nessa correspondência para evidenciar a oportunidade, não utilizada, de que a Marinha fosse reforçada com a incorporação de um terceiro encouraçado, o que deixou de acontecer com a sua venda para a Turquia, e sem que sucedesse uma alternativa compensatória. E, também, para contrabalançar a opinião desfavorável daqueles que se orientam principalmente por valores financeiros e desconsideram a importante missão que, no início da República, seus fundadores atribuíam à necessidade de uma Esquadra a altura dos interesses do Brasil.

Em 31 de março de 2002.

FRANCISCO CARLOS PEREIRA CASCARDO
Capitão-Mar-e-Guerra (Refº)

* N.A.: A 4 de setembro de 1913 o Brasil devolveu o navio para o financiador, Rothshilds, que o pôs à venda. Interessaram-se Rússia, Itália, França, Grécia e Turquia.

REFERÊNCIAS

1. BRITO GUERRA, Yaperi Tupiassu de. "*Our cover, the reason for the aircraft carrier* ***São Paulo***". *Revista Marítima Brasileira*, vol. 120 nº 120 10-12, out/.dez., 2000, p. 11.
2. TOPLISS, David. *The Brazilian Dreagnouths, 1904-1914*. Londres, Inglaterra, 1988, s.e., pp. 240 a 256.
3. Op. cit., 281 e 282.
4. Op. cit., p. 286.
5. Op. cit., p. 286.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Encouraçados /; *São Paulo*, Enc.; *Minas Gerais*; Enc.; *Rio de Janeiro*; Enc.;

*
* *

LUIZ FELIPPE MAGALHÃES
– O Marinheiro Compositor –

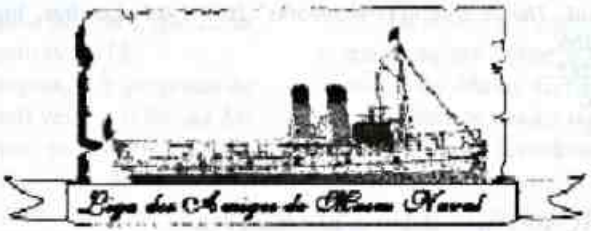
(*RMB* – 2º Trim/2002 – p. 123)

Lendo o artigo referenciado, observei que não foi mencionado o Hino do Colégio Naval, cuja música é de autoria do referido militar.

O Professor Guilherme Andrea Frota, no livro *Colégio Naval – 50 Anos*, na página 46, assim registra o lançamento do hino:

"O aniversário da instituição em 1959 marcou a incorporação de um novo elemento de vibração para os jovens alunos: o Hino do Colégio Naval, autoria do então Capitão-de-Corveta Luiz Felippe Menezes de Magalhães, com orquestração do maestro Oswaldo Cabral e letra do professor João de Camargo, estando os dois primeiros presentes à cerimônia festiva. Nessa oportunidade, o estandarte do Colégio Naval foi agraciado com a Medalha do Mérito Tamandaré."

GUILHERME MATTOS DE ABREU
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Comandante do Colégio Naval



Ajude a manter viva a nossa História!

Um Museu tem vida. Muitas vidas, contidas em um espaço que resgata a sensação de imortalidade. Muito mais que exposições, registro de fatos e de seus personagens, um museu traz para o nosso cotidiano a alma daqueles que traçaram os rumos da sociedade. Sem essa memória, continuaríamos como crianças a engatinhar pela História.

E para que uma parte importante da História do Brasil mantenha-se preservada , o Serviço de Documentação da Marinha está restaurando o Museu Naval. Você também pode fazer parte deste grande projeto. Seja sócio da Liga dos Amigos do Museu Naval. A Liga também tem o objetivo de contribuir para ampliar a ação do Espaço Cultural da Marinha, dos navios-museus e demais departamentos do Serviço de Documentação da Marinha.

Contribua para que a nossa História não caia no esquecimento. Associe o seu nome ou o de sua empresa à Liga dos Amigos do Museu Naval. Mais informações pelo telefone: (021) 3870-6926 ou na Internet: http://www.mar.mil.br/~sdm. O nosso e-mail é 01@sdm.mar.mil.br

ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores uma lembrança, uma notícia do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela nossa sesquicentenária *Revista Marítima Brasileira*.

É interessante mencionar que encontramos naqueles antigos exemplares a seção Revista das Revistas, que até hoje mantemos.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada pela *Revista Marítima Brasileira*.

EM PROL DA MARINHA

A questão do Acre suggere-nos ligeiras reflexões sobre uma das pretendidas conquistas da civilisação moderna, uma das mais bellas doutrinas de *direito*, onde ainda mais uma vez procura-se provar que a *força do direito* sobrepuja o *direito da força*.

Mas, si pelo lado theorico a boa razão nos demonstra que, effectivamente assim deve succeder, julgamos que infelizmente, sob o ponto de vista pratico, ainda está bem longe de patentear-se semelhante evidencia.

É verdade que a historia das nações já traduz paginas brilhantes de luz, onde sérias questões internacionaes foram resolvidas, não no campo de batalha, por entre o medonho rugir dos canhões, vomitando a morte e o incendio, devastando, reduzindo a nada herdades e pomares, porém sim pelas provas convincentes do direito de uma nação sobre o da outra.

Haja em vista o edificante exemplo dado por nós mesmos, em que duas questões seculares foram resolvidas apenas com os argumentos indiscutiveis da supremacia do nosso direito sobre o territorio das Missões e o *Oyapock*, o qual foi lealmente confirmado pelo arbitro escolhido de motu-proprio pelas respectivas partes litigantes.

Haja em vista até, para nossa gloria, vermos o nosso codigo fundamental instituir como basico a arbitragem obrigatoria para as disputas internacionaes.

Mas tambem não deixa de ser verdadeiro que assistimos, mui recentemente, o fracasso de um congresso de paz, cujas theorias são harmoniosas e encantadoras, mas, infelizmente a paz, é, por emquanto,

uma utopia; que vemos as nações empenhadas em acerrima lucta para a manutenção da supremacia dos armamentos, molestia contagiosa que depois de devastar a Europa se tem procurado aclimatar em todos os principaes paizes da America, com excepção do nosso Brazil.

São essas considerações que nos levam a perguntar: Não será necessario a existencia de uma força para garantir a efficacia desse *direito*?

Sim, julgamos a necessidade da força, porque as ambições e desejos de alargar os horisontes de prosperidades da Patria farão com que os Governos fortes, desconhecendo aquelles salutares conselhos, imponham aos fracos a sua vontade, embora esta não seja escudada na justiça e na lei!

Sendo assim, é mister que toda nação possua uma força militar apta a garantir o seu *direito*, quando elle esteja ameaçado de não ser reconhecido por outra.

Porque, na actualidade, o *direito* é quasi lettra morta, moribunda; o que força tem o *direito* quando não é entoado pelas vozes das boccas de fogo?

Já é tempo do nosso glorioso Brazil proporcionar os meios para infundir um certo respeito, de modo a não consentir que o mais leve arranhão se pratique em seus direitos; acima de tudo está a dignidade nacional, e, para conserval-a immaculada, necessita estar sempre prompta a punir qualquer affronta, ou, pelo menos, a luctar no campo da honra.

Longe e bem longe está o tempo, em que o consenso unanime dos povos ha de resolver pacificamente as questões internacionaes.

Porque, é preciso que nos convençamos de que a guerra está perfeita harmonia com a natureza dos instinctos da raça humana; só deixará de existir, quando acabarem as contendas entre esta; a sua origem é uma, só, embora apparentemente apresente causas mui diversas, a lucta pela existencia, principio incontestavel que domina, soberano, em toda serie animal, estabelecido por Darwin.

Conforme já se me offereceu occasião de mencionar mais acima, a febre dos armamentos tem assolado quasi todo o universo; uns armam-se para imperar, outros para conservar a sua independencia, e aquelle que pozer as armas de parte ao primeiro embate será esmagado.

Esse caso nos é allusivo, si não tratarmos, como a situação o requer, da reorganisação do nosso poder militar, muito principalmente na parte referente à Marinha, que tem por objetivo a defesa do paiz, sendo que não se deve adquiril-a sòmente para a guerra; em tempo de paz, comtudo, a sua missão é tambem muito importante, altamente nobre, humanitaria e civilisadora. E, convem dizel-o, não é sinão na paz que se prepara para a guerra.

Na paz adestram-se as guarnições, estudam-se os mais infimos detalhes dos navios, educam-se os artilheiros, incute-se nos officiaes o sangue frio, o golpe de vista e a decisão, tão reclamados na guerra naval.

Outros papeis cabe à Marinha desempenhar, principalmente em um paiz de extenso littoral como o Brazil; é assim que tem de exercer a policia em seus mares, velar pelo rigoroso cumprimento das leis do paiz, tratados internacionaes, medidas sanitarias do porto, etc., etc.

Não confiemos tanto na *força do direito*, conservando-nos immoveis, indifferentes, ante aquella terrivel epidemia que vae grassando em quasi todos os pontos do globo!!

Não resta duvidas que quantias avultadas são gastas em material de guerra, que, applicadas às muitas obras que o progresso aponta, seriam de uma utilidade incom-

paravelmente superior. Não desconhecemos que o militarismo consome, é verdade, não pequena parcella dos recursos das nações e rouba ao trabalho grande numero de braços, mas é também uma verdade que o povo que quizer manter os seus direitos, firmar o seu credito e progredir, ha de fazel-o pela força.

Já que o estado pecuniario da nossa Patria não permitte a construção de esquadras poderosas, o faça em pequena escala, afim de estabelecer economicamente a defensiva, visando a protecção de nossa colossal costa.

Procuremos em ultima analyse imitar, já não digamos as grandes potencias, o que seria um pretencioso absurdo da nossa parte, mas as pequenas.

(...)

O Brazil tem feito muitos sacrificios, dos quaes alguns inuteis; de bom grado póde fazer mais um, que será uma obra nacional, o primeiro passo para o seu rejuvenescimento, a creação de uma Marinha de Guerra, sufficiente, pelo menos, para tornar respeitado o nosso nome.

Urge, pois, à nação pôr acima de tudo a sua honra, a sua inviolabilidade, e mantel-a illesa, custe o que custar.

Antes, porém, de collocarmos um ponto final nestas ligeiras reflexões, folgamos em registrar que já mereceram, segundo se propala, as flotilhas a devida attenção dos poderes publicos, que vão ser dotadas do material necessario, afim de que suas guarnições possam num dado momento defender àquelas longinquas paragens ou, em outros termos, numa invasão territorial na nossa patria, sofrear o primeiro impeto do inimigo, e auxiliar assim a manter sempre illeso o pavilhão nacional.

24 de abril de 1902.

ALFREDO REGINALDO TEIXEIRA

2º Tenente

O ENSINO DO DIREITO NA ESCOLA NAVAL

Dos multiplos aspectos do assombroso trabalho de renovação social de que somos testemunhas, nenhum é mais digno de estudo do que aquelle que se refere ao problema do ensino. De par com as transformações politicas e economicas que se têm operado no seio das sociedades modernas, accentua-se como poderoso factor da evolução social a reforma pedagogica, que regenerou o ensino, distribuindo-o por novos moldes, orientando-o por novos methodos, fazendo-o obdecer ao impulso de novos systhemas.

O mais simples incidente deste magno problema impressiona justamente quantos se interessam pela grandeza da patria e nenhuma questão mais intimamente do que esta se prende aos destinos nacionaes. A influencia que sobre o futuro de qualquer paiz exerce o seu systhema de ensino, é um dos factos mais amplamente comprovados pela historia dos seculos e pela vida contemporanea das nações. Um exemplo, entre muitos, basta para illustrar a nossa affirmativa.

Quando em 1807 a bandeira franceza tremulava nas ruas de Berlim, em uma sala que regorgitava de gente, perante um auditorio agitado pelas mais encontradas emoções, um homem de grande patriotismo, que era ao mesmo tempo notavel philosopho e estadista, Fichte, ao ver o espetaculo de sua patria abatida por Napoleão Bonaparte, pronunciava estas palavras quasi abafadas pelo ruido dos tambores e pelo retinir dos sabres "está terminada a luta das armas; vamos começar a luta dos principios, dos costumes e dos caracteres."

Os acontecimentos posteriores incumbiram-se de tirar as consequencias da inflammada apostrophe do grande pensa-

dor, cujos vaticinios foram confirmados. O reverso da medalha póde ser representado pela catastrophe de Sedan medonha *débacle*, magistralmente descrita pelo talento de E. Zola.

(...)

Deste modo o conjuncto scientifico, que resulta dos programmas de ensino da Escola Naval, torna-se mais completo e systematico e approxima-se do ideal supremo em materia de instrucção, que é tornal-a – theorica e pratica, scientifica e social. (...)

(...)

O conhecimento do direito em seus elementos, é nas sociedades democraticas, nos paizes de instituições livres, uma necessidade de primeira ordem. O preclaro professor e publicista Ed. Laboulaye observou com razão que se no seculo XVI todo mundo era theologo e no seculo XVIII philosopho, em nossa epocha todo cidadão deve ser jurista, isto é, deve conhecer o direito, que é o elemento constitucional das sociedades modernas.

(...)

O estudo do direito é util e necessario sob duplo ponto de vista; por meio delle não só se adquire o conhecimento das leis, dos codigos, das constituições, mas se desenvolve o senso juridico, se aperfeiçoa o sentimento do dever, se avigora a noção do justo e do injusto, que é uma condição essencial para o feliz desempenho da missão social do homem, qualquer que seja sua profissão. Ao lado das sciencias exactas o futuro official da Armada deve conhecer a sciencia social por excellencia, o direito; não ha entre estas duas ordens de conhecimentos humanos o menor antagonismo.

(...)

Os povos que não sabem obedecer a disciplina civilisadora do direito cedem fatalmente à disciplina brutal da força.

OPINIÕES DO IMPERADOR DA ALLEMANHA SOBRE ASSUMPTOS DE MARINHA

Do interessante numero especial consagrado à Allemanha pela revista franceza *Armée et Marine* extrahimos as seguintes opiniões, externadas pelo Imperador Guilherme em uma audiencia concedida ao Sr. Jules de Cuverville, official da Marinha franceza e representante da mesma revista.

Sobre a Escola Naval, de que se sente orgulhoso, disse S. Magestade: – "Em 1887 tinha sòmente 50 alumnos na Escola. Em 1900 tive 146 e agora perto de 200. O que eu quero principalmente vêr inculcar a esses moços no começo de sua cerreira é este *esprit marin*, que só se adquire pela pratica. Assim, muita pratica, muita navegação, muitos exercicios... É preciso fazer com que elles criem musculos...".

(...)

VISITA DO SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA

No dia 11 de junho corrente foram a Bibliotheca da Marinha e o Museo Naval honrados com a visita do Sr. presidente da Republica, acompanhados dos Srs. contra-almirante ministro da Marinha, marechal ministro da Guerra, marechal chefe do Estado Maior General do Exercito, almirante chefe do estado maior general da Armada, crescido numero de generaes e officiaes de mar e terra que haviam assistido no Arsenal de Marinha, com toda a solemnidade, à entrega das medalhas militares.

A visita começou pela Bibliotheca onde S. Ex. teve opportunidade de ver o seu valor em livros e a disposição das suas estantes. Em seguida foi mostrado a S. Ex. o trabalho de classificação e catalogação feito de accôrdo com o systema ideiado pelo bibliophilo americano Dewey e acceito hoje

nos Estados Unidos e para cuja divulgação constituiu-se na Belgica um Instituto de Bibliographia.*

Viu mais S. Ex. que o trabalho tem sido feito com a maior regularidade e que já foram classificadas, até 30 de maio, 6378 obras.

Descendo ao pavimento inferior onde se acha o Museo S. Ex. admirou as bellas telas de Victor Meirelles e De Martino, todas representando episodios da nossa historia naval. Merecu a attenção de S. Ex. o centro em que acham-se as reliquias da Amazonas, a legendaria fragata, a roda de leme, a figura de prôa, e os retratos do almirante Barroso, do guarda marinha Greenhalgh e do marinheiro Marcilio Dias recentemente feito por subscripção na Marinha Nacional.

Percorrendo todo o museo, S. Ex. teve a opportunidade de apreciar as raridades e recordações historicas que elle possue.

(...)

O SINO DE BORDO

No período compreendido entre os toques de alvorada e de silêncio, os intervalos são marcados por batidas do sino de bordo, feitas ao fim de cada meia hora.

As meias horas são indicadas por uma batida singela, e as horas inteiras por batidas dobradas, uma para a primeira hora do quarto completada, duas dobradas para a segunda hora do quarto completada, três e quatro dobradas para as terceiras e quartas horas completadas.

* N.R.: Conselheiro Sabino Eloi Pessoa, fundador da *Revista Marítima Brasileira*, em meados do século XVIII, "organiza essa Biblioteca como nenhuma outra até então no Brasil. Em lugar de uma relação alfabética dos livros, em uso, elabora um catálogo metódico e sistemático, conforme Brunet". Veja *RMB*, 2º trim./2001, pág. 46.

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres da praça-d'armas e convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, estórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, e-mail (sdm14@sdm.mar.mil.br) ou por telefone (Almirante Brígido ou Comandante Corrêa: (21) 2524-9460), que a *RMB* e seus colaboradores o transformarão em uma agradável leitura.

O GOLPE PARA O LICENCIAMENTO

Foi no tempo em que as licenças na Escola Naval eram concedidas somente aos sábados à tarde, após o almoço. Por isso qualquer saída no meio da semana era buscada por todos os meios: os legais e os ilegais. Havia um grupo que praticava remo no Piraquê, outro pertencia a um grupo literário da Maison de France, outros grupos praticavam diversos esportes em diferentes clubes.

A maneira de sair seguia um costume: o oficial de pernoite, responsável pelos aspirantes, cumpria a sua rotina de trabalho na parte alta da ilha, local onde vivem os aspirantes. De lá ele interfonava para o outro oficial de serviço na parte baixa (o que cuidava da parte administrativa: horário de conduções, recebimento de gêneros e materiais, licenciamento de praças, cerimonial de autoridades etc.), informando sobre qualquer licença extra de aspirantes. Enviava também um comunicado assinado, com o timbre do Departamento Escolar.

Em uma determinada noite, o oficial de serviço da parte baixa recebeu uma ligação da parte alta da ilha, informando que um grupo de 14 aspirantes iria ser licenciado para assistir à ópera no Teatro Municipal. Identificou-se como Tenente Heitor e, como os aspirantes já estavam atrasados, solicitou a dispensa da relação e da papeleta. Pedia, ainda, que fosse providenciado o ônibus com alguma urgência, pois os aspirantes já estavam descendo a rampa do túnel. Perguntava se a condução não poderia deixá-los na porta do teatro.

O Tenente Eric, que estava de serviço, aguardou que os aspirantes chegassem.

Os aspirantes, todos do último ano, impecavelmente fardados, fizeram alto em frente à sala de estado. O mais antigo deu "es-

querda volver!". Apresentou o grupo com corretíssima saudação militar.

O Tenentre Eric assumiu a formatura e deu a voz de comando: "Atenção Grupo! Direita volver!".

A turma pensou que fosse subir para o ônibus. O Tenente Eric deu nova ordem: "Meia-volta volver!".

"Em direção ao túnel. Marche!".

Os aspirantes nem sequer reclamaram.

O Tenente Heitor, seu companheiro de camarote do tempo de Escola, lá em cima os aguardava com 14 papeletas para justificativas e futuras audiências.

Só fez uma pergunta: qual deles tentou imitar sua voz.

Colaboração de:
MUNIR NAGIB HANNA ALZUGUIR
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

UM TOQUE DE PRESENÇA

O Navio de Assistência Hospitalar *Oswaldo Cruz* tem por missão apoiar as populações ribeirinhas da Amazônia, nelas inclusas as comunidades indígenas da região. Esse apoio consta da presença de serviços médicos e odontológicos, dentre outros de menor importância.

Em virtude de não falarem português, algumas comunidades indígenas apresentam dificuldades de comunicação. Esse era o caso dos índios tcuns, cuja aldeia fica localizada no alto Amazonas. Segundo o relatório, era a segunda vez que o NAsH prestava-lhes serviços.

Naquela tarde, atracado na aldeia tcun, o NasH *Oswaldo Cruz* realizava, com sua tripulação, os atendimentos médico-odontológicos, os quais transcorriam dentro da normalidade. Por meio de gestos e desenhos, médicos, dentistas, enfermeiros e guarnição chegavam a um entendimento suficiente para o cumprimento da missão.

Tranqüilo em seu camarote, despachando os expedientes de rotina, encontrava-se o comandante do navio. Eis que adentra à câmara (nome como é conhecido na Marinha o camarote do comandante) o imediato (como é chamado a bordo o oficial mais antigo, depois do comandante), para expor ao comandante um fato que acontecia naquele exato momento. Esbaforido, o oficial relata que havia um grupo de índios, na popa do navio, bastante irritados, demonstrando, aos berros, atitudes potencialmente hostis, devido ao choro incontrolável de uma índia que acabara de ser atendida pelo dentista.

O comandante então questiona ao imediato se haviam aplicado anestesia na paciente, obtendo resposta positiva. Em seguida, o comandante determina ao imediato que retorne ao local de crise e lá aguarde sua chegada, porém ressalta que avise aos militares para perfilarem-se em continência ao comandante, no momento de sua chegada ao local, atitude que julgava impor respeito aos índios revoltosos, ao deparem-se com a presença do "chefe" branco.

Munido de um pequeno espelho, que retirou do armário do seu banheiro, para lá se dirigiu o comandante. Lá chegando, na popa do navio, conforme o combinado, oficiais e praças pararam suas tarefas, tomando posição de sentido, na direção do "chefe", fato que chamou a atenção dos índios, fazendo com que parassem, imediatamente, a algazarra que ainda provocavam.

Voltando-se para a indiazinha, que continuava em prantos sem parar, o comandante fez-lhe um leve afago na cabeça e, em ato contínuo, entregou-lhe o pequeno espelho. De posse do objeto, a menina olhou-se e,

com uma das mãos, acariciou seu próprio rosto, abrindo um largo sorriso na direção dos seus iguais, o que provocou verdadeiro alvoroço naqueles. Essa atitude, dessa vez de natureza positiva, estancou totalmente aquela possível nocividade existente.

A presença de espírito do comandante fê-lo concluir que o comportamento da indiazinha se devia ao simples fato de que, devido à anestesia aplicada, em vista da necessária extração dentária, cuja reação normal provoca dormência na região facial, aquela criatura simplesmente imaginou que lhe tinham roubado todo o rosto.

O espelho foi o que deu-lhe a certeza de que estava enganada.

Colaboração de:
INALDO DUPRAT DUARTE
Capitão-de-Fragata (IM)

"MEU COMANDANTE, EU FIQUEI NA POSIÇÃO DE SENTIDO"

Estávamos em Brasília, em um sábado de 1959, Palácio da Alvorada!

Serenata com César Prates ao violão (ele sabia cantar o "Peixe-vivo"), com Bené Nunes, o pianista, que veio ao Rio muitíssimo bem acompanhado, e secretários do Gabinete Civil.

Nessa noite, foi requisitada a pequena lancha do Palácio, que era mantida, com sua guarnição (patrão e motorista), no acampamento da Represa de Paranoá.

Eles rigorosamente fardados, de branco, com a gola de dois frisos azuis e âncoras prateadas.

Nessa noite, o Presidente mandou que fizessem a serenata, sem a sua presença, na ponta da Península Norte, no cerrado!

Meia-noite, lua cheia.

Foram todos, em duas viagens de lancha.

O que impressionou as lindas mulheres presentes, já sob o efeito da champanhe francesa, não foi a farda bonita dos marinheiros, foi o porte atlético do motorista, alto, mulato dos olhos verdes, que ajudava gentilmente no desembarque!

Um fato inesperado aconteceu.

Ao descer da lancha, uma das moças perdeu o equilíbrio, caiu nos braços do marinheiro e... deu-lhe um prolongado beijo!

Ao luar, a cena foi presenciada por todos!

Um mês depois, o chefe do serviço de instalação da Marinha em Brasília recebe ofício do almirante diretor do Pessoal da Marinha: "Determino punição rigorosa ao marinheiro motorista".

Mas não se pune ninguém, na Marinha, sem julgamento em que se dê ao indiciado o direito de defesa!

O motorista foi colocado no "livro de castigo" e trazido à presença do comandante.

– Meu comandante, eu fiquei na posição de sentido!

– Era lua cheia?

– Sim?

– Ela era bonita?

– Linda, cheirosa, tentadora!

E o comandante julgou, dentro do regulamento, e sentenciou:

– Considere-se elogiado! Pode se retirar!

E respondeu ao ofício: "O marinheiro foi julgado devidamente!".

P.S.: Devido a certas circunstâncias, o ministro da Marinha soube do caso. Depois de devidamente esclarecido, manteve o elogio verbal.

Colaboração de:
ARTHUR DE AZEVEDO HENNING
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^{0})

O COMANDANTE E O LIVREIRO DO SEBO

O comandante é submarinista, apaixonado por livros. Hoje, além de reformado pela Marinha, está aposentado depois de muito trabalhar na vida civil. Foi jornalista, diretor de um jornal de grande circulação no Rio e no Brasil, diretor de hospital, escritor, correspondente no estrangeiro e ainda tocava seu piano de cauda.

Ao sair da casa grande em que morava no Humaitá, não pôde carregar seu piano de cauda. Na sala do apartamento em Ipanema, para onde mudara, ele não cabia.

Há muito buscava um livro cuja edição se esgotara. Alguém sugeriu um determinado sebo.

O sebo fica na Rua Ramalho Ortigão, no centro da cidade. É uma rua cheia de antigos sobrados do início do século passado. O livreiro mora lá e o sebo está no segundo andar. Sobe-se por uma escadaria de peroba-de-campos, que resiste bravamente ao ataque de cupins. De corrimão, um tubo de cobre azinhavrado nas junções, por ser utilizado, também, como canalização de água para o andar debaixo, criação engenhosa do construtor português. Na sala espaçosa, montes de livros em todos os cantos, empoeirados e sem nenhuma ordem. O computador ainda vai levar anos para chegar até lá.

O livreiro, senhor de meia-idade, usando óculos à Gepeto (o pai do Pinóquio), vive em um quarto nos fundos. Nem precisa de campainha, o barulho da escada anuncia o visitante.

Indagou do nosso comandante o que ele desejava, não sem antes dizer que já estava no ramo desde criança. O ponto pertencera a seu pai. Disse ter o exemplar que ele estava procurando e estar pronto a vendê-lo, mas teria de fazer um registro em livro próprio. Escreveu em uma agenda, bem antiga e com muitas anotações, o nome do comandante, o endereço, telefone, idade e indagou se era casado.

Aí, nosso submarinista já começou a achar estranho e mais se admirou quando o livreiro perguntou o nome da esposa, dos filhos e de dois amigos.

Não se contendo, o comandante pediu explicação para tanto questionamento: "Para que toda essa inquirição?".

O livreiro explicou que era a maneira prática de manter o seu estoque de livros sem precisar empregar muito capital. Acompanhava pelo obituário dos jornais o falecimento de seus clientes. Esperava pela missa de sétimo dia, procurava nos anúncios e, depois de algum tempo, apresentava-se à viúva dizendo saber que o marido tinha muitos livros bem usados e perguntando se ela não gostaria de se ver livre daquela velharia.

Normalmente, comprava-os todos por uma ninharia.

Seguia o exemplo do pai.

Colaboração de:
MUNIR NAGIB HANNA ALZUGUIR
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref[a])

OPERAÇÃO UNITAS – ANOS 70

A Operação Unitas, exercício naval realizado todos os anos, envolve navios de guerra das Marinhas do continente americano. A duração aproximada é de um mês, o adestramento ocorre nas 24 horas do dia e a simulação da batalha, à época, era basicamente de navios de superfície: navio-aeródromo, fragatas, contratorpedeiros e navios de apoio, *versus* submarinos.

Os submarinos tentavam destruir, com seus torpedos, o porta-aviões, seu alvo principal. Para isso tinham que penetrar no arco de defesa, formado pelas fragatas e contratorpedeiros. Os submarinos, se detectados por helicópteros ou aviões ou pelos sonares dos navios, seriam perseguidos, tornando-se alvos de bombas de profundidade, torpedos e mísseis.

A área de combate era o Oceano Atlântico, outras vezes o Pacífico. Do sul da América Latina até a costa do Canadá.

Eram também executados outros treinamentos, como reabastecimento no mar, entrega de correio e transbordo de pessoas de um navio para outro, sem utilização de embarcações.

A história que vamos contar refere-se ao desafio, quase pessoal, entre dois comandantes que tomavam parte em campos opostos da luta. O primeiro, Capitão-de-Fragata John King, comandante da Fragata americana *Greer*, e o Capitão-de-Fragata Erick Hanna, comandante do Submarino brasileiro *Guarani*.* Embora não se conhecessem pessoalmente, uma grande empatia gerou-se entre ambos, iniciada por um cumprimento por parte do americano, depois de um ataque a um periscópio detectado pelo radar, que o obrigou a deixar a cobertura. Era na verdade um tubo de alumínio fincado em um bloco de isopor, lançado como isca para a *Greer*.

Coincidência ou não, a Fragata *Greer* e o Submarino *Guarani* eram sempre destacados para os exercícios a dois. Em uma determinada ocasião, o submarino teria que se aproximar da fragata e ficar ao seu lado em uma distância aproximada de 50 metros, navegando paralelamente a ela. Mangotes de borracha, ligados a ambos os navios, transferiam combustível. É um tipo de treinamento que requer uma grande atenção por parte das embarcações envolvidas. Uma pequena alteração de rumo de qualquer dos navios ocasionaria colisão, ou o desengate dos tubos.

O submarino já estava praticamente em posição. Na fragata, nenhum movimento, nenhuma viva alma no convés; parecia que o submarino tinha errado de navio ou o tipo de exercício. De repente, uma fumaceira no passadiço da fragata e uma loura esguia de minissaia a subir pela antena do radar, gritando por socorro que queriam estuprá-la. Enquanto a atenção do pessoal do submarino voltava-se para a loura, a guarnição da fragata surge, como por encanto, pronta e equipada, e inicia o lançamento dos cabos necessários à operação. Dessa vez o elogio foi da parte do comandante do submarino.

A loura era, na verdade, um dos oficiais da fragata travestido com peruca loura e minissaia, um artifício para desvio de atenção.

Os ataques à noite eram favoráveis ao submarino que, furando a cobertura sempre pelo través da *Greer*, lançava a salva de cinco torpedos contra o porta-aviões e enviava pelo telefone submarino a seguinte mensagem: "Acabei de passar pelo seu bombordo, e seu capitânia, o navio-aeródromo, foi a pique, favor recolher sobreviventes".

Ao amanhecer o dia, a balança pendia para o lado da fragata e o comandante do submarino recebia o troco pelo mesmo telefone: " Bom dia, Comandante Hanna, você já terminou o seu café da manhã?". E tome bombas de profundidade, que, embora sem carga explosiva, faziam um ruído aterrador.

Quase ao final da Unitas, os comandantes de todos os navios foram convidados para um almoço a bordo do porta-aviões. O Comandante King, da Fragata *Greer*, disse ao Comandante Hanna que o

* N.A.: Nomes fictícios, embora o caso seja verdadeiro.

seu helicóptero poderia transportá-lo. Oferta prontamente aceita. O comandante do submarino foi para o convés de popa, o helicóptero baixou um guincho e lá foi o Comandante Hanna, içado por sobre o Atlântico, até que fosse recolhido na aeronave. Sentaram-se juntos durante o almoço, bateram longos papos, contando piadas, riram bastante. No cafezinho, o Comandante Hanna agradeceu muito, mas dispensou o helicóptero.

Retornou de lancha.

Um mistério permaneceu na cabeça do comandante do submarino até o final da Unitas: por que a fragata sempre o localizava durante o dia, embora ele utilizasse todas as táticas possíveis para não ser detectado pelo sonar?

Ao término da Unitas, nem precisou perguntar.

O Comandante King indagou se ele sabia que um dos seus tanques de combustível tinha um furo bem pequeno, deixando um rastro brilhante de óleo no mar. Denunciava seu caminho para o helicóptero que, seguindo o rumo do *Guarani*, transmitia a posição para a *Greer*. Daí ser fácil para o Comandante King vir dar o seu bom-dia.

Colaboração de:
MUNIR NAGIB HANNA ALZUGUIR
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref[0])

A GENTE DE BORDO

O *comandante* é a autoridade suprema de bordo. O *imediato* é o "oficial executivo do navio", segundo do comandante; é o substituto eventual do comandante: seu substituto imediato.

A "gente de bordo" se compõe de *comandante* e *tripulação (oficiais e guarnição)*. O imediato e oficiais constituem a *oficialidade*. Os demais tripulantes constituem a *guarnição*. As ordens para o navio emanam do comandante e são feitas executar pelo imediato, que é o coordenador de todos os trabalhos de bordo, exercendo a gerência das atividades administrativas.

DOAÇÕES AO SDM

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

Relação dos doadores do 4º trimestre de 2001

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) José Correia de Sá Benevides	391 volumes
Escola de Aprendizes-Marinheiros do Espírito Santo	3 volumes
Contra-Almirante (IM) Paulo Mário Beserra de Araujo	2 volumes
Contra-Almirante Max Justo Guedes	2 volumes
Vice-Almirante (Refº) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt	1 volume
Arquivo Nacional	1 volume

Relação dos doadores do 1º trimestre de 2002

Vice-Almirante (RRm) Estanistau Façanha Sobrinho	48 volumes
Almirante-de-Esquadra Domingos Alfredo Silva	33 volumes
Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá	5 volumes
Coronel Cláudio Moreira Bento	2 volumes
Vice-Almirante (RRm) Hélio Leôncio Martins	1 volume
Vice-Almirante (Refº) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt	1 volume
Navio-Escola *Brasil*	1 volume
Arquivo Nacional	1 volume
Sr. Álvaro Pereira do Nascimento	1 volume
Sr. Fernando da Matta Machado	1 volume

PERIÓDICOS RECEBIDOS

ALEMANHA

KTB Magazine – jan./02
Naval Forces – nº 03/01; nº 4/01; nº esp./01
Planet Aerospace – out./dez. 01; jan./mar. 02

BRASIL

O Anfíbio – nº 20/01
Associação Nacional dos Veteranos da FEB – dez./01; fev. 02
Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba – set./out. 01

Blumenau em cadernos – nov./dez. 01; jan./fev. 02
Informativo Filático – dez. 01
Jornal Soamar Sorocaba – out. 01
A Macega – nov./dez. 01; jan./fev. 02
Mare Nostrum – nº 14/01
Nossos Dias – dez. 01
Notícia Bibliográfica e Histórica – dez. 01
Revista Symposium – jul./dez. 01
Thema – abr. 00
Veredas – fev./01

CHILE

Revista de Marina – set./out. 01; nov./dez. 01

EQUADOR

Bitacora – nº 47/01
Revista de Marina – dez./01

ESPANHA

Politica Exterior – jan./fev. 02
Revista de História Naval – nº 74/01
Revista General de Marina – out./01e sup.; dez./01; nov./01

ESTADOS UNIDOS

Politics & Policy – set./01
Proceedings – dez./01; jan./02; mar./02
Sea History – 2001/02

FRANÇA

Chasse-Marré – nov./01; dez./01

ITÁLIA

Rivista Militare – nov./dez. 01; jan./fev. 02
Rivista Marittima – out./01; Índice Anual 1997-2000

MÉXICO

Population Bulletin – *mar./01*
Revista Secretaria de Marina – maio/jun. 01

PORTUGAL

Anais do Clube Militar Naval – jul./set. 01
Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa – jan./dez. 00
Confluência – 1º sem./01
Mar Oceana – nº 09/01
Revista da Armada – jul. 01; ago. 01; set./out. 01; nov. 01; dez. 01; jan. 02; fev. 02; mar. 02

AGULHA E BÚSSOLA

O navio tem agulha, não bússola.

A origem é antiga. As primitivas peças imantadas, para governo do navio, eram, na realidade, agulhas de ferro, que flutuavam em azeite, acondicionadas em tubos, com uma secção de bambu. Chamavam-se *calamitas*. Como eram basicamente agulhas, os navegantes espanhóis consideravam linguagem marinheira a denominação de agulhas, diferentemente de bússolas, palavra de origem italiana que se referia à caixa – "bosso" – que continha as peças orientadas.

Laurindo

INFORMAÇÕES
(0XX-21) 2233.9165

Pitta

O navio que continua a todo vapor

Ele participou da Primeira Guerra Mundial, realizando árduas tarefas de apoio. Sem dúvida, este foi o maior acontecimento na sua longa existência. São quase cem anos de atividade. Construído em 1910, na Inglaterra, por encomenda do Governo brasileiro, o Rebocador *Laurindo Pitta* prestou serviços até a década de 90.

Em 1997, a aposentadoria do *Laurindo* parecia irreversível. Atracado no cais da Base Naval, em Mocanguê, no Rio de Janeiro, estava imobilizado por obsolescência de suas máquinas. Mas a Marinha resolveu recuperá-lo. Para isso, contou com apoio e patrocínio da Liga dos Amigos do Museu Naval.

Hoje, ele está de volta à ativa, realizando passeios na Baía de Guanabara. A bordo, os passageiros podem visitar a exposição "A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial". Além de fotos e reportagens publicadas em jornais da época, a mostra expõe modelos de embarcações da Divisão Naval em Operações na Primeira Guerra Mundial e peças da coleção do Almirante Frontin.

Venha navegar com o *Laurindo Pitta* e faça um passeio inesquecível pela História, e pela Baía de Guanabara.

O Contra-Almirante (RRm) Ivan Simas de Oliveira é um dos "nossos artistas" e seu trabalho já foi apresentado pela Revista Marítima Brasileira *do 1º trimestre de 1996, à p. 241.*

Volta o nosso artista a mostrar um trabalho de grande interesse histórico, retratando todos os navios da Marinha que existiram no século que passou.

É uma série extensa que publicaremos aos poucos, em páginas especiais que permitam ao leitor, ou aos seus filhos, colecioná-las em um arquivo escolar comum e, assim, conhecer a sua Marinha.

A primeira série é a dos submarinos.

SUBMARINOS – A ARMA ESTRATÉGICA DO SÉCULO XX

Texto e desenhos de: IVAN SIMAS DE OLIVEIRA
Contra-Almirante (RRm)

Por motivo de força maior, a segunda parte da série será publicada no próximo número.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

A Família Real não saía sem ela

Ela navegava soberana pela Baía de Guanabara. Viveu dias de glória e pompa. A Família Real não passeava sem ela – a *Galeota Imperial*. Construída em 1808, em Salvador, na época da vinda de D. João VI para o Brasil, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.

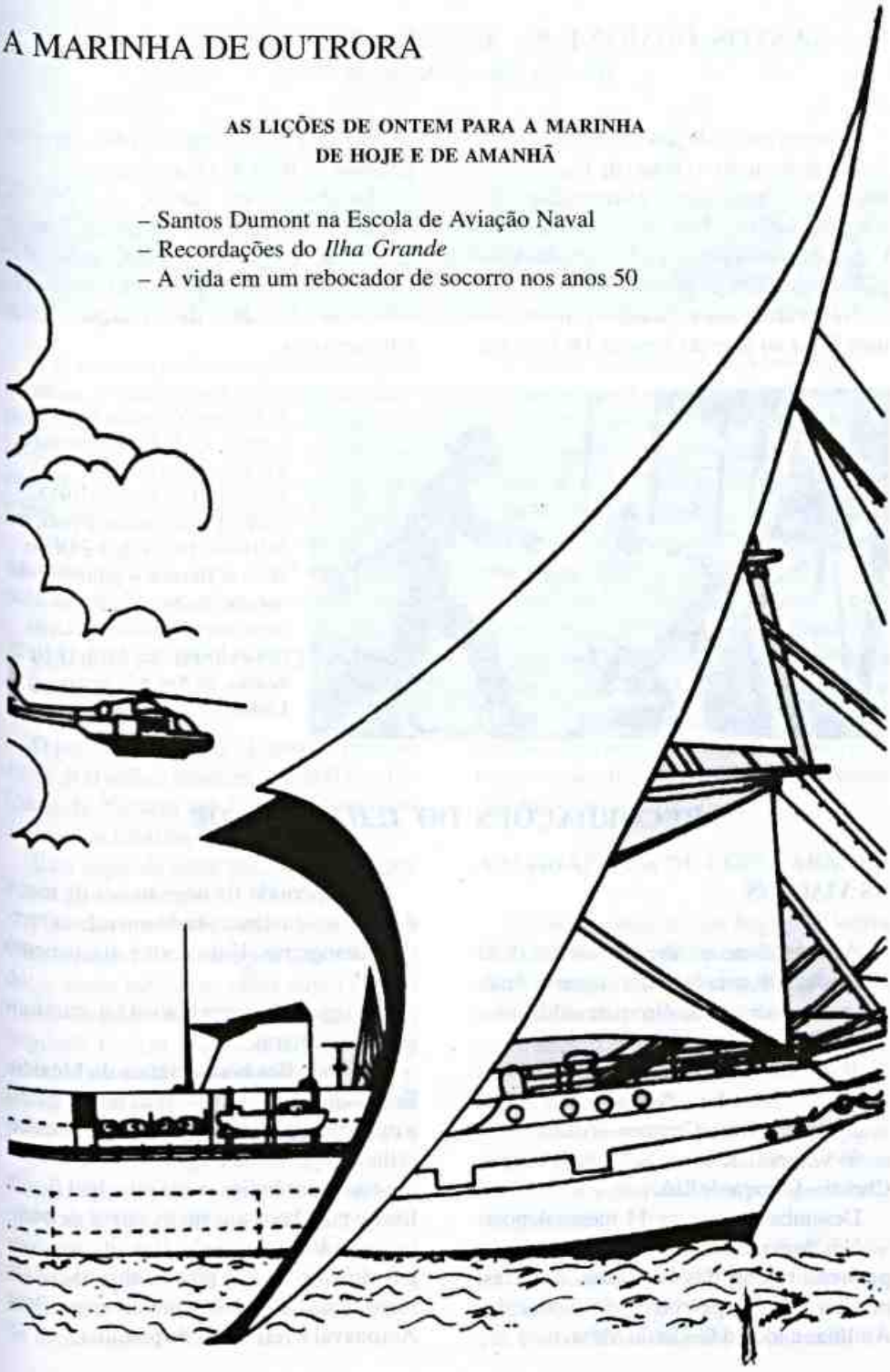
Modelo sem similar em toda a América, ainda conserva a sua realeza. A *Galeota Imperial* foi detalhadamente restaurada para compor o acervo do Espaço Cultural da Marinha.

Av. Alfred Agache, s/nº Centro.
Aberto de terça a domingo, de 12 às 17h. Entrada franca.

A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA DE HOJE E DE AMANHÃ

– Santos Dumont na Escola de Aviação Naval
– Recordações do *Ilha Grande*
– A vida em um rebocador de socorro nos anos 50



SANTOS DUMONT NA ESCOLA DE AVIAÇÃO NAVAL

(Revista *Macega* de jan-fev/2002)

Ocorreu em 25 de janeiro de 1917.

Receberam-no na ponte da Ilha das Enxadas os Comandantes Mascarenhas, diretor da Escola de Grumetes, e Américo José Cardoso, vice-diretor da Escola de Aviação Naval, além de pilotos e alunos.

Na oportunidade, Santos Dumont tomou lugar ao lado do Tenente De Lamare, no hidroplano *C-2*, e sobrevoou diversos recantos da Baía de Guanabara.

Durante a sua visita, o "Pai da Aviação" teceu comentários de louvor quanto à orientação adotada pela Marinha de Guerra, objetivando desenvolver suas Escolas de Aviação e de Submersíveis.

O Tenente Virginius Brito de Lamare ajuda Santos Dumont a embarcar no *Curtiss F* matrícula *C-2* em 25/1/1917. Cerca de dois meses depois, em 9/3/1917, De Lamare e Orton Hoover fizeram o primeiro vôo noturno da Aviação Naval nesse mesmo avião. (*Aviação Naval Brasileira 1916-1941*, 2ª edição, de Antonio Pereira Linhares)

RECORDAÇÕES DO *ILHA GRANDE*

AS VIAGENS

Apresentei-me no *Ilha Grande* em 19 de março de 1948, para fazer três viagens à América para transporte de óleo para caldeiras.

Foram elas:

1ª viagem: Rio – Port of Spain (Trinidad) – Aruba – Salvador – Santos – Rio.

2ª viagem: Rio – Curaçao – Aruba – Rio.

3ª viagem: Rio – Curaçao – Corpus Christi – Curaçao – Rio.

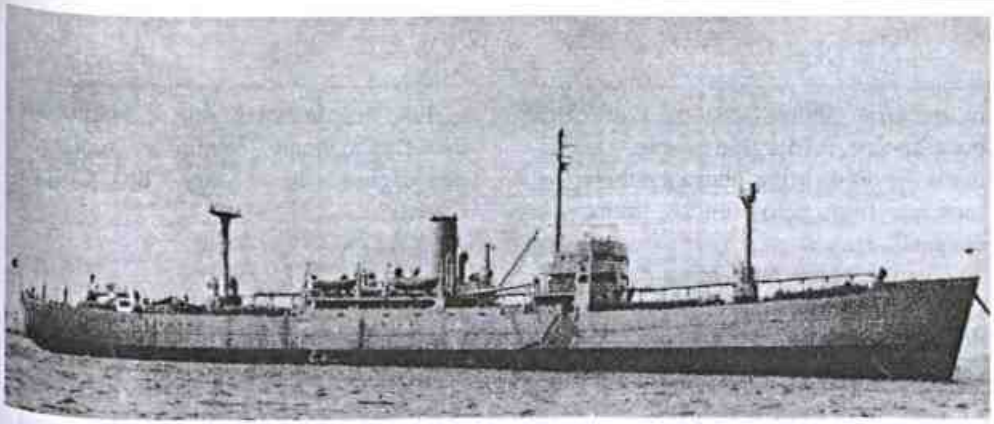
Desembarquei quase 11 meses depois.

Nas duas primeiras viagens percorri um pequeno trecho das Pequenas Antilhas, mas na terceira percorri todo o Mar das Antilhas e todo o Golfo do México.

Neste período fiz nove meses de mar e dois meses em terra, sendo um mês em terras estrangeiras. Um enorme afastamento do lar!

A viagem a Corpus Christi foi mais longa que as outras.

A cidade fica bem próxima do México. Era moderna, com imóveis de três andares; a rua principal, muita extensa, tinha perfeita iluminação e sinalização. Ao sinal de alarme contra incêndios, a rua principal ficava livre e por ela passavam os carros de bombeiros, a alta velocidade. Nas vitrines, roupas de *cowboys*, a preços absurdamente caros. Duas atividades importantes: Base Aeronaval e refinarias de petróleo.



A população pobre, na quase totalidade mexicana, é totalmente desprezada pelo americano e vive afastada da cidade, em uma favela de miséria total, muitas vezes pior que as do Brasil. Este recorde nós perdemos para o país mais civilizado do mundo!

Estive na favela, onde uma mãe, chorando, ofereceu-me a filha, de 13 anos, por 2 dólares. Justificativa: "É para matar a fome"!

A VIAGEM DE IDA, O CICLONE E A RECEPÇÃO

O percurso Trinidad – Canal de Yucatan é de 1.500 milhas náuticas ou 2.800 km. Do Canal de Yucatan até Corpus Christi são 700 milhas náuticas ou 1.300 km.

Esta segunda parte foi mais difícil por causa do mau tempo.

Ao entrarmos em contado com Corpus Christi pelo rádio, houve um fato inesperado: o nosso indicativo rádio sendo o mesmo do Cruzador *Bahia*, afundado no fim da Segunda Guerra Mundial, a Base Aérea americana mobilizou-se para receber um navio de guerra! Um cruzador! E, se não fosse pouco, tivemos que desviar de um ciclone!

Ainda bem que as informações de Corpus Christi nos indicavam o caminho que o ciclone percorreria e, assim, foi possível desviar da ameaça, embora enfrentando um temporal! Mar grosso de cobrir totalmente a proa do navio, com vagalhões de alguns metros de altura!

E depois da tempestade a bonança!

Para atingir o porto de Corpus Christi, percorremos muitos quilômetros de canais, abertos em dois grandes lagos e perfeitamente balizados, facilitando a navegação.

Para surpresa nossa, no cais estava formada uma companhia da Aviação Naval americana.

Subiram a prancha e vieram com a pergunta cretina: "Isso aí é um cruzador?".

Quando informamos que, no final da Segunda Guerra Mundial, o Cruzador *Bahia* foi afundado, com a morte de 360 aliados, ficaram com "cara de tacho", mas mesmo assim resolveram receber-nos como guarnição de um cruzador!

A MARIAZINHA DE COPACABANA

Durante aquela mesma Segunda Guerra Mundial, Copacabana foi invadida por militares americanos, adorados pelas mulheres pelo atrativo maior: o dólar. Foi assim que a Mariazinha conheceu um *sailor*, casou-se com ele e dias depois ficou viúva!

Ele viajou! E ela?

Mudou de nome para *Mary* e foi parar em Corpus Christi, onde a conheci. Nunca mais achou o marido! Mas conheceu muitos *popeyes*.

Graças à Mary, visitei um cabaré de marinheiros americanos! Daqueles onde saem brigas todos os dias! Tive a honra de dançar com a dona do estabelecimento! Os

marinheiros, todos fardados, com calça boca-de-sino. A Mary me avisou: "Dez minutos depois da briga, chega a polícia! Temos que fugir pelos fundos, antes dela chegar!".

Quando começou a briga pagamos a conta e fugimos. E assistimos da rua. Todos iam "em cana", até encher os quatros carros!

Ela, que já havia sido a Mariazinha de Copacabana, sentia-se realizada na figura da "Mary de Corpus Christi".

Colaboração de:
ARTHUR DE AZEVEDO HENNING
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref²)

*
* *

A VIDA EM UM REBOCADOR DE SOCORRO NOS ANOS 50

ARTHUR DE AZEVEDO HENNING
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref²)

Naqueles anos, a Marinha possuía três rebocadores de alto-mar, *Triunfo*, *Tritão* e *Tridente*, que revezavam a sede nos portos do Recife, Rio de Janeiro e Rio Grande.

As atividades de socorro eram muitas, e o tempo nos portos destinava-se apenas para reparos e cuidar do navio.

À noite havia oportunidade para uma moderada recreação: tomar sorvete numa confeitaria.

MINHA APRESENTAÇÃO

Desembarquei do Navio-Tanque *Rijo* em 23 de outubro de 1953 e apresentei-me no Rebocador *Triunfo* no mesmo dia. Suspendemos dois dias depois, não tendo tempo nem para me despedir dos meus pais.

O meu batismo no Rebocador *Triunfo* foi arrancar um cabo de manilha que estava enroscado em um dos hélices do navio. Tive que mergulhar 20 vezes, com uma faca no cinto, e pôr a prova o meu fôlego de "grande mergulhador"! Tudo em água tão poluída que mal podia ver!

Naquela época, um rebocador de empresa privada cobrava valores muito altos para um salvamento, como também sobre o valor da carga alijada, da qual uma parte expressiva era destinada à guarnição do rebocador.

A Marinha, porém, nada cobrava dos navios salvos.

MOVIMENTAÇÃO NO PERÍODO

O quadro abaixo dá uma idéia da intensa movimentação que tivemos no período de meu embarque.

Nos tópicos seguintes comentarei as fainas.

DATA	SAÍDA	DATA	CHEGADA	Observações
25-10-53	Rio de Janeiro	28-10-53	Salvador	
30-10-53	Salvador	1º-11-53	Recife	
8-11-53	Recife	9-11-53	Maceió	Reboque de barcos
9-11-53	Maceió	10-11-53	Recife	Acompanhando os barcos
17-11-53	Recife	18-11-53	Maceió	Reboque de barcos
18-11-53	Maceió	19-11-53	Recife	
4-12-53	Recife	5-12-53	Foz do Rio S. Francisco	Salvamento do *Juan Peron*
5-12-53	Foz do Rio S. Francisco	8-12-53	Recife	11 dias de Recife
19-12-53	Recife	20-12-53	Fernando de Noronha	Transporte de material
21-12-53	Fernando de Noronha	22-12-53	Recife	9 dias de Recife
1-1-54	Recife	2-1-54	Fundeado no local	Salvamento do *Juan Peron*
8-1-54	Local do salvamento	9-1-54	Recife	Horas no Recife
9-1-54	Recife	11-1-54	Ponta de Mururipe	Trabalho para Standard Oil
18-1-54	Ponta de Mucuripe	21-1-54	Recife	Horas no Recife
21-1-54	Recife	21-1-54	Local do encalhe	Desencalhe do N.T. *Gylfe*
23-1-54	Local do encalhe	23-1-54	Recife	8 dias no Recife
1-2-54	Recife	1-2-54	Foz do S. Francisco	Salvamento do veleiro *Juan Peron*
2-2-54	Foz do S. Francisco	2-2-54	Fundeou Aracaju à espera de maré	
2-2-54	Suspendeu da Barra	2-2-54	Aracaju	
3-2-54	Aracaju	6-2-54	Rio de Janeiro	9 dias no Rio de Janeiro
16-2-54	Rio de Janeiro	19-2-54	Rio Grande	Transferência de Base
26-2-54	Rio Grande	26-2-54	Rio Grande	Reboque de alvo

APOIO À REGATA

Largamos do Rio de Janeiro em 25 de outubro para o Recife passando por Salvador e chegando ao destino seis dias após.

Nossa primeira missão foi dar apoio aos barcos da Regata Ponta de Pedras (Maceió) – Recife, entre os dias 9 e 19 de novembro. Acompanhamos e rebocamos competidores.

SALVAMENTO DE UM VELEIRO

Em 4 de dezembro deixamos o Recife rumo à Foz do Rio São Francisco para a faina de salvamento de um veleiro argentino.

Localizamos o veleiro na margem esquerda, do lado do Estado de Alagoas, necessitando de reparos no casco.

O veleiro argentino *Juan Peron* era pilotado por um "navegador solitário", que pretendia atravessar o Atlântico num cruzeiro Buenos Aires – Havre.

De tanto beber, embriagou-se e encalhou!

O nosso rebocador não podia amarrar à bóia existente, pois havia um banco de areia de mais de cem metros de largura, só podendo ficar fundeado. Era necessário lançar uma retinida em um foguete, para por ela passar o cabo de reboque para o veleiro. Foram feitas dezenas de tentativas para puxar o barco. O cabo se rompia e o barco não se movia. Era necessário aguardar preamar maior que fizesse o barco flutuar.

TRANSPORTE DE MATERIAL PARA A ILHA DE FERNANDO DE NORONHA

Enquanto efetuam-se os reparos no casco do veleiro *Juan Perón*, transportamos material para a ilha de Fernando de Noronha. Suspendemos a 19 de dezembro do Recife, passando apenas cerca de 24 horas em faina no destino.

NT *RASA*

NT *RIJO*
irmão do NT
Rasa

Rebocador *Triunfo*

SERVIÇO PARA A STANDARD OIL

Após Fernando de Noronha, voltamos à foz do Rio São Francisco, onde passamos seis dias, voltando ao Recife no dia 9 de janeiro de 1954.

Mal chegamos a Recife, por ordem do Comando do 3º Distrito Naval, fomos para Fortaleza prestar serviço à Standard Oil, lá permanecendo de 11 a 18 de janeiro.

A Enseada de Fortaleza é formada por um grande quebra-mar artificial, que se lança da Ponta de Mucuripe. Ainda víamos o velho guindaste que transportou pedras para o local.

Apesar de toda aquela proteção, o cais é pouco abrigado, exigindo que o óleo diesel e a gasolina fossem descarregados pelos petroleiros amarrados em bóias, próximo à ponta.

O nosso trabalho era, depois de fundeados, puxar, pelo nosso possante guincho de popa, o oleoduto, que vinha dos grandes tanques da Shell. Eram soldadas em terra, seção por seção do duto, e arrastadas, uma a uma, pelo nosso guincho, na nossa direção.

Foi uma semana de trabalho gratuito para a maior empresa de petróleo do mundo e nem ao menos nos agradeceram!

SOCORRO AO *HENRIQUE DIAS*

No dia 18 de janeiro suspendemos da Ponta de Mucuripe para socorrer o Navio-Faroleiro *Henrique Dias*, da nossa Marinha, que estava à matroca.

Passamos o reboque dia 19 e o levamos para o Recife, onde chegamos a 21.

DESENCALHE DO NAVIO-TANQUE NORUEGUÊS

Neste mesmo dia, suspendemos para o local do Navio-Tanque *Gylfe*, de bandeira norueguesa, que havia encalhado pela popa. Chegamos lá no mesmo dia.

O navio foi puxado pelo nosso cabo de reboque durante horas e não se moveu. Repetimos a operação por todo o dia 22, e nada aconteceu.

A carga era óleo diesel e não podia ser lançada ao mar. Passamos água potável para o *pick-tank* do navio (localizado na proa), para elevar a popa.

Dia 24 fomos ao Recife para receber mais água e voltamos ao local do encalhe. Com o *pick-tank* do navio cheio de água, tentamos o desencalhe por vários dias.

Por outro lado, lá nas Alagoas, a maré começava a ficar favorável para o salvamento do barco *Juan Peron*, e recebemos ordem para interromper os serviços no petroleiro e salvar o veleiro.

Fomos rendidos pelo Rebocador *Tritão*, que chegou acompanhado pelo Navio-Tanque *Ilha Grande*.

Assumiram a direção da operação.

O nosso navio-tanque recebeu toda a carga do petroleiro, impedindo que fosse lançada ao mar. Seria um grande desastre ecológico na costa de Pernambuco!

Enquanto continuavam o trabalho, estávamos rumando para a foz do Rio São Francisco.

DE VOLTA AO SALVAMENTO DO VELEIRO

À primeira vista poderia parecer um salvamento fácil. Mas não foi!

Por sorte nossa, recebemos a colaboração de um pescador, numa canoa.

Inicialmente deu-nos um susto: "Cuidado, seu dotô, tem peixe grande. Tem tubarão, tem barracuda!" E foi embora com sua canoa.

O *Triunfo* necessitava amarrar à bóia! Na hora de nadar até a bóia, todos os marinheiros ficaram com medo depois que ou-

viram a história do pescador. Não havendo outra alternativa, amarrei a retinida na cintura e me atirei ao mar. Subi à bóia, fiz a amarração e voltei para bordo, uma operação de minutos.

E ninguém soube que eu também estava com uma tremenda "paura".

Para passar a retinida, de bordo para terra, usei o pescador. Levamos a retinida atravessando todo o banco de areia e desci na arrebentação. Puxamos o cabo do reboque e pernoitei dentro de um jipe. Não tinha com o que me cobrir. Mosquitos aos milhares!

No dia seguinte retornei ao navio, na mesma canoa.

Na maré cheia, puxamos o barco e desencalhamos a embarcação.

Aproveitando o bom tempo e a calmaria, realizamos a faina mais trabalhosa: faina geral de pintura.

MUDANÇA DE ESTAÇÃO

Com apenas dez dias de Rio de Janeiro fomos para Rio Grande, onde chegamos a 19 de fevereiro.

No dia 26 suspendemos para rebocar um alvo.

A 22 de março fui promovido e a 2 de maio desembarquei.

Foi uma vida e tanto...

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Rebocadores/; *Triunfo*, RAM;

SAUDAR O COMANDANTE

É costume os oficiais saudarem o comandante na câmara, pela manhã, quando em viagem. À noite, a saudação é feita após o Cerimonial do Arriar a Bandeira.

Quando no porto, os oficiais formam para receber o comandante, cumprindo o Cerimonial de Recepção; e, da mesma maneira, formam quando ele se retira de bordo, no Cerimonial de Despedida. Se algum oficial chegar após o comandante, deve saudá-lo na câmara, bem como ao imediato. Se vai retirar-se de bordo antes do comandante, deve despedir-se dele na câmara, obtendo licença para retirar-se, não sem antes ter sido liberado pelo imediato.

NECROLÓGIO

MAURÍCIO MAGGESSI SUSINI RIBEIRO

★ 27/6/1924

† 14/1/2002

O Almirante Susini nasceu no Rio de Janeiro, fruto da união de Amadeu Susini Ribeiro e Zélia Maggessi Ribeiro.

Sentou praça de aspirante na Escola Naval de Villegagnon em 18 de abril de 1942, em plena Segunda Guerra Mundial.

Foi declarado guarda-marinha intendente naval em 6 de janeiro de 1944, seguindo-se um estágio de quatro meses a bordo do Tender *Ceará*.

Sua promoção a segundo-tenente (11/8/44) coincidiu com a sua apresentação a bordo de seu primeiro embarque, o Contratorpedeiro de Escolta *Bracuí* (15/8/44), onde participou de comboios e patrulhas de guerra.

Foi promovido a primeiro-tenente em 9 de maio de 1946, a capitão-tenente a 29 de novembro de 1948, a capitão-de-corveta a 12 de abril de 1954, a capitão-de-fragata, por merecimento, a 7 de outubro de 1958 e a

capitão-de-mar-e-guerra, por merecimento, a 27 de abril de 1965.

Alcançou o almirantado a 5 de junho de 1970.

Por aviso de 2 de maio de 1973, foi posto à disposição da Companhia Docas da Guanabara e ao completar o tempo legal retirou-se do serviço ativo. Passou para a Reserva Remunerada por Decreto de 24 de junho de 1975, sendo desligado do Serviço Ativo da Marinha no dia 1º de setembro daquele ano.

Viveu seus primeiros anos de oficial intendente embarcado no Contratorpedeiro de Escolta *Bracuí*, de 15/8/44 a 30/10/46, e novamente de 7/10/47 a 2/2/48; no Contratorpedeiro de Escolta *Babitonga*, de 30/11/46 a 7/10/47, e no Contratorpedeiro *Mariz e Barros*, de 2/2/48 a 17/10/49.

Passou então para o Navio-Escola *Almirante Saldanha* como prêmio, para uma viagem de instrução de guardas-marinha, de 17/10/49 a 27/3/51.

Desembarcou então e passou a servir em várias OM de terra, a saber: Escola Naval, de 27/8/51 a 13/4/55; Centro de Instrução Almirante Tamandaré, o CIAT, em Natal, de 30/4/55 a 19/12/58; Diretoria de Intendência da Marinha, de 10/1/59 a 22/5/59; Imprensa Naval, como seu vice-diretor, de 22/5/59 a 28/9/61, sendo que no período de 7/3/61 a 6/4/61 foi seu diretor; Gabinete do Ministro da Marinha em Brasília, de 29/9/61 a 16/8/62; Escola de Guerra Naval, de 15/6/65 a 14/6/66, como instrutor de Logística; Estado-Maior da Armada, de 14/6/66 a 27/2/67, como assessor do EMA para assuntos de Logística e Finanças; Centro de Controle de Estoque de Material, de 31/1/68 a 5/9/68, como vice-diretor.

Foi Tesoureiro Geral da Marinha de 9/10/62 a 27/8/64 e, como diretor, serviu no Depósito de Combustível da Marinha, como capitão-de-fragata, de 18/3/65 a 14/6/65; no Depósito de Material Comum, como capitão-de-mar-e-guerra, de 5/9/68 a 1º/9/70, quando foi promovido a contra-almirante, posto em que foi diretor-presidente da Caixa de Construção de Casas para o Pessoal da Marinha, de 1º/9/70 a 25/10/72.

Esteve também na Escola Superior de Guerra, onde fez o Curso Superior, de 2/3/67 a 18/12/67.

Pelos serviços prestados à Marinha recebeu as seguintes condecorações: Medalha de Serviços de Guerra com duas estrelas e Medalha da Força Naval do Nordeste; Ordem do Mérito Naval no grau de oficial (11/68) e Mérito Tamandaré (5/62); Serviço Militar de ouro com passador de ouro (30 anos) e Medalha de Cobre do Instituto de Socorros aos Náufragos, de Portugal, em 1954.

Além de cursos obrigatórios de carreira, o Almirante Susini acumulou, em seu currículo, os cursos de Técnica de Ensino (CIAW), feito em 1953, e o de Orçamento-Programa, em 1967.

O Almirante Susini era um excelente atirador, pelo que representou a Marinha no Campeonato de Tiro das Forças-Armadas, em fevereiro de 1971, e na Prova General Antônio Faustino da Costa, em novembro do mesmo ano.

À família do Almirante Susini, a *Revista Marítima Brasileira* apresenta as suas condolências.

SUSINI, MEU COLEGA DESDE O CURSO BARATA

Fomos colegas no Curso Barata, quando nos preparávamos para o exame de admissão à Escola Naval. Após o exame, ao sermos declarados aspirantes, ficamos no mesmo camarote do 5º andar, juntamente com o Athayde, Olyr e mais tarde com o Sampaio.

Quando calouros do Curso Prévio, sua presença no camarote foi para nós, seus

companheiros, muito boa, pois os veteranos, nas célebres caçadas noturnas, respeitavam sempre a sua presença, em face dos seus dotes físicos já bastante conhecidos.

Como aspirante, sempre se destacou pela grande inteligência, principalmente na matemática.

Durante o curso na Escola Naval, dois fatos merecem destaque.

O primeiro foi uma luta de boxe organizada pela nossa turma.

Havia um colega que se vangloriava de ter lutado boxe num dos clubes na cidade. Escalamos o Susini para ser o adversário do *boxer* e a luta foi marcada para ser realizada num dos camarotes do 5º andar.

Luvas colocadas, torcida presente, juiz a postos, o sinal é dado e os contendores se aproximam para a formalidade dos cumprimentos.

A luta se inicia e o Susini desfechou no peitoral do adversário um potente soco, que fez com que o mesmo se projetasse na porta do armário, arrebentando-a e deixando-o entre as roupas lá dentro guardadas.

O estado crítico do atingido fez com que o juiz desse a luta por encerrada, considerando o Susini vencedor por nocaute técnico.

Foi a luta de "um soco só".

O outro fato ocorreu quando eu e ele, num dia de exercícios livres, resolvemos navegar à vela, num *dingue* da flotilha da Escola Naval.

Na verdade, de vela, eu e ele entendíamos muito pouco, todavia, deu para que, inicialmente, aproveitando mar e vento de popa calmos, navegássemos sem problemas até a Enseada do Flamengo. Ao tentarmos fazer a volta por davante, para seguirmos novo rumo, a retranca, empurrada pelo vento, cambou rapidamente, fazendo com que os dois tripulantes, com o barco virado, fossem parar em cima da vela, na água.

Eu, no leme, gritava para o Susini: "Folga a escota, passa para o bordo oposto."

Tudo em vão, ambos dentro d'água, seguros à borda da embarcação.

Fomos levados pela maré até quase a entrada da barra, perto da Fortaleza da Lage, quando um lancha da Escola Naval nos alcançou e nos rebocou de volta.

Ele sempre se referia ao fato culpando-me pelo ocorrido. É possível, todavia acho que a falha foi de ambos.

Ficou conhecida como a famosa virada "por da quilha".

Terminado o curso, saímos guarda-marinha no início de 1944, em plena Segunda Guerra Mundial.

Viagem de Instrução nem sombra! Fui designado para o 3º Distrito Naval, no Recife, para onde segui a bordo do Cruzador *Bahia*, e ele ficou no Rio de Janeiro, na Flotilha de Submarinos, até que os DEs foram entregues à Marinha do Brasil, na Base Naval de Natal, no segundo semestre de 1944. Ele foi designado para o Contratorpedeiro *Bracuí*.

Apesar de não servimos no mesmo navio (aliás, durante nossa vida naval nunca servimos juntos), estávamos sempre nos encontrando, quando o Contratorpedeiro *Bracuí*, fazendo parte de um comboio, atracava no Recife.

Lá então muitas festas, namoros, praias e muitos papos, seja na casa que eu tinha alugado em Boa Viagem ou no Restaurante Leite, para onde íamos todas as noites para um bom jantar.

Lembro-me bastante de um fato por ele contado.

Quando então recebeu os serviços do Contratorpedeiro *Bracuí*, foi ao comandante do navio (Capitão-de-Fragata Alberto Jorge Carvalhal), com o RSFA* na mão, fez continência e comunicou que estava pron-

* N.R.: Regulamento para o Serviço de Fazenda da Armada.

to para abrir os Livros de Incumbência de bordo. O comandante virou-se para ele e, com muita firmeza, disse: "Tenente, estamos em guerra, sua principal tarefa é abastecer o navio, com urgência, pois quero suspender logo que possível."

O Susini, entre desapontado e apreensivo, arregaçou as mangas e tratou de cumprir as ordens recebidas.

Foi ainda no Contratorpedeiro *Bracuí*, navio de tantas lembranças e que estava no seu coração, que, nos exercícios de tiro, em postos de combate, ele teve lesado seu aparelho auditivo, tendo ficado inteiramente surdo nos seus últimos anos de vida.

Foi também no Contratorpedeiro *Bracuí* que fez grande amizade com o então Primeiro-Tenente Vinícios Carvalho da Silva. Após uma convivência grande a bordo, os dois, apaixonados pelo xadrez, sentavam-se numa mesa e passavam horas jogando. Falar que é bom nada se ouvia.

Em 1950, como capitão-tenente (IN), embarcou no Navio-Escola *Almirante Saldanha*.

Segundo ele contava, a viagem de instrução foi muito boa, a não ser por um fato ocorrido quando o navio já estava fazendo as últimas visitas.

Estavam num porto da Noruega, prontos para suspender rumo à Inglaterra, quando um aviso de tempestade foi recebido.

Todos os navios permaneceram abrigados nos portos da região – Mar do Norte –, exceto o Navio-Escola *Almirante Saldanha*.

O comandante, preocupado em cumprir o programa, resolveu partir e foi alcançado pela tempestade, em pleno Mar do Norte, tendo, após muita luta, chegado a Newcastle com algumas avarias.*

Tiveram que lá permanecer por algum tempo, em reparos.

O Susini dizia que foi seu pior momento no mar. Ele chegou a temer pelo afundamento do navio, tal a fúria do mar e a quebradeira geral a bordo.

O Susini foi o primeiro oficial da nossa turma a alcançar, na ativa, o posto de almirante.

Como almirante, foi diretor da Caixa de Construções de Casas. A Intendência ainda estava em fase de organização e as funções para almirante não eram totalmente satisfatórias, para aquilo que ele sonhava, tanto assim que, convidado para assumir o cargo de diretor financeiro da Companhias Docas do Rio de Janeiro, não teve dúvidas em aceitar, lá permanecendo por dois mandatos.

Deixou o serviço ativo em 1975.

Como advogado (formou-se na Faculdade de Direito da Universidade do Estado da Guanabara em 1952), abriu um escritório no Rio de Janeiro e exerceu por alguns anos a profissão.

Trabalhou ainda no Banco Nacional da Habitação (BNH), Banco da Província e na Santa Casa de Misericórdia do Rio de Janeiro, como mordomo da tesouraria.

Foi um esportista muito aplicado.

Sua atividade preferida era a corrida de fundo. Participou, até cair doente, de inúmeras maratonas, ganhando muitos troféus e medalhas.

Também praticava o tiro ao alvo, tendo sido membro da Liga Brasileira de Tiro ao Alvo. Ganhou também muitas medalhas nas provas em que concorreu.

Gostava de luta livre, boxe, judô e todos os esportes que lhe exigissem mostrar seus excepcionais dotes físicos. Na sua casa, mantinha um verdadeiro ginásio no sótão, onde praticava os esportes de que gostava e os ensinava aos filhos.

Fomos amigos da entrada no Curso Barata até sua morte, isto é, mais de 60 anos!

Sua casa foi sempre o local preferidos dos colegas, que lá compareciam inúmeras vezes, acompanhados das es-

* N.A.: Veja foto do gurupés partido na *RMB* do 1º trim./1998, p. 226.

posas, para passarmos horas muito agradáveis, aproveitando a piscina, a sauna e a maravilhosa companhia de sua esposa Marisa, excepcional anfitriã, e de toda a sua família.

Estamos sentido falta de sua presença, meu caro Susini.

Se é verdade que outra vida existe do lado em que você se encontra, pode ir preparando, com o Hélio, Pacheco, Deiró, Chico e outros mais que já partiram, uma mesa com uns chops, que, no futuro, os que aqui ficaram aí estarão, para juntos novamente recomeçarmos uma nova trajetória.

Sonhar é muito bom.

ROBERTO SILVARES SERTÃ
Contra-Almirante (IM) (Ref[0])

BANDEIRA A MEIO-PAU

Nos navios da Marinha não se usam as denominações de "mastros" de bandeira, nem do jeque: a nomenclatura correta é nomeá-los o "pau da bandeira" e o "pau do jeque", mesmo que sejam metálicos. O distinto, na Marinha, segundo a tradição, é que sejam de madeira e envernizados.

Desta forma, o termo bandeira a meio-pau é a expressão que corresponde à Bandeira Nacional içada a meio-mastro. O jeque acompanha a Bandeira Nacional, a meio-pau. É o sinal de luto.

O costume teve origem na antiga Marinha a vela. Era usual que os navios, como mostra de pesar pela morte de uma personalidade, desamantilhassem as vergas, de modo a deixá-las desalinhadas e pendentes, em diferentes ângulos, e com todos os cabos de laborar, de mastro e vergas folgados e pendentes. A mostra de pesar consistia neste aspecto de desleixo, por tristeza. O Pavilhão também era arriado a meio-pau.

visite o

Museu do Corpo de Fuzileiros Navais

Localizado na Ilha das Cobras (RJ), o Museu do Corpo de Fuzileiros Navais está integrado ao sítio histórico da Fortaleza de São José, onde, em 1809, instalou-se a Brigada Real da Marinha, origem do Corpo de Fuzileiros Navais.

O Museu está instalado em túneis que foram construídos para servir de ligação segura entre as fortalezas erguidas pelos portugueses, a partir do século XVII, naquela ilha. A curiosa ambientação, pouco comum em museus tradicionais, provoca uma proximidade do visitante com as peças expostas.

Na primeira galeria, estão reunidas peças de uniformes, medalhas, documentos, prataria e material arqueológico, além da maquete das fortificações que formavam o complexo de onde se originou a atual Fortaleza de São José. Ao longo do segundo túnel, ficam dispostos antigos armamentos, sobressaindo-se uma espingarda de chumbeira, do ano de 1859.

São destaques do circuito expositivo uma motocicleta Harley-Davidson, modelo 1953, e a escavação arqueológica na qual o visitante pode observar parte do contra-forte da muralha da Fortaleza, construída no século XVIII.

Visitas podem ser marcadas pelo telefone (021) 2291-4441, ramal 224.
O museu está aberto de segunda a sexta-feira, de 12 às 16h15.

Entrada Franca

REVISTA DE REVISTAS

COLABORADORES

VA	(Ref^{a})	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
CMG	(Ref^{a})	Milton Sergio Silva Corrêa
CMG	(RRm)	Carlos Alberto Almeida Pereira da Silva
FC		Deolinda Oliveira Monteiro
		Dorita Dias Couto Ribeiro

SUMÁRIO

ECONOMIA

GLOBALIZAÇÃO

O lado negro da globalização (256)

FORÇAS ARMADAS

FORÇA AÉREA DOS ESTADOS UNIDOS

A Força Aérea Americana está se desarmando (256)

SUBMARINO

Submarino *Kursk*, um ano depois (257)

HISTÓRIA

HISTÓRIA DA MARINHA DO BRASIL

Lágrimas portuguesas pela tragédia do *Aquidaban* (258)

POLÍTICA

POLÍTICA

Um fenômeno do nosso tempo: o perdão (262)

O LADO NEGRO DA GLOBALIZAÇÃO

Proceedings, novembro/2001, p.43

Professores Eloise Malone e Arthur Rachwald*

Os autores fazem observações sobre as conseqüências dos atos terroristas de 11 de setembro no processo de globalização.

A globalização significa uma transição para um mundo com o predomínio total do sistema capitalista de livre mercado. Sem dúvida, criou vencedores e perdedores. Os Estados Unidos estão no epicentro do processo como seu principal vencedor e a globalização tornou-se sinônimo de americanização, o que provoca atritos com outros países. Assim, os cidadãos americanos, como os europeus e japoneses, estão numa era de prosperidade e liberdade que se traduzem em riquezas, poder e em senso de superioridade democrática.

Entretanto, o preço da globalização pode incluir uma necessidade de restringir as liberdades individuais, um dos valores sagrados da civilização ocidental. Também existem hoje poderosas organizações criminosas, como os cartéis de drogas, que, desafiando com modernas tecnologias as sociedades sem fronteiras, desenvolvem atividades destrutivas.

O economista Joseph Schumpeter identificou a "destruição criativa" como resultado da globalização. Algumas civilizações não ocidentais, impossíveis de absorver a globalização, não conseguindo competir com o Ocidente, derivaram para o fundamentalismo e, algumas vezes, criaram organizações terroristas.

Os americanos devem, agora, procurar os meios de, controlando os efeitos destrutivos da globalização, prevenir a repetição de fatos como o ocorrido.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<ECONOMIA> / Globalização /; Rev&Rev;

A FORÇA AÉREA AMERICANA ESTÁ SE DESARMANDO

Proceedings, novembro/2001, p. 81-83

Coronel (USAF) Ernest E. Ricciani

O autor aborda, de forma interessante e baseando-se em fatos, a atual redução de meios da Força Aérea Americana, em virtude do custo exorbitante que estão alcançando suas aeronaves, seja de aquisição ou de manutenção. O Coronel Ricciani se pergunta se este não será também o caso das forças aéreas de outros países.

Em 1967, um graduado funcionário do Departamento de Defesa concluiu que os militares estavam optando "pelo desarmamento unilateral ao adquirir armamento com preços tão proibitivos, embora avançadíssimos tecnologicamente".

O autor apresenta alguns exemplos:

– A aeronave B-2, um avião *stealth*, ou seja, que não deve ser detectado pelo radar. Era planejada a encomenda de 150 unidades, ao custo inicial de US$ 40 bilhões, mas só existem 20 aviões operativos, ainda dependendo de testes finais.

– Os mísseis *Phoenix*, ar-ar, a um custo de US$ 1.9 milhões, tornaram-se tão caros que a produção foi muito pequena, não

* N.R.: Os autores são professores de Ciência Política na Academia Naval dos Estados Unidos.

obstante sua grande efetividade de alcançar o alvo.

– Os F-22, aeronaves projetadas para substituir os atuais modelos F-15 e F-16, a um custo inicial de US$ 50 milhões, estão hoje custando US$ 135 milhões, o que reduziu sua dotação de 800 aeronaves para 333, 42% do sonho original da Força Aérea.

O Coronel Ricciani sugere a reflexão sobre o tema, uma vez que **a Força Aérea americana está se desarmando**, mercê das especificações definidas e **levando em conta um espaço aéreo sem real e efetiva oposição**.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Força Aérea dos Estados Unidos /; Rev&Rev;

SUBMARINO KURSK, UM ANO DEPOIS

Revista General de Marina (Espanha), novembro/2001, p. 539-549
Capitão-de-Mar-e-Guerra Antonio Salgado Aláez

Neste artigo, o autor lembra o triste aniversário de 1 ano do afundamento do submarino russo 141, o *Kursk*, com a perda de 118 vidas.

Um consórcio de empresas holandesas içou o casco do submarino e transportou-o para o Arsenal de Roslyakovo, na região de Murmansk, na segunda quinzena de setembro de 2001. Para tal foi usado o navio de apoio de mergulho *Mayo* e o navio-pontão *Giant*.

Os ecologistas, como sempre, levantaram dúvidas sobre a "segurança ecológica" da operação, mas, de forma diferente do que aconteceu logo após o acidente, **as autoridades russas deram respostas a todos os questionamentos**.

Havia dúvida sobre os riscos advindos do corte da seção de proa, que não foi içada, pois o *Kursk* levava a bordo 24 torpedos (dois de exercício) na seção de proa e 22 mísseis Granit SS 19-N (Shipwreck, na terminologia da OTAN), colocados em contentores entre os cascos resistente e exterior, nos compartimentos 3 e 4. Preocupava a possibilidade de atingir uma cabeça de combate dos torpedos ao cortar a seção de proa ou ocorrer algum acidente com os mísseis se houvesse a penetração de água em seus contentores, durante o içamento. **Todos os testes realizados** descartaram estas possibilidades e **afirmaram que, mesmo ocorrendo uma explosão, o reator nuclear não seria afetado**.

Uma provável causa do acidente, afirma o Comandante Aláez, pode estar no modernissimo torpedo Shkval, que teve seu combustível sólido substituído por outro líquido, apesar da opinião contrária da Marinha russa.

Supõe-se que o torpedo atinja a velocidade de 250 nós.

Ao completar o trabalho, o Comandante Aláez informa que o *Kursk* (sem a proa) foi içado com êxito e os corpos de sua tripulação estavam sendo recuperados.

O submarino seria depois removido para outro estaleiro para proceder à operação de "*defueling*" do combustível nuclear.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Submarino /; Marinha da Rússia; *Kursk*; Rev&Rev;

LÁGRIMAS PORTUGUESAS PELA TRAGÉDIA DO *AQUIDABAN*

Revista da Armada (Portugal), março/2002, p.8-11

Capitão-de-Fragata Luís Jorge R. Semedo de Matos

A revista publica sensível matéria sobre a repercussão em Portugal da tragédia do naufrágio do couraçado brasileiro *Aquidaban*, ocorrida em 21 de janeiro de 1906, em Angra dos Reis, Rio de Janeiro. O artigo fala especialmente das notícias sobre o fato publicadas em jornais portugueses na época e do livro *Lágrimas Portuguesas*, confeccionado artesanalmente no mesmo ano do afundamento, contendo 76 mensagens de luto e solidariedade assinadas por intelectuais portugueses. **A obra (exemplar único) foi doada ao governo brasileiro e está até hoje guardada pela Marinha do Brasil.**

A referida matéria é iniciada com a transcrição do poema "O Mar", de Cândido de Figueiredo, escrito em 4 de março de 1906, e que faz parte do livro *Lágrimas Portuguesas*. Nesta reprodução, mantivemos a grafia em português da época:

"O Mar
– Minha mãi que voz é aquella,
que vem das bandas do mar?
– Meu filho, é a voz da procella,
são as ondas a chorar!

– Minha mãi, porque é que choram,
se ninguém lhes foi bater?
– Meu filho, é porque deploram
os que nellas vão morrêr!

– Porque é que o mar se lamenta
hoje e ontem, sempre assim?
– Porque encerra e representa
prantos e mágoas sem fim,

os gemidos lancinantes
que aos lábios de filhos vêm,
pranto de irmãos e de amantes,
benditos prantos de mãi!"

Reproduzimos a seguir alguns trechos do artigo, considerando a expressividade de seu conteúdo, calcado no carinho, na solidariedade e na amizade que unem os dois países. Optamos por manter a grafia na língua portuguesa usada em Portugal.

"Lamentos dos que vão e dos que na praia ficam são lamentos de um destino que se repete sem fim. O choro das ondas é um canto de sereia, como muito bem sabem os portugueses, e as lágrimas derramadas no Atlântico um fado de séculos, daqueles que vale a pena, porque a alma não é pequena – como nos disse o poeta. Mas este pranto português – aqui agora expresso nos versos de Cândido de Figueiredo – não foi um pranto de quem viu velas a desaparecer no horizonte. Foram as *Lágrimas Portuguesas* derramadas em páginas de escrita expressiva, por alguns dos intelectuais mais brilhantes da nossa terra, a **quando do naufrágio do couraçado brasileiro "Aquidaban", que em 21 de Janeiro de 1906, se afundou num instante, após uma violenta explosão no paiol de pólvora.**

Em frente a Angra dos Reis, um pouco a leste do Rio de Janeiro e por dentro da Ilha Grande, três grandes navios brasileiros fundeavam depois de um dia de sondagens e observações com vista a um estudo para a implantação de um novo porto militar, com um Arsenal e demais instalações para a Marinha Brasileira. Eram eles o couraçado "Aquidaban" e os cruzadores "Tiradentes" e "Barroso", onde estava embarcado o Ministro da Marinha, Vice-almirante Júlio César de Noronha. As perdas em vidas são imensas como pode calcular-se. **A guarnição do navio acidentado é de cerca de 400 homens e a rapidez com que tudo se deu, não permitiu salvar a maioria dos náufragos.**

No dia 22, os jornais de Lisboa dão uma notícia lacónica: "Tragédia no Brasil. Explosão em navio couraçado arrasta para o fundo mais de 300 vítimas". Mesmo ao lado anunciava-se as representações de "Vénus", com Palmira Bastos, no teatro Rainha D. Amélia (actual S. Luís). Portugal estava perplexo com os telexes e esperava mais notícias do Rio de Janeiro. Mesmo no Brasil, só pela tarde desse dia, com a entrada do "Barroso" em Guanabara, desembarcando o Ministro, alguns oficiais da comitiva e muitos feridos, é que se apuravam alguns pormenores. O Jornal *O Paiz* que tinha um repórter a bordo do "Tiradentes" publicava um relato trágico que viria a ser transcrito no *O Século* de dia 8 de Fevereiro:

'A bordo do Tiradentes entretinham-se em alegre palestra o capitão de fragata Adelino Martins, capitão de corveta Sousa Franco, capitão-tenente Carlos Frederico de Noronha, ajudante de ordens do almirante Huet Bacellar, diretor da Escola Naval, e o repórter especial do Paiz, sr. Gomes da Silva. Eram 10 horas e 45 minutos da noite. A conversa versava interessante, sobre a excursão que às primeiras horas do dia de hontem [seria o dia 22 de Janeiro] que o ministro e demais officiais deviam fazer a cavallo, nos arredores de Jacuacanga, para estudos topographicos.

N'esse momento ouviu-se um rumor abafado, em que parecia haver ao mesmo tempo um profundo arrastar de grandes massas pesadas, fortes trovões longínquos e desmoronamentos sucessivos de construções colossaes.

– Que será isto? Exclamou o nosso companheiro, saltando para o tombadilho. D'ahi gritou para a câmara do comando, em baixo:

– Venham, venham depressa ... Que horror!...'

O "Aquidaban" estava envolto numa bola de fogo que, em cerca de cinco minutos, desapareceu nas águas do Atlântico, restando apenas 'um ininterrupto clamor de agonia, sem solução de continuidade, mais de cem vozes bradando por socorro, algumas lancinantes de dores, outras supplicas, quasi apagadas na extrema fraqueza, outras claras, vibrantes, dos ilesos da explosão e que nadavam firmes, desembaraçados'. Embarcações foram lançadas à água, mas salvaram pouca gente. 'O silêncio caiu pesadamente sobre o mar; só elle e a escuridão da noite sinistra se estendiam em torno. No céu coberto nem uma estrela brilhava. Só o silêncio, a treva, só a dolorosa espectativa e o indizível terror da catástrophe. O mar tinha a quietude de um túmulo e a escuridão era como um negro manto da morte.' A pouco e pouco, com o passar dos dias, sabe-se o número exacto de mortos – eram 212 – e chegava a verdadeira noção do inferno vivido pelos homens do "Aquidaban" e do profundo drama que envolvia a Marinha Brasileira.

Em Portugal as notícias vão-se sabendo ao ritmo do telex, cada vez mais pormenorizados e mais horríveis. O país está em choque. A 23 de Janeiro o governo português recebe o primeiro telegrama oficial de Petrópolis:

'Hontem às dez horas e meia da noite, o cruzador "Aquidaban", que tinha saído numa divisão conduzindo o ministro da marinha, fez explosão no paiol da pólvora, voando o navio.

De todas as pessoas que se achavam a bordo, só se salvou o médico.

Já se encontraram mais de trezentos cadáveres.

Morreram três almirantes, o filho do ministro da marinha e vários representantes da imprensa. Com estes horrível desastre o Brazil perde mais filhos que na batalha de Riachuelo.

O ministro da marinha, de bordo do cruzador "Barroso", presenceou a medonha catástrophe.'

Todos os dias, os jornais acrescentam mais qualquer coisa, e o naufrágio do "Aquidaban" foi manchete durante bastante tempo, comovendo os portugueses com a desventura das famílias enlutadas e sem consolo. O Brasil representava para a generalidade do povo português algo de diferente de qualquer outra nação, distante ou próxima – ali se falava a mesma língua, para ali emigravam muitos portugueses, ali todos tinham um familiar ou um amigo –, **de forma que aquele acidente soou como se tivesse acontecido aqui mesmo ao pé, como se o navio tivesse explodido logo ali a seguir a Cascais, um pouco para lá da linha do horizonte, e como se os náufragos viessem dar às nossas próprias praias**. A intelectualidade, em geral, olhava o Brasil como um filho da pátria portuguesa, numa comunhão, de língua, de raça, de ideias e de ideais. Passado que fora o período de luto, após a independência de 1822, a sociedade culta, fervilhante de ideias e sonhos de modernidade, não guardava qualquer ressentimento para com o Brasil. Para eles, **o novo país apresentava-se como uma espécie de matéria-prima sem defeitos, a massa fresca pronta a ser moldada nos padrões de uma "nova sociedade"**. Por isso, não admira, que os intelectuais tenham estado na primeira linha das respostas ao apelo de solidariedade com o Brasil magoado.

Em Portugal crescem, pois, as manifestações de toda a ordem e, de imediato, se formou uma *Comissão de manifestações a prestar ao Brazil* com a função de receber todos os donativos, centralizar a organização de eventos e tomar iniciativas próprias relacionadas com o desastre. De entre as várias realizações, a *Comissão* promoveu a celebração de *solenes exéquias* na igreja de S. Domingos, a 23 de Fevereiro, e lançou um apelo aos intelectuais portugueses, para que escrevessem, de seu próprio punho, uma mensagem de luto e solidariedade. Para o efeito foram distribuídas folhas de papel próprias que registrariam os manuscritos, e seriam encadernadas num livro a enviar ao governo do Brasil. **A 16 de Março de 1906, teve lugar uma récita no Teatro D. Amélia (hoje S. Luís), cuja receita reverteu a favor das famílias das vítimas: aí** foram lidas algumas das mensagens já escritas, e concluiu-se o livro a que foi dado o título de *Lágrimas Portuguesas*. Setenta e seis mensagens manuscritas pelo punho dos seus próprios autores, envolvendo nomes como Abel Botelho, Afonso Lopes Vieira, Angelina Vidal, Anna de Castro Osório, António Batalha Reis, Branca de Gonta Colaço, Bulhão Pato, Conde d'Arnoso, Conde de Sabugosa, Cândido de Figueiredo, Fialho de Almeida, Ferreira do Amaral, Gomes Leal, Henrique Lopes de Mendonça, João da Câmara, Júlio Dantas, Manuel d'Arriaga, Sousa Viterbo, Teixeira de Queirós (Bento Moreno),... – e estou a citar apenas alguns dos mais conhecidos, desculpando-me da injustiça de não os citar todos, porque seria impossível fazê-lo nos limites de um artigo deste tipo. **Este livro ficou religiosamente guardado pela Marinha Brasileira – que não esqueceu o carinho português num momento tão dramático – e quando da visita a Portugal do Comandante da Marinha do Brasil, Almirante Chagasteles, no último dia da Marinha, ofereceu ao Almirante CEMA uma cópia desta preciosidade**. É assim que os textos manuscritos voltam a atravessar o Atlântico para nos dar a conhecer um momento difícil, mas de grande solidariedade entre portugueses e brasileiros. São recordações que fariam felizes os que na altura verteram lágrimas, e ao pensarmos neles sentimo-nos felizes também.

As mensagens foram colocadas por ordem alfabética dos seus autores, e a primeira é de António Zeferino Cândido, português nascido na Sertã, doutorado em Matemáticas pela Universidade de

Coimbra, entusiasta de uma reforma da instrução pública (...).

No resto do livro é importante registar a presença de alguns belos poemas – como o de Cândido de Figueiredo – e salientar um aspecto importante do sentimento comum expresso por muitos dos autores. Se o desastre do "Aquidaban" tivesse ocorrido na sequência de um temporal, ou de uma batalha naval, o choque não teria sido tão violento. Seguramente que nenhum afundamento no mar com mais de duzentas vítimas nunca seria acolhido com normalidade, mas houve aqui algo de mais brutal e mais terrível. O navio poderoso, como uma verdadeira fortaleza flutuante (o "Aquidaban" já tinha estado em Lisboa por duas vezes), afundando-se num ápice por causa de uma explosão da sua própria pólvora, era algo que deixava toda a gente prostrada. (...)

(...)

(...) Mas não deixarei de chamar a atenção para as palavras de Gomes Leal:

'(...)

Se eu – que tenho a honra de divergir da opinião da maioria dos homens do meu século – devo especificar o Brasil com um afecto particular, tal afecto não terá nunca por móvel unicamente as afinidades de raça e de sangue, ou a fecundidade e a pompa do seu solo, de sua fauna, ou da sua flora; mas sim por [que] ali subsiste uma raça nova, onde medram ideaes novos, e se constituiu uma pátria digna de lá morarem almas, como a do austero estóico romano – *Patria ubi justitia..*'

A personalidade de Gomes Leal é conhecida e sabe-se o preço que pagou por ter sido um homem que divergiu 'da opinião da maioria dos homens do seu século'. Mas a forma como se refere ao Brasil não é diferente da que assume a intelectualidade do seu tempo. As afinidades de raça e sangue são – como já dissemos – um argumento recorrente, mas Gomes Leal realça que o seu afecto não vem daí. A sua simpatia vai para o carácter da 'nação nova', e eu saliento que essa atitude foi a que mereceu a simpatia dos artistas, poetas, escritores e outros intelectuais desse tempo, quase sempre de cariz republicano. De um modo geral todos eles tinha a ideia de que a Europa é um mundo decadente que se esgotaria por si própria – numa visão darwinista da sociedade – caso não conseguisse uma regeneração, para que reclamavam a acção da ciência, cujos resultados práticos eram vistos com enorme fascínio. **Mas o Brasil não tinha nenhum dos males do "Velho Continente" e surgia cheio de vida, com tudo para construir e com os modelos claros e definidos (julgavam eles), para cuja realização bastava o trabalho e dedicação dos seus cidadãos.** E a recente implantação da república reforçava-lhes esta convicção. O colosso da América do Sul, que falava português e que todos gostavam de ver como o filho dilecto da nação lusitana, preenchia plenamente todas as condições para dar vida ao imaginário da geração que vivera a humilhação do *Ultimatum*, que se manifestara nas ruas durante alguns anos, que tinha feito crescer o republicanismo mais radical, mas que vira arrefecer todo esse ímpeto, desfazendo-lhe os sonhos até se acomodar com a lapidar conclusão de que na Europa tudo era velho, tudo era decadente e não havia solução para nada.

Assim foras as *Lágrimas Portuguesas* de 1906, com um pouco de sensibilidade dos artistas desse tempo."

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História da Marinha do Brasil /; Cruzador *Aquidaban*; Rev & Rev;

UM FENÔMENO DO NOSSO TEMPO: O PERDÃO

GIUSEPPE WALTER MACCOTTA

Rivista Marittima (Itália), 12-2001, p. 5-11

O autor discute o tema analisando que, entre os fenômenos do nosso tempo, existe um que, sem ter a relevância e a conseqüência dos outros, reveste-se, todavia, de notável importância e de efeitos políticos. Refere-se ao uso crescente de ser exposta, pública e oficialmente, a repulsa e a condenação, acompanhadas da apresentação de desculpas e pedido de perdão, por fatos e comportamentos inconvenientes e condenáveis pela mentalidade ou sensibilidade atual, ainda que não o fossem no momento em que aconteceram. Desconhecendo palavra para representar a idéia, o autor propõe que seja **perdonismo**.*

O articulista cita, entre os casos mais representativos, o do chanceler alemão, nos guetos de Varsóvia, e o do Sumo Pontífice, que, durante o Ano Santo, reconheceu a situação por que passa, hoje em dia, a Igreja.

A Alemanha e os judeus

No primeiro caso referiu-se ao genocídio dos judeus no 3º Reich, quando o chanceler reconheceu a Alemanha como herdeira do acontecimento, uma irracionalidade que justificava o pedido de perdão e o reconhecimento da responsabilidade coletiva dos alemães. No caso, julga Maccota que sua gravidade justifica o *perdonismo* pela Alemanha e pelo Ocidente em geral, incluindo-se os Estados Unidos, que, entre 1939-1945, não fizeram muito a favor dos judeus.

O perdonismo e a Igreja

A decisão de João Paulo II em expressar as desculpas da Igreja esbarrou nas compreensíveis oposições da Cúria e de parte da hierarquia.

Entre os acontecimentos mais citados estão a Inquisição, a condenação de Galileu e a atitude do Papa Pio XII. O primeiro foi um fantasma de tirania e intransigência, com origem na luta contra as heresias que golpeavam a unidade da Igreja. Quanto a Galileu, sua condenação não estava prioritariamente ligada às suas idéias, mas à recusa de submeter-se à autoridade religiosa, o que contrariava o princípio hierárquico no qual se fundamentava a Igreja.

Já em relação a Pio XII, o perdonismo deveu-se ao fato do Pontífice ter faltado ao seu dever de cristão e Supremo Pastor da Igreja na abstenção de condenação ao nazismo pela perseguição aos judeus.

A escravidão

Legalmente aceita por muitos séculos, tinha suas bases em razões econômicas. Passou a ser proibida e combatida quando a evolução do pensamento, dos hábitos e da própria economia tornou-a inútil, além de vergonhosa. Em recente conferência contra o racismo em Durban, África do Sul, alguns governos africanos pediram reparações econômicas pelo tratamento dado aos negros no passado. Argumento discutível quando se sabe que a escravidão existiu legalmente até 1888 no Brasil e as discriminações seguiram pelo século XX, não só na África do Sul como também nos Estados Unidos.

O colonialismo

Opina o articulista que o complexo balanço da colonização européia é ambíguo e apresenta aspectos positivos e negativos. As potências coloniais instituíram nas colônias regimes muitas vezes severos e

* N.R.: Em italiano, perdonismo, que em português parece ser o pedido de perdão.

opressivos, visando, exclusivamente, a seus próprios benefícios. Por outro lado, trouxeram ordem, melhoria nas condições de saúde, abertura religiosa e, em alguns casos, como na Grã-Bretanha e na França, impulsionaram melhorias na instrução.

Após a Segunda Guerra Mundial, a Rússia e os Estados Unidos foram responsáveis pela destruição dos impérios colonialistas europeus e de suas influências, substituindo-os pelas suas próprias visões políticas e econômicas, muito menos visíveis que as dos colonizadores.

Atualmente, todos reconhecem que, com a descolonização praticamente ultimada, ela venha a ser incluída entre os grandes eventos positivos do século XX.

O caso da Itália

Em 1935 já se observavam movimentos de luta pela independência de algumas colônias. Neste ano, a Itália foi a última potência européia a conquistar uma colônia através das armas. Foi um momento de exaltação nacional para os italianos, mas, do ponto de vista objetivo, uma violação do direito internacional. No pós-guerra, sua postura frente à descolonização permitiu-lhe conduzir uma política de abertura, principalmente econômica, com os descolonizados.

Um julgamento sobre o colonialismo italiano não deverá divergir muito do de outros países; certamente não faltaram atos de violência, cometidos na Líbia ou Etiópia, mas o temperamento italiano evitou que estes se prolongassem.

O Ocidente e o Islã

A partir do século XIV, aconteceu a expansão otomana, tendo a França como aliada do Sultanato. Uma contra-ofensiva cristã, após o assédio a Viena, ficou a cargo dos habsburgos, do império russo e, por fim, dos franceses e britânicos.

A reação árabe aconteceu com Nasser e a nacionalização do Canal de Suez.

Os recursos petrolíferos contribuíram moderadamente para o desenvolvimento dos países árabes; a tentativa séria de desenvolvimento industrial em país islâmico custou o poder ao Xá do Irã.

Por último, não se deve negligenciar o fenômeno de uma crescente presença política, territorial e demográfica dos islâmicos na Europa, mesmo sendo difícil sua assimilação e integração.

O neocolonialismo e os acontecimentos entre brancos e índios

A tese conclusiva é que o *perdonismo* não pode ser aplicado ao colonialismo como um todo. Hoje, é freqüentemente substituído pelo neocolonialismo, fator de penetração e influência política, cultural e econômica sustentado pelas potências militares. Igual tratamento merece o comportamento das populações "brancas" nos confrontos com os "nativos" no continente americano e na Oceania.

Conclusão

O autor conclui que o perdão é uma belíssima virtude humana e cristã, mas, paralelamente à gratidão, não se aplica ou se aplica mal no campo da história e da política. No seu entendimento, o "perdonismo" deveria ser aplicado resgatando-se todas as atitudes do passado, no bem e no mal, no tempo das luzes e das sombras.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<POLÍTICA> / Política /; Rev & Rev;

O passeio à Ilha ocorre de quinta a domingo, às 13h, 14h30min e 16h, saindo do cais do Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/nº, na Praça XV.

Informações:
(0xx-21)
2233-9165

O Último Baile da Ilha Fiscal

A orquestra tocava animada. Belas mulheres desfilavam pelo salão, ostentando vestidos suntuosos. Os homens, trajando casacas ou elegantes uniformes, falavam sobre política, histórias de guerra, batalhas navais. Lá fora, o som das ondas do mar complementava os acordes dos violinos. O cenário era perfeito. A Ilha Fiscal, construída com requinte para servir como posto alfandegário, recebia com pompa a oficialidade do encouraçado chileno *Almirante Cochrane*.

Ninguém poderia imaginar que aquele seria o "Último Baile do Império". Alguns dias depois, era proclamada a República. Uma nova era na História do Brasil se iniciava.

A Ilha fiscal continua sendo um elo entre o presente e o passado. Em 1913 foi adquirida pela Marinha em troca do Vapor *Andrada*. Décadas se passaram e o castelinho, que testemunhou tantos fatos históricos, é hoje uma das principais atrações turísticas do Rio de Janeiro. Aberto à visitação, inclui em seu roteiro o Torreão, a Ala do Cerimonial e exposições permanentes. Venha conhecer este símbolo dos últimos dias do Império, e muito mais, como a participação e os projetos da Marinha na Antártida!

NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se precipuamente a divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e do exterior, dar aos leitores inativos informações sobre a Marinha da atualidade, e permitir aos pesquisadores do futuro visualizar a Marinha de outrora.

Colaborações serão bem-vindas, em forma de notícias sobre eventos ocorridos em suas OMs, como exercícios, operações, formaturas, comemorações, se possível ilustradas com fotografias em preto-e-branco.

SUMÁRIO

ADMINISTRAÇÃO

COMEMORAÇÃO

20º Aniversário da Empresa Gerencial de Projetos Navais (269)
Batalha Naval do Riachuelo (270)

INCORPORAÇÃO

Marinha recebe Cais da Mortona (272)

POSSE

Assunção de cargos por almirantes (272)
Chefe do Estado-Maior da Armada (293)
Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação (302)
Diretor de Engenharia Naval (313)
Diretor de Hidrografia e Navegação (311)
Diretor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (307)
Diretor do Sistema de Armas da Marinha (290)
Diretor-Geral do Pessoal da Marinha (304)
Secretário-Geral da Marinha (300)

PROMOÇÃO

Promoções de almirantes (273)

PUBLICAÇÃO
Arte Naval, de Maurílio Fonseca – 6ª edição (274)
Lançamento de *A Marinha oceânica do século XXI*, de E. Ítalo Pesce (288)
Lançamento de livro técnico sobre decisão gerencial (274)

VISITAÇÃO
Visitas ao setor cultural (307)

APOIO

ABASTECIMENTO
NAe *São Paulo* recebe cargas em paletes (275)

ATIVIDADE MARINHEIRA

MODELISMO NAVAL
Concurso de plastimodelismo (275)

OCEANOGRAFIA
Comissão Oceano Leste (275)

SINALIZAÇÃO NÁUTICA
Apoio ao radiofarol do Arroio Chuí (276)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA

ARMAMENTO
Despistadores de mísseis (276)

PESQUISA
Programa Arquipélago realiza 100ª expedição científica (276)

REPARO
Corte do casco resistente do Submarino *Tamoio* (292)

CONGRESSOS

CONFERÊNCIA
Conferência do Ministro da Defesa na EGN (277)

ENCONTRO
Encontro Internacional de Diretores de Revistas Marítimas (277)

EXPOSIÇÃO
Descobrimento do Rio de Janeiro (278)

EDUCAÇÃO

ESCOLA TÉCNICA
Reativada a Escola Técnica do Arsenal de Marinha (279)

ESPORTE
Regata Eldorado-Brasilis (280)
Regata Volvo Ocean Race (281)
Resultados esportivos (281)

QUALIFICAÇÃO
Qualificação de equipes de convôo – Fragata *Abolição* (283)

TREINAMENTO
Treinamento de escape para aeronaves submersas (283)

FORÇAS ARMADAS

ADESTRAMENTO
Treinamento com recursos de realidade virtual (283)

AVIAÇÃO NAVAL
Aviação lança 1º míssil ar-ar da Marinha do Brasil (284)

OPERAÇÃO
Dragão XXXVI (284)
Intensificadas as operações no NAe *São Paulo* (286)
Unitas XLII (285)

HISTÓRIA

HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NAVAL
Recuperação do Patrimônio Histórico da Aviação Naval (286)

INFORMÁTICA

COMPUTADOR
Alerta de segurança para redes de computadores (298)

PSICOSSOCIAL

CULTURA
Feira do Livro na Escola de Guerra Naval (287)

LITERATURA
Lançamento de romance de Nélio Marques da Silva (298)
Lançamento de *Um Segredo em Fernando de Noronha*, de Egberto Sperling (299)

MÚSICA
Hinos pátrios pela Banda de Fuzileiros Navais (287)

PROSA
Prosa e poesia do Almirante Otacílio Cunha (316)

RELAÇÕES PÚBLICAS
Príncipe de Gales é transportado por helicóptero da Marinha (287)

RELAÇÕES INTERNACIONAIS

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL
Oficial brasileiro eleito Membro de Comissão da ONU (299)

SAÚDE

EVACUAÇÃO
Helicópteros realizam evacuação aeromédica (287)

VIAGENS

VISITA À MARINHA
Governador do Acre visita o NAsH *Dr. Montenegro* (288)

VISITA DO MINISTRO
Ministro da Defesa visita Alcatrazes (289)

VISITA DO PRESIDENTE
Presidente visita NaPaFlu *Raposo Tavares* (289)

20º ANIVERSÁRIO DA EMPRESA GERENCIAL DE PROJETOS NAVAIS – EMGEPRON

A Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) completou, no dia 7 de junho último, 20 anos de existência. Por ocasião da comemoração, o Vice-Almirante (EN-RRm) Marcílio Boavista da Cunha, presidente da empresa, editou a ordem do dia que reproduzimos a seguir.

"A Empresa Gerencial de Projetos Navais – Emgepron – é uma organização especial para a Marinha do Brasil e algumas de suas características a tornam distinta das demais. Trata-se da única empresa estatal sob controle e orientação direta do Comando da Marinha e, diferentemente das demais estatais, a Emgepron não se destina à exploração de um determinado setor de materiais ou de serviços (como a Petrobras ou o Banco do Brasil), mas sim ao atendimento das necessidades de nossa Instituição maior: a Marinha do Brasil.

De fato, pela legislação que a criou, a Lei nº 7.000, de 9 de junho de 1982, a Emgepron tem como finalidades principais o gerenciamento de projetos de interesse da Marinha e a promoção da Indústria Militar Naval Brasileira (IMNB), cujos componentes mais significativos são as próprias Organizações Militares Prestadoras de Serviços (OMPS) da Marinha.

Como conseqüência da constante e correta orientação da Marinha, a Empresa orgulha-se, nos seus 20 anos de existência hoje comemorados, de nunca ter recebido provisão de recursos orçamentários e de nunca ter apresentado prejuízo em seus balanços anuais.

Os civis e militares que trabalham na Emgepron orgulham-se das atividades que a empresa vem exercendo por solicitação da Marinha, todas previstas em lei. Assim é que a empresa desenvolve ações de gerenciamento executivo de projetos (como a fabricação de munição e a modernização de fragatas), de apoio técnico e operacional (ao CTMSP, AMRJ, DSAM, CETM, CAM, IPqM, SECIRM, CASNAV, SDM, DPC), comerciais (venda de produtos e serviços da IMNB em Forças Armadas e empresas do País e do exterior), de fomento e promoção comercial, sobre acordos de cooperação (*offset*), técnicas e de desenvolvimento, de catalogação, de apoio logístico, e de destinação de excessos de sobressalentes, máquinas, equipamentos e meios navais.

Com o passar desses 20 anos, uma forte capacitação técnica e gerencial vem sendo naturalmente construída e acumulada na Emgepron, nos seus elementos organizacionais constituídos pelos departamentos e unidades operacionais. Cuidamos e apoiamos as atividades que envolvem a detecção, as informações táticas, o controle de armas, a guerra eletrônica, os simuladores e os sistemas de controle e monitoração; as armas de artilharia, as submarinas, os mísseis e a munição em geral; e a construção, o reparo e a modernização de navios de superfície, submarinos e embarcações.

A Emgepron também se envolve com atividades nas áreas de engenharia costeira e oceânica, recifes artificiais e monitoramento da poluição marinha; no apoio logístico, planejando a catalogação, a manutenção, o suprimento de sobressalentes e itens de consumo; trabalha ainda com a destinação de excessos e com a documentação e o preparo de pessoal.

Certos de estar sempre ao lado da Marinha, especialmente no apoio à sua administração diante dos reflexos causados pela atual e difícil situação orçamentária do País,

os componentes da Emgepron se sentem animados a prosseguir no ritmo implantado, tentando tornar realidade os sonhos dos que construíram esta empresa.

Agradecemos o trabalho de todos e a competência dos que nos antecederam. Parabéns aos idealizadores e aos orientadores da Emgepron. Parabéns, também, aos que têm o privilégio de hoje nela trabalharem, mantendo-se fiéis ao propósito original de sempre atuar em benefício da Marinha."

BATALHA NAVAL DO RIACHUELO

Foi comemorado, no último dia 11 de junho, o 137º Aniversário da Batalha Naval do Riachuelo. Na ocasião, o Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sergio Chagasteles, emitiu a seguinte Ordem do Dia:

"Manhã de um domingo, dia 11 de junho de 1865. A Esquadra brasileira fundeada no Rio Paraná, próxima à desembocadura de um pequeno riacho, o Riachuelo, conduz atividades de rotina. Seus integrantes sabem que o bloqueio daquela via estratégica é vital para o destino do conflito há pouco deflagrado, que ficará conhecido como a Guerra da Tríplice Aliança.

As dificuldades são muitas. Os meios navais e o treinamento prévio são próprios para as operações em mar aberto, mas a geografia da área apresenta um rio estreito e águas rasas, restringindo e dificultando a manobra dos navios. A distância das bases é enorme, tornando o apoio logístico duvidoso e raro. Os marinheiros sabem que serão postos à prova e que nada será fácil, mas a escola do mar os ensinou a perseverar e os tornou afeitos aos desafios. Além disso, têm eles consciência de que com seus corações pulsam também a confiança e a esperança da jovem nação brasileira, agredida pela ambição do ditador Solano López.

Nove horas. Na vanguarda de nossos navios, a Canhoneira *Mearim* constata o surgimento da força naval oponente em formação de ataque, que buscará romper de surpresa o bloqueio naval estabelecido. O sinal "inimigo à vista" é içado. A bordo da Fragata *Amazonas*, o Chefe-de-Divisão Francisco Manuel Barroso da Silva percebe a gravidade da situação. A dinâmica dos movimentos delineia um quadro inicial desfavorável, que necessita ser revertido. Sem demora, é emitida sua primeira ordem – "preparar para o combate"; mas, é com o sinal "O Brasil espera que cada um cumpra com o seu dever" que se ouvem entusiasmados vivas à Nação, contagiando as ações a bordo. Ainda em faina de suspender, inicia-se o duelo de artilharia.

O oponente é tenaz e as lutas são cruentas. A determinação do Comandante brasileiro se estampa na ordem de "atacar e destruir o inimigo o mais perto que puder". Os momentos de decisão se sucedem e vão revelando a coragem e a bravura de nossos marinheiros. Homens comuns como o Guarda-Marinha João Guilherme Greenhalgh e o Imperial Marinheiro Marcílio Dias, desprezando a morte, defendem nosso pavilhão a bordo da Canhoneira *Parnaíba*, mesmo em grande inferioridade numérica. O sangue oferecido não será em vão; cobrirá de honra e orgulho a Pátria. Destemidos combatentes, a grandeza de seus feitos os eternizará.

A luta prossegue, mas os resultados ainda se escondem sob as brumas do acaso. Eis que a insólita situação tática abre o espaço para o gênio criador do chefe naval, que faz das guerras também uma arte. Barroso decide reviver a antiga tática do aríete

e a aplica, com seu capitânia, contra os navios inimigos mais próximos, que não resistem às avarias e soçobram, um após outro. Seu sinal "Sustentar o fogo que a vitória é nossa" prenuncia o desfecho do encontro. Antes do pôr-do-sol, a força naval oponente está destruída e a batalha finalmente decidida a nosso favor.

Naquele dia, já 137 anos distante, nossos marinheiros escreveram uma página gloriosa para nossa história. **Reunimo-nos anualmente nesta mesma data para reverenciar e homenagear aqueles que, com elevado senso de dever e espírito de sacrifício, souberam superar as adversidades e corresponder à confiança neles depositada pelo povo brasileiro. Aqueles feitos nos honram, inspiram e estimulam.**

Hoje nos deparamos com os desafios de um novo tempo, sobretudo o de aprestar e modernizar o poder naval brasileiro e mantê-lo apto a cumprir suas destinações constitucionais, em meio a incertezas e limitações que se interpõem entre o que necessitamos e o que podemos fazer. Se em Riachuelo fomos capazes de sobrepujar deficiências materiais por meio de determinação, criatividade e improviso, sabemos que no século XXI não bastará apenas o esforço, mesmo que sobre-humano, de se fazer o melhor possível com o que se tem: o distanciamento do estado da arte nos sistemas de combate deixará sem alternativas os menos preparados, os tecnologicamente defasados.

Por esse motivo a Marinha vem buscando incessantemente desenvolver capacidade tecnológica autóctone por meio de projetos arrojados na área de construção naval, na área de propulsão nuclear e na área de sistemas de comando e controle, entre outras. Projetos que elevarão o poder dissuasório nacional a um novo nível e melhor instrumentarão nosso sistema de defesa. O êxito desses empreendimentos muito depende da nossa capacidade e persistência, mas, fundamentalmente, condiciona-se à aplicação racional e continuada de recursos.

A Marinha vem buscando incessantemente desenvolver capacidade tecnológica autóctone por meio de projetos arrojados na área de construção naval, na área de propulsão nuclear e na área de sistemas de comando e controle

Como patriotas, compreendemos que a realidade nacional exige medidas econômicas severas, dolorosas, que demandam esforços e sacrifícios de todos. **Caminhando em sintonia com a sociedade, a Marinha sempre foi partícipe desses esforços, que têm o fim maior de manter a economia estável e atenuar as desigualdades sociais que tantos males produzem.**

Essas medidas vêm alcançando a nossa Força sob a forma de duros contingenciamentos orçamentários, que ora atingem patamares inéditos e nos impõem contundentes desafios. Para defrontá-los, nestes tempos de paz, faz-se necessária a união de todos, com a solidariedade e a determinação dos tempos de guerra.

Meus comandados!

Ao renovarmos nosso compromisso com a Nação, espelhamo-nos nos exemplos de abnegação e de superação que emanam dos heróis de Riachuelo, referenciais que nos estimulam a perseverar na tarefa de desenvolver uma Marinha sempre pronta a defender os interesses do Brasil."

MARINHA RECEBE O CAIS DA "MORTONA"

Foi assinado, no dia 30 de janeiro último, o Termo de Entrega para a Marinha do imóvel denominado "Mortona", localizado próximo ao armazém 39 do Porto de Santos.

A assinatura aconteceu na Gerência Regional do Patrimônio da União em São Paulo, com a presença do procurador patrimonial da Fazenda Nacional do Estado de São Paulo, Elias Bauab; do gerente regional do Patrimônio da União no Estado de São Paulo, Newton Ferreira de Andrade, e do comandante do 8º Distrito Naval, Vice-Almirante Ronaldo Fiuza de Castro.

O cais da "Mortona" ocupa uma área de 25.552 m² e será destinado à construção das novas instalações da Capitania dos Portos de São Paulo, com facilidades de atracação para os navios da Esquadra. (Do *Nomar* nº 718, de 28/2/2002)

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

Nos meses de março, abril e maio de 2002, tomaram posse em novos cargos os seguintes almirantes:

Março

– Contra-Almirante Terenilton Souza Santos, como Diretor do Centro de Inteligência da Marinha, no dia 31.

Abril

– Contra-Almirante Eurico Wellington Ramos Liberatti, como Chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais, no dia 2;

– Contra-Almirante (EN) César Pinto Corrêa, como Diretor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, no dia 4;

– Contra-Almirante Tibério César Menezes Ferreira e Contra-Almirante Jair Alberto Ribas Marques, como, respectivamente, Subchefe de Operações do Comando de Operações Navais e Subchefe de Organização do Comando de Operações Navais, no dia 4;

– Contra-Almirante Marcos Martins Torres, como Comandante do Centro de Instrução Almirante Alexandrino e Presidente da Comissão de Desportos da Marinha, no dia 5;

– Vice-Almirante Júlio Soares de Moura Neto, como Diretor de Hidrografia e Navegação, no dia 8;

– Contra-Almirante Ricardo Sergio Paes Rios, como Comandante da 2ª Divisão da Esquadra, no dia 8;

– Contra-Almirante Edson Baltar da Silva, como Diretor do Centro Logístico de Saúde, no dia 8;

– Contra-Almirante Marcélio Carmo de Castro Pereira, como Comandante da Escola Naval, no dia 9;

– Contra-Almirante Antônio Alberto Marinho Nigro, como Subchefe de Comando e Controle do Estado-Maior de Defesa, no dia 10;

– Vice-Almirante Napoleão Bonaparte Gomes, como Diretor de Portos e Costas, no dia 10;

– Contra-Almirante (FN) José Carlos Ribeiro da Silva, como Comandante da Tropa de Reforço, no dia 11;

– Contra-Almirante Edison Lawrence Mariath Dantas, como Chefe do Estado-Maior da Esquadra, no dia 11;

– Contra-Almirante (Md) Helton José Bastos Setta, como Diretor do Hospital Naval Marcílio Dias, no dia 12;

– Contra-Almirante (EN) Alan Paes Leme Arthou, como Diretor do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, no dia 12;

– Vice-Almirante Euclides Duncan Janot de Matos, como Comandante-em-Chefe da Esquadra, no dia 15;

– Vice-Almirante (EN) Lauro Reis Salgado, como Diretor de Engenharia Naval, no dia 15;

– Vice-Almirante José Antônio de Castro Leal, como Comandante do 4º Distrito Naval, no dia 16;

– Contra-Almirante (IM) Alexandrino Cervo Machado, como Diretor de Abastecimento da Marinha, no dia 16;

– Contra-Almirante (FN) Pedro Wanderley de Freitas, como Comandante da Divisão Anfíbia, no dia 17;

– Contra-Almirante Newton Cardoso, como Diretor do Pessoal Civil da Marinha, no dia 18;

– Contra-Almirante Marcelo Victor de Uzeda e Contra-Almirante Luiz Fernando Palmer Fonseca, como, respectivamente, Subchefe de Logística e Mobilização do Estado-Maior da Armada e Subchefe de Organização do EMA, no dia 18;

– Vice-Almirante José Eduardo Pimentel de Oliveira, como Comandante do 5º Distrito Naval, no dia 19;

– Vice-Almirante Ronaldo Fiúza de Castro, como Diretor de Sistemas de Armas da Marinha, no dia 19;

– Contra-Almirante Marcus Vinícius Oliveira dos Santos, como Comandante da Força de Superfície, no dia 19;

– Contra-Almirante (IM) Antonio Manoel Vasques Gomes, como Diretor de Contas da Marinha, no dia 22;

– Contra-Almirante (IM) Silvio Artur Meira Starling, como Presidente da Caixa de Construções de Casas para o Pessoal do Ministério da Marinha, no dia 23;

– Contra-Almirante (IM) Luiz Antônio da Silva Lima, como Diretor de Finanças da Marinha, no dia 24;

– Vice-Almirante Kleber Luciano de Assis, como Diretor de Ensino da Marinha, no dia 26;

– Vice-Almirante Carlos Afonso Pierantoni Gambôa, como Comandante do 8º Distrito Naval, no dia 26;

– Contra-Almirante Fernando Eduardo Studart Wiemer, como Comandante da Força de Submarinos, no dia 29;

– Contra-Almirante Artur Francisco Hoffmann Tozzini, como Comandante do 6º Distrito Naval, no dia 30.

– Contra-Almirante (FN) Paulo Cesar Stingelim Guimarães, como Chefe do Estado-Maior da Força de Fuzileiros da Esquadra, no dia 30.

Maio

– Vice-Almirante (IM) Flavio Lucio Cortez de Barros, como Diretor de Administração da Marinha, no dia 7;

– Almirante-de-Esquadra Mauro Magalhães de Souza Pinto, como Secretário-Geral da Marinha, no dia 9;

– Contra-Almirante Luiz Umberto de Mendonça, como Comandante da 1ª Divisão da Esquadra, no dia 10;

– Almirante-de-Esquadra Marcos Augusto Leal de Azevedo, como Chefe do Estado-Maior da Armada, no dia 10;

PROMOÇÕES DE ALMIRANTES

Foram promovidos, por Decreto Presidencial de 26 de março de 2001, os seguintes oficiais da Marinha do Brasil:

Do Corpo da Armada

– ao posto de Almirante-de-Esquadra, o Vice-Almirante Mauro Magalhães de Souza Pinto;

– ao posto de Vice-Almirante, os Contra-Almirantes Napoleão Bonaparte Gomes, José Antônio de Castro Leal e Lucio Franco de Sá Fernandes;

– ao posto de Contra-Almirante, os Capitães-de-Mar-e-Guerra Terenilton Souza Santos, Luiz Fernando Palmer Fonseca, Antonio Alberto Marinho Nigro e Jair Alberto Ribas Marques.

Do Corpo de Engenheiros

– ao posto de Contra-Almirante (EN), os Capitães-de-Mar-e-Guerra (EN) César Pinto Corrêa e Alan Paes Leme Arthou.

Do Corpo de Fuzileiros Navais

– ao posto de Contra-Almirante (FN), o Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN) Paulo Cesar Stingelin Guimarães.

Do Corpo de Intendentes

– ao posto de Vice-Almirante (IM), o Contra-Almirante (IM) Flavio Lucio Cortez de Barros;

– ao posto de Contra-Almirante (IM), os Capitães-de-Mar-eGuerra (IM) Antonio Manoel Vasques Gomes e Silvio Artur Meira Starling.

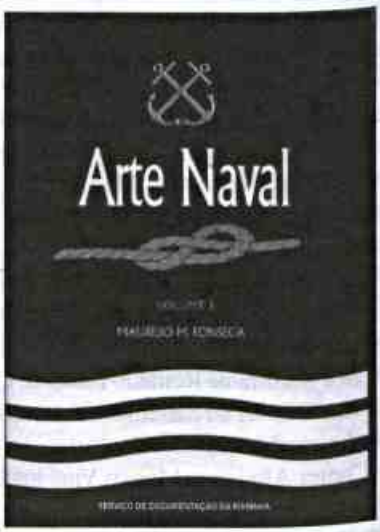
Do Corpo de Saúde

– ao posto de Contra-Almirante (Md), o Capitão-de-Mar-e-Guerra (Md) Edson Baltar da Silva. (Do *BONO* nº 171, de 27/3/2002)

ARTE NAVAL

Foi lançado no dia 9 de maio último, no Espaço Cultural da Marinha, Rio de Janeiro, a 6ª edição da publicação *Arte Naval*, de Maurílio Magalhães Fonseca, em dois volumes, totalmente revisada e atualizada. O livro aborda temas ligados a marinharia, estruturas navais e tecnologia. O patrocínio da edição foi da Fundação Estudos do Mar (Femar), com apoio da Liga dos Amigos do Museu Naval (LAMN).

O livro pode ser adquirido no Departamento de Publicações e Divulgação do Serviço de Documentação da Marinha, na Ilha das Cobras, Rio de Janeiro, ao preço de 60 reais (os dois volumes).



LANÇAMENTO DE LIVRO TÉCNICO

Foi lançado no dia 16 de abril de 2002, na sede da Editora Atlas, Rio de Janeiro, o livro *Tomada de Decisão Gerencial*. A obra foi desenvolvida pelo seguintes especialistas no assunto: Capitão-de-Corveta Carlos Francisco Simões Gomes, doutor em Ciências da Engenharia de Produção e gerente de Projetos do Centro de Análises de Sistemas Navais da Marinha (Casnav); Professor Doutor Luiz Flávio Autran Monteiro Gomes, coordenador do Mestrado Executivo do IBMEC e possuidor da Medalha Amigo da Marinha; e Professor Doutor Adiel Teixeira, coordenador do mestrado e doutorado em Engenharia de Produção da Universidade Federal de Pernambuco.

O livro, certamente, contribuirá para que sejam atingidas as metas estabelecidas para o Casnav pelo Contrato de Autonomia e Gestão. O prefácio da obra é assinado pelo Vice-Almirante Lúcio Franco de Sá Fernandes, diretor do Casnav. (Do *Bono* nº 185, de 4/4/2002)

NAe *SÃO PAULO* RECEBE CARGA EM PALETES

Nos dias 18, 19 e 20 de fevereiro, o Depósito de Material Comum da Marinha no Rio de Janeiro e o Depósito de Subsistência da Marinha no Rio de Janeiro realizaram os primeiros fornecimentos de carga em paletes ao Navio-Aeródromo *São Paulo*.

Por ocasião da faina pioneira, foram entregues sete paletes (plataforma de madeira sobre a qual se empilha carga a fim de transportar em bloco grande quantidade de material) de material comum e cerca de 31 toneladas de gêneros secos e frigorificados, tendo sido alcançada uma redução de 50% no tempo e na mão-de-obra necessários à realização da faina de abastecimento do navio.

A continuidade do fornecimento de material em paletes contribuirá para o rápido aprestamento do meio, elevando o padrão de qualidade de atendimento pelo Sistema de Abastecimento da Marinha (Do *Nomar* nº 719, de 30/3/2002).

CONCURSO DE PLASTIMODELISMO

Nos dias 25, 26 e 27 de janeiro do corrente ano, realizou-se, no Centro Cultural da Marinha em São Paulo, o 2º Concurso de Plastimodelismo do Grupo Sul-Paulistano de Modelismo. O evento teve o apoio do Comando do 8º Distrito Naval e contou com a presença de 150 participantes, que apresentaram 639 trabalhos, e recebeu cerca de 3.000 visitantes.

Embarcações dos mais diversos tipos, civis e militares, aviões, automóveis, motos, caminhões e até naves espaciais dos filmes de ficção puderam ser apreciadas, em todos os seus detalhes, pelos visitantes. Participaram do evento plastimodelistas de São Paulo, Campinas, Jundiaí, Mirasol, Mogi-Mirim, Peruíbe, Ribeirão Preto, São José dos Campos, São Vicente, Sorocaba, Rio de Janeiro e Porto Alegre. (Do *Nomar* nº 718, de 28/2/02)

COMISSÃO OCEANO LESTE

O Navio Oceanográfico *Antares* encerrou, em dezembro passado, a comissão Oceano Leste I, que teve como propósito a coleta de dados de oceanografia física para a caracterização da região oceânica adjacente à costa brasileira, entre Maceió (AL) e Vitória (ES), estando inserida no Plano de Desenvolvimento do Programa Oceano.

Participaram da operação estagiários da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ) e equipes científicas da Universidade Santa Úrsula.

Para a realização de estações oceanográficas, o *Antares* utilizou-se do estado da arte em termos de equipamentos de obtenção de dados em Oceanografia Física, coletando informações de altíssima qualidade, equiparadas àquelas obtidas pelos melhores navios oceanográficos em todo o mundo. (Do *Nomar* nº 718, de 28/2/2002)

APOIO AO RADIOFAROL DO ARROIO CHUÍ

Com a finalidade de transportar pessoal e material para efetuar reparos no Radiofarol do Arroio Chuí, do Serviço de Sinalização Náutica do Sul, foi realizada, em março último, a Operação Farolex. Participou da operação o 5º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral. O referido radiofarol está localizado no ponto extremo sul do País, fronteira entre o Brasil e o Uruguai. (De *A Macega* nº 3, 2º bimestre/2002)

DESPISTADORES DE MÍSSEIS

Com a fabricação dos primeiros despistadores de mísseis de fabricação no País, em 1986, surgiu a necessidade de avaliar o seu desempenho. Entretanto, testes reais envolvendo um míssil antinavio poderiam acarretar riscos à segurança do navio e à sua tripulação.

Para realizar a avaliação, a Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM) decidiu empregar uma aeronave que viesse a simular a incidência de um míssil sobre um meio de superfície dotado de lançador de nuvem de Chaff.

Para tanto, foi empregado um radar experimental, desenvolvido pela Força Aérea Brasileira (FAB), que apresenta características similares a um radar da cabeça de guiagem de um míssil superfície-superfície.

O cenário foi idealizado de forma a conferir se o radar da aeronave, ao aproximar-se de um navio, seria despistado por meio de uma nuvem de Chaff.

O radar empregado foi o SCP-01, um protótipo em fase de aceitação pelo Departamento de Pesquisas e Desenvolvimento da FAB, órgão de direção setorial que coordena e supervisiona as atividades de pesquisas espaciais do Comando da Aeronáutica.

A parceria foi efetivada com base no interesse de ambas instituições em testar seus equipamentos e sistemas.

Os testes foram executados na área litorânea compreendida entre Rio de Janeiro e São Sebastião (SP), no período de 23 a 26 de outubro de 2001. Participaram do evento as Fragatas *Bosísio* e *Niterói*, a Corveta *Júlio de Noronha* e uma aeronave UH-13. (Do *Nomar* nº 718, de 28/2/2002)

PROGRAMA ARQUIPÉLAGO REALIZA 100ª EXPEDIÇÃO CIENTÍFICA

O Programa Arquipélago realizou sua 100ª expedição científica em dezembro de 2001, após três anos e seis meses de atividades. Nesse período, contou com a participação de 188 pesquisadores, que desenvolveram, no Arquipélago de São Pedro e São Paulo, na altura da costa do Rio Grande do Norte, 21 projetos de pesquisas nas

áreas de oceanografia, biologia, recursos pesqueiros, meteorologia, sismografia, geologia e geofísica.

No momento, a Estação Científica do Arquipélago de São Pedro e São Paulo é ocupada permanentemente por três ou quatro pesquisadores pertencentes às diversas instituições acadêmicas do País, sendo substituídos a cada 15 dias.

O desenvolvimento de pesquisas científicas naquele importante espaço marítimo, com a presença permanente de pesquisadores, reveste-se de enorme importância para o País. (Do *Nomar* nº 718, de 28/2/2002)

CONFERÊNCIA DO MINISTRO DA DEFESA NA EGN

No dia 15 de março último, a Escola de Guerra Naval recebeu a visita do ministro da Defesa, Geraldo Magela da Cruz Quintão, que, acompanhado do comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sérgio Chagasteles, proferiu conferência sobre o tema "A atuação do ministério da Defesa".

A conferência foi dirigida aos alunos dos cursos de Altos Estudos Militares, das três Forças Armadas, totalizando mais de 200 ouvintes.

Presentes à Conferência estavam, ainda, o chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo, e o Diretor-Geral do Departamento de Ensino de Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Fernando de Almeida Vasconcellos, entre outras autoridades das Forças Armadas. (Do *Nomar* nº 719, de 30/3/2002)

ENCONTRO INTERNACIONAL DE DIRETORES DE REVISTA DE MARINHA

A *Revista General de Marina*, da Espanha, em sua edição de novembro de 2001, publicou notícia sobre o Encontro Internacional de Revistas de Marinha, realizado no Rio de Janeiro de 12 a 14 de setembro daquele mesmo ano, por ocasião das comemorações dos 150 anos da *Revista Marítima Brasileira*. A matéria tece comentários sobre o ambiente cordial e de entendimento entre os participantes do evento.

Reproduzimos a seguir alguns trechos da notícia da *Revista General de Marina*:

"O tema central do encontro proposto pelo país anfitrião foi 'As revistas de Marinha na formação da opinião pública. O pacifismo e o antimilitarismo'. O tema, entretanto, serviu de motivação para o intercâmbio de idéias e experiências entre os participantes, que debateram, entre outras coisas, o presente momento pelo qual passa a comunicação mundial, onde a evolução tecnológica nas áreas de informática, transportes e telecomunicações permite imediata integração dos habitantes dos mais longínquos países, que tem como conseqüência a conformação de padrões de pensamento e que, em certas ocasiões, a opinião pública constitui-se em resultados de cam-

panhas de comunicação destinadas a sensibilizá-la, para apoiar ou rechaçar determinada causa.

Neste cenário globalizado, as revistas de Marinha não constituem um meio de comunicação de massa, mas sim dirigidas aos profissionais do mar e aos leitores interessados em assuntos navais e marítimos, mas, de qualquer forma, tais publicações têm se constituído em ferramentas fundamentais para promover e preservar a consciência marítima dos seus países, daí a importância que sejam distribuídas aos dirigentes do Poder Executivo e do Legislativo, às bibliotecas públicas, universitárias e de centros culturais.

Apesar do tempo apertado, dividido entre sessões pela manhã e à tarde, onde os participantes expuseram suas idéias, seguindo-se trabalhos para a redação e aprovação das atas do Encontro, houve tempo, graças à magnífica organização do programa, para visitar a Escola Naval, o Arsenal de Marinha, o remodelado Porta-Aviões *São Paulo*, o Espaço Cultural da Marinha e a Base Naval do Rio de Janeiro, realizando-se a travessia da Baía de Guanabara a bordo do Rebocador *Laurindo Pitta*, único remanescente da Marinha do Brasil que participou da Primeira Guerra Mundial, e que se manteve perfeitamente conservado e operativo para missões de representação. O passeio foi concluído com uma visita à Ilha Fiscal, onde existe um 'castelinho' de estilo gótico-provençal e famoso por ali ter sido realizado o último baile do Império, alguns dias antes da proclamação da República. O local foi recentemente restaurado pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha.

Por estas páginas, desejamos à nossa fraternal e admirada *Revista Marítima Brasileira* muitas felicidades ao completar tão celebrado aniversário e sua límpida trajetória ao longo de 150 anos, 'difundindo tudo quanto tem podido contribuir para o melhoramento e progresso da Marinha de Guerra e Mercante do Brasil', tal como afirmava o fundador da publicação, o Primeiro-Tenente Sabino Elói Pessoa, em seu primeiro número, publicado em 1º de março de 1951. Estas felicitações estendemos ao diretor do Serviço de Documentação da Marinha – órgão responsável pela publicação da revista –, Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Roberto Oliveira Mesquita Spränger, excelente anfitrião, e a toda a equipe de profissionais que fazem a *Revista Marítima Brasileira*."

O DESCOBRIMENTO DO RIO DE JANEIRO

Com o objetivo de comemorar os 500 anos de descobrimento da Baía de Guanabara (que, àquela época, 1502, ainda não era assim chamada), foi aberta, em 9 de maio último, no Espaço Cultural da Marinha, RJ, a exposição "O Descobrimento do 'Rio de Janeiro'". Tendo como perspectiva a história marítima, a mostra narra o desenvolvimento dos conhecimentos geográficos no Ocidente até o descobrimento da baía do "Rio de Janeiro", bem como a evolução de sua cartografia no período colonial brasileiro. Também é estabelecido um paralelo entre o ontem e o hoje na geografia da Baía de Guanabara.

Com farta apresentação de documentos, são abordados tópicos/módulos sobre a influência da visão ptolomaica do mundo na cartografia ocidental; o trato da Coroa de Portugal para com a informação cartográfica (o sigilo); Gonçalo Coelho, o real descobridor do "Rio de Janeiro" e as expedições do período; e a evolução da cartografia da Baía de Guanabara, inaugurada com Hans Staden, chegando-se até os dias atuais.

Assim, tendo por base esses 500 anos de história do "Rio de Janeiro", o Espaço Cultural da Marinha expõe, dentre outros registros, réplicas dos mapas-múndi de Fra Mauro, Henricus Martellus e Juan de la Cosa, o globo de Martin Behain, a carta de Pedro Reinel, a carta-portulano de Jorge Aguiar, o Planisfério de Cantino, a Carta Atlântica de Piri Reis, o Roteiro de Todos os Sinais, a Carta 10 da Costa do Brasil de Diogo Soares, além de litografias e fotos panorâmicas da Baía de Guanabara (séculos XVIII-XXI).

Mas os festejos dos cinco séculos do descobrimento da portentosa baía não param por aí. Para a garotada, está sendo desenvolvido o Projeto "Conhecendo e Brincando" no Espaço Cultural da Marinha, que encenou em maio a peça "O Descobrimento do Brasil" e, em junho e julho, passou a apresentar "O Descobrimento do 'Rio de Janeiro'". As sessões ocorrem aos sábados e domingos, às 13h30 e às 15 horas, com oficina de arte após a segunda apresentação. (Do Informativo Cultural da DPHCM/SDM nº 9)

REATIVADA A ESCOLA TÉCNICA DO ARSENAL DE MARINHA

A nova ETAM

O comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sérgio Chagasteles, juntamente com o ministro da Defesa, Geraldo Magela da Cruz Quintão, e o ministro da Educação, Paulo Renato Souza, reinauguraram a Escola Técnica do Arsenal de Marinha (ETAM), no Rio de Janeiro, reestruturada pelo MEC por meio do Programa de Expansão da Educação Profissional (Proep), com investimentos de R$ 2 milhões.

Criada em 18 de agosto de 1923, a ETAM teve sua história marcada pela forte liga-

ção com o Arsenal de Marinha e com as atividades de construção, manutenção e reparo naval, que sempre exigiram uma qualificação de mão-de-obra nem sempre disponível no mercado de trabalho.

Para a reativação da ETAM, o Ministério da Educação assinou convênio com a Marinha em abril de 1999, financiando a construção do prédio de quase 3 mil m² e dos equipamentos de sete laboratórios. A escola tem, ainda, uma biblioteca e um auditório.

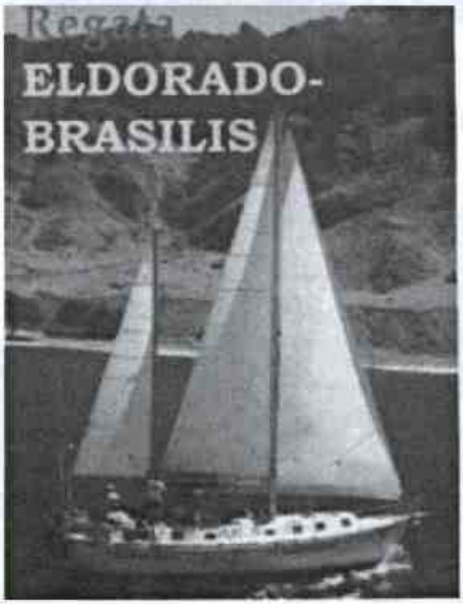
A ETAM, desativada em 1992, voltou a ministrar cursos técnicos para profissionais civis. São 160 vagas anuais, que, até 2007, chegarão a 520. A escola oferece, também, 480 vagas em 30 cursos de qualificação e requalificação em nível básico de Educação Profissional. Há a previsão de dobrar a capacidade em cinco anos.

Atualmente, ministra cursos para profissionais civis de Estruturas Navais, Mecânica, Eletrotécnica, Eletrônica, Mecânica de Motores Navais, Desenhista de Estrutura Naval, Desenhista Mecânico Naval, Desenhista Eletricista Naval e de Edificações de Estruturas Navais.

Em princípio, todos os profissionais que se formarem serão aproveitados no próprio Arsenal como funcionários civis. (Do *Nomar* nº 719, de 30/3/2002)

REGATA ELDORADO-BRASILIS

Foi realizada, no período de 19 a 31 de janeiro de 2002, a 3ª edição da Regata Eldorado-Brasilis, no percurso Vitória-Ilha da Trindade-Vitória. Participaram 14 veleiros oceânicos, dentre eles o *Quiricomba*, da Escola Naval.

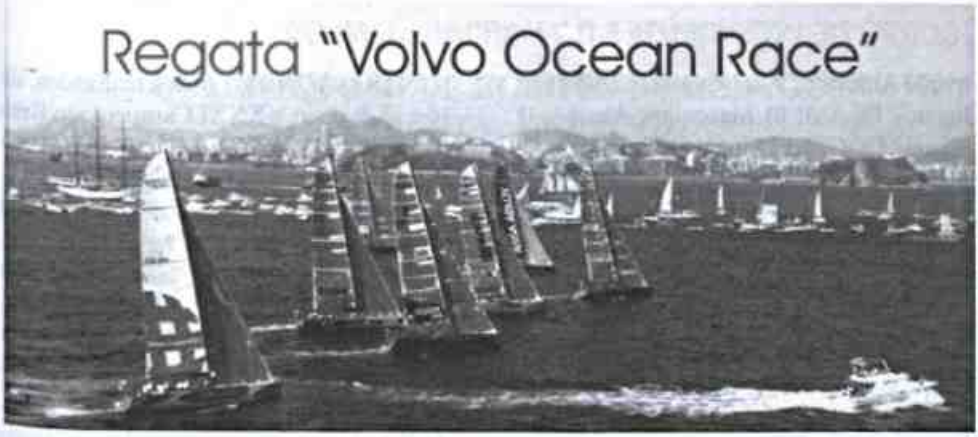


Esta é a regata de maior percurso realizada no Brasil, abrangendo um total de 1.260 milhas náuticas. Por ocasião da passagem da flotilha pela Ilha da Trindade, foi colocada uma placa em homenagem ao velejador neozelandês Peter Blake, figura ilustre da comunidade náutica.

O Rebocador de Alto-Mar *Triunfo* participou ativamente da regata, realizando apoio logístico aos veleiros e mantendo um acompanhamento das posições da flotilha, garantindo, assim, a segurança e a tranqüilidade das tripulações.

Durante a regata, um repórter da Rádio Eldorado FM/AM, da cidade de São Paulo, embarcado no Rebocador *Triunfo*, realizou várias entrevistas ao vivo, via satélite, com o comandante do navio sobre o apoio prestado pela Marinha, bem como sobre as atividades diárias de bordo.

O trabalho da Marinha na Eldorado-Brasilis foi bastante elogiado e reconhecido, tanto pela imprensa como pela comissão organizadora do evento. (Do *Nomar* nº 719, de 30/3/2002)



REGATA VOLVO OCEAN RACE

Foi realizado no dia 9 de março de 2002, às 13h30, o Tiro de Largada da 5ª Etapa, Rio de Janeiro-Miami, da Regata Volvo Ocean Race, pelo Navio-Veleiro *Cisne Branco*, fundeado nas proximidades da Escola Naval, no Rio de Janeiro.

Para o evento foi montado, na Marina da Glória, um estande institucional sobre a Marinha do Brasil. Houve, ainda, uma apresentação da Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais.

A Capitania dos Portos do Rio de Janeiro coordenou a segurança marítima e a inspeção naval, empregando nove embarcações, um helicóptero e, aproximadamente, 70 militares, além do Navio-Patrulha *Guaporé*, que acompanhou a regata até o final da tarde.

Participam da regata oito veleiros classe *VO 60* (Volvo Ocean de 60 pés): o *Amer Sports One* e o *Amer Sports Too* (ambos da Finlândia/Itália), *Assa Abloy* (Suécia), *Djuice* (Noruega), *Illbruck Challenge* (Alemanha), *News Corporation* (Austrália), *Team Seb* (Suécia) e *Tyco* (Bermudas). Cada veleiro é tripulado por 12 homens, exceto o *Amer Sports Too*, que possui apenas mulheres na sua tripulação. (Do *Nomar* nº 719, de 30/3/2002)

RESULTADOS ESPORTIVOS

Foi realizada, em 19 de março de 2002, a **I Regata Aniversário do Corpo de Fuzileiros Navais, do II Circuito Poder Marítimo de Remo em Escaler**. O evento aconteceu na Lagoa Rodrigo de Freitas, Rio de Janeiro, com a participação de várias OM da Marinha, dos clubes de Remo do Rio de Janeiro e da Transpetro.

A Banda do Corpo de Fuzileiros Navais fez várias apresentações durante as competições e houve, ainda, exposição de equipamentos e armamento do CFN.

Foi o seguinte o resultado geral da Regata:

– Prova Feminina: 1º lugar – Flamengo; 2º lugar – Diretoria de Engenharia Naval (DEN); 3º lugar – Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA); 4º lugar – Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM); 5º lugar – Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) e 6º lugar – Botafogo.

– Prova Masculina: a) Veteranos: 1º lugar – Clube de Regatas Piraquê; 2º lugar – Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN); 3º lugar – Flamengo; 4º lugar – Botafogo; 5º lugar – Centro de Ins-

trução Almirante Wandenkolk (CIAW) e 6º lugar – DSAM; b) Masculino Aberto: 1º lugar – CGCFN; 2º lugar – Flamengo; 3º lugar – CIAA; 4º lugar – CIAW; 5º lugar – Escola Naval (EN); 6º lugar – Botafogo; 7º lugar – CIAGA; 8º lugar – DSAM.

O II Circuito de Remo Escaler apresenta, até o momento, o seguinte resultado:

– Prova Feminina: Flamengo – 10 pontos; DEN – 7 pontos; CIAA – 5 pontos; DSAM – 3 pontos; CIAGA – 2 pontos e Botafogo – 1 ponto.

– Veteranos: Piraquê – 10 pontos; CGCFN – 7 pontos; Flamengo – 5 pontos; Botafogo – 3 pontos; CIAW – 2 pontos e DSAM – 1 ponto.

– Masculino Aberto: CGCFN – 10 pontos; Flamengo – 7 pontos; CIAA – 5 pontos; CIAW – 3 pontos; EN – 2 pontos e Botafogo – 1 ponto.

A equipe que representou a Marinha no **1º Campeonato Sul-Americano de Orientação do Conselho Internacional de Desporto Militar** (CISM), composta pelos Primeiros-Sargentos (FN) Medeiros e Ludgério e pelo Terceiro-Sargento (FN) Santana, foi a primeira colocada na prova de revezamento, chegando à frente das equipes do Chile, do Equador e da própria equipe do Brasil. O campeonato foi realizado em Guarapuava, Paraná, de 19 a 25 de abril último. A representante feminina da Comissão de Desportos da Marinha, Terceiro-Sargento (EF) Penny, obteve o 4º lugar individual, dentre nove participantes.

A Marinha participou também do **XL Campeonato Brasileiro de Tiro das Forças Armadas 2002**, realizado na Academia Militar das Agulhas Negras, em Resende, Rio de Janeiro, de 29 de abril a 3 de maio. Foram os seguintes os resultados da competição: 1º lugar geral – Exército, com 8.782 pontos; 2º lugar geral – Marinha, com 8.011 pontos; e 3º lugar geral – Aeronáutica, com 6.529 pontos.

No Rio de Janeiro, foram realizados, de 16 a 18 de maio, o **XXXI Campeonato Brasileiro de Judô e o XXXII Campeonato Brasileiro das Forças Armadas de Natação**.

Na modalidade de Judô, a Marinha obteve, por equipe, o 2º lugar (o Exército ficou com o 1º e a Aeronáutica com o 3º) e destacaram-se individualmente o Segundo-Sargento Alexandre, da BNRJ (bronze/pesado), o Terceiro-Sargento Jinkings (bronze/absoluto), o Cabo Aldo, do Navio-Hidrográfico *Sirius* (bronze/ligeiro) e os Marinheiros Cleiberton, do CEFAN (prata/meio leve); Califa, da BNRJ (bronze/meio leve) e Xavier, do SDM (bronze/meio-médio).

Na modalidade de natação, a Marinha obteve o 1º lugar com sua equipe feminina (a Aeronáutica ficou em 2º e o Exército em 3º), com as seguintes atletas: Primeiros-Tenentes Vanessa, da EAMES, 1º lugar nos 50 metros peito e nos 50 metros livre (recorde nas duas provas), e Josinete, da PNNSG, 3º lugar nos 50 metros livre, e Capitão-Tenente Natália, do CIAMA, 3º lugar nos 50 metros peito. A equipe da Marinha obteve, ainda, o 1º lugar no revezamento 4 x 50 metros livres (recorde) com a Capitão-Tenente Regina, do SDM; Capitão-Tenente Natália; Primeiro-Tenente Josinete e Primeiro-Tenente Vanessa.

Já a equipe masculina de natação da Marinha obteve o 3º lugar (a da Aeronáutica ficou em 1º e a do Exército em 2º). Destacaram-se os seguintes atletas: Primeiro-Tenente Padilha, da DSAM, 3º lugar nos 200 metros *medley* e nos 100 metros peito; Segundo-Sargento John, do CIAMA, 3º lugar nos 100 metros livre e nos 50 metros livre; e Soldado (FN) Daniel, do CIASC, 2º lugar nos 400 metros livre.

(Dos *Bonos* nºs 167, de 26/3/2002; 260, de 9/5/2002, e 303, de 29/5/2002)

QUALIFICAÇÃO DE EQUIPES DE CONVÔO – FRAGATA *ABOLIÇÃO*

Foi incorporada recentemente ao Centro de Instrução Almirante Adalberto Nunes (CIAAN) a Fragata *Abolição*, que será empregada como importante recurso instrumental em apoio à qualificação das equipes de convôo das unidades de superfície da Marinha.

O seu convôo em tudo se assemelha aos das fragatas classe *Niterói*. A *Abolição* é dotada de hangar, redes de proteção e outros dispositivos, a fim de possibilitar o treinamento, o mais próximo possível da realidade, das equipes de orientação, manobra e crache. (De *A Macega* 01/02-2002)

TREINAMENTO DE ESCAPE PARA AERONAVES SUBMERSAS

Muitas Marinhas, entre elas a do Brasil, adotaram a prática de treinamento para o escape de aeronaves submersas. Isso porque os registros de acidentes com helicópteros no mar (crache ou pouso forçado na água) mostram que muitos tripulantes morrem não em conseqüência de traumatismos, mas por afogamento, durante a imersão da aeronave.

O Centro de Instrução Almirante Adalberto Nunes (CIAAN) possui uma unidade de treinamento para o escape, cujo módulo principal consiste em uma réplica de cabine de helicóptero de porte médio, que atende não somente os aeronavegantes da Marinha, como também o pessoal de outras instituições militares e civis, inclusive do exterior. (De *A Macega* 01/02-2002)

TREINAMENTO COM RECURSOS DE REALIDADE VIRTUAL

Foi inaugurado recentemente, por ocasião do "Ground School 2002" para os novos pilotos da Força Aeronaval, o CBT (Computer Basic Training), que vem permitir melhor aproveitamento dos alunos, em função dos recursos audiovisuais disponíveis, além da substancial redução da carga horária dos instrutores.

Integrado ao CBT, o emulador, simulador de emprego tático da aeronave, tem apresentado excelentes resultados, trazidos pelo aumento do rendimento dos pilotos durante o vôo e redução de horas de vôo necessárias à manutenção do nível de adestramento.

AVIÃO AF-1A LANÇA 1º MÍSSIL AR-AR DA MARINHA DO BRASIL

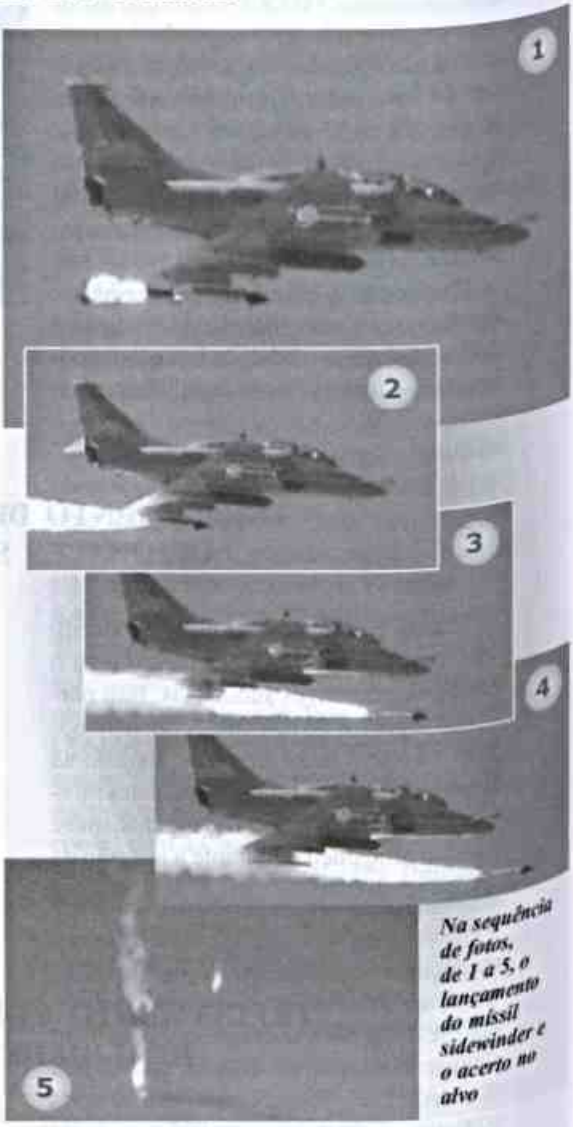
A aeronave N-1002 efetuou com sucesso, em 6 de dezembro de 2001, o primeiro lançamento de um míssil ar-ar da história da Marinha, dando continuidade à ascensão operacional do 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (VF-1).

O lançamento do míssil Sidewinder AIM-9H foi realizado no Centro de Lançamento da Barreira do Inferno (CLBI), localizado em Natal, Rio Grande do Norte. Trata-se de um míssil supersônico, com propulsão a combustível sólido e projetado para combates aéreos a curta distância.

No evento, foram empregadas duas aeronaves AF-1A, que se deslocaram, sem escalas, de São Pedro da Aldeia, no Estado do Rio de Janeiro, para Natal, e um SH-3, que prestou apoio logístico e alerta SAR.

Para o êxito desse empreendimento, a colaboração da Força Aérea Brasileira (FAB), destacando-se o apoio da Divisão de Ensaios em Vôo do Centro Tecnológico da Aeronáutica (CTA) e do Comando Aéreo de Treinamento (CATRE), onde as aeronaves ficaram baseadas.

O propósito maior do evento foi o de testar os lotes de Sidewinder, adquiridos juntamente com a aeronave, após terem sido submetidos a um processo de revitalização em firmas nacionais, sob a supervisão da Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM) e do Centro de Mísseis e Armas Submarinas da Marinha (CMASM). (De *A Macega* 01-02/2002)



Na sequência de fotos, de 1 a 5, o lançamento do míssil sidewinder e o acerto no alvo

OPERAÇÃO DRAGÃO XXXVI

Foi realizada no período de 1 a 12 de dezembro de 2001, na região de Itaoca (ES), a Operação Dragão XXXVI. Participaram o Navio de Desembarque-Doca *Rio de Janeiro*, o Navio de Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia*, os Navios-Transportes de Tropas *Custódio de Mello* e *Ary Parreiras* e o Rebocador de Alto-Mar *Tridente*, além de quatro helicópteros, quatro aeronaves AT-27 da Força Aérea

Brasileira (FAB) e uma Unidade Anfíbia de Fuzileiros Navais.

O Comando da Força-Tarefa Anfíbia ficou a cargo do comandante da Primeira Divisão da Esquadra e o comando da Força de Desembarque coube ao comandante da Divisão Anfíbia.

O exercício teve como propósito manter o grau de prontidão da Esquadra e da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE) e adestrar uma organização-por-tarefas, no valor de uma Unidade Anfíbia, na execução do assalto anfíbio, buscando um constante entrosamento entre os navios e as unidades da FFE.

A operação contou com a participação de cerca de 3.500 militares, distribuídos pelas diversas unidades navais, aeronavais e de fuzileiros navais presentes na região. O exercício contou, ainda, com a presença de observadores do Ministério da Defesa e das Marinhas da Inglaterra, Guiana, México, Uruguai e Venezuela.

Além do desenvolvimento do exercício, a Marinha do Brasil realizou as operações de assistência cívico-social (ACISO), que compreenderam palestras sobre as diversas modalidades de ingresso na Marinha, a recuperação estrutural de escolas da rede municipal de ensino e da Praça Marinha do Brasil, a realização da Olimpíada da Juventude Amiga da Marinha e de um concurso de redação para os alunos das escolas locais. Foi realizada, ainda, a distribuição de roupas para a população carente e a entrega da Medalha Amigo da Marinha para personalidades regionais, além do já tradicional atendimento médico e odontológico aos moradores das localidades de Marataízes, Barra do Itapemirim e adjacências.

Esse atendimento enfatizou as medidas preventivas e foi prestado por meio das clínicas de pediatria, oftalmologia, ginecologia, médica e odontológica.

Os postos móveis de atendimento circularam por fazendas e bairros do interior, atendendo aos funcionários dessas fazendas e à população carente. Foram distribuídos medicamentos e *kits* de higiene oral.

Participaram médicos e enfermeiros de diversas organizações militares, além dos acadêmicos de medicina e odontologia da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), especialmente convidados para conhecer um pouco mais das atividades da Marinha. Foram realizados cerca de 4 mil atendimentos à população local. (Do *Nomar* nº 718, de 28/2/2002)

OPERAÇÃO UNITAS XLII

O Grupo-Tarefa 138-2, formado pelas Fragatas *Dodsworth* e *União* e pelo Navio-Tanque *Gastão Motta*, participou, no período de 6 a 19 de novembro de 2001, da Operação Unitas XLII, em conjunto com outros 11 navios de guerra da Marinha dos Estados Unidos, do Uruguai, da França e da Espanha. O Grupo-Tarefa contou, ainda, com o Submarino *Tapajó* e aeronaves.

A Operação foi realizada no Uruguai e teve como um de seus propósitos elevar o nível de adestramento dos navios da Esquadra, com a integração de uma força-tarefa multinacional e o estreitamento dos laços de amizade com as Marinhas dos países participantes.

Durante a fase de mar, foram conduzidos exercícios de ações de superfície, transferência no mar, operações aéreas, guerra anti-submarino e trânsito com oposição de submarinos, durante as fainas de reabastecimento. Nesse último exercício, o elevado desempenho apresentado pelo Submarino *Tapajó* mereceu nota publicada na coluna especializada em defesa do jornal da cidade de Norfolk, nos Estados Unidos.

A Operação Unitas XLII foi encerrada no Porto de Montevidéu, Uruguai. (*Nomar* 718)

INTENSIFICADAS AS OPERAÇÕES NO NAe *SÃO PAULO*

A Força Aeronaval intensificou suas atividades com as operações ARAEX e URUEX, realizadas em conjunto, respectivamente, com as Marinhas da Argentina e do Uruguai. Foram embarcados quatro AF-1 *Skyhawk*, dois UH-12 *Esquilo Monuturbina*, um UH-14 *Super Puma* e um AH-11A *Super Lynx* (embarcado na F-49).

A ARAEX tem como propósito contribuir para o estreitamento dos laços de amizade entre o Brasil e a Argentina e a elevação do grau de prontidão operativa das unidades envolvidas.

Com esse propósito, a Armada Argentina operou a bordo do Navio-Aeródromo *São Paulo* com aeronaves *Super Etendard*, *Tracker* e helicópteros. (De *A Macega* nº 3)

RECUPERAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DA AVIAÇÃO NAVAL

A aeronave N-7010 está sendo recuperada pela Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, no Estado do Rio de Janeiro, num trabalho que visa a enriquecer o acervo de aeronaves históricas do Museu da Aviação Naval. Este avião se encontrava, até fevereiro de 2001, sob a custódia do Museu Aeroespacial, da Aeronáutica, no Campo dos Afonsos.

As primeiras aeronaves S-55 Whirlwind, carinhosamente chamadas de "Vaca", chegaram a bordo do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* em 1961. Esses meios, orgânicos do navio, pertenciam ao Destacamento Aéreo Embarcado, subordinado ao Departamento de Aviação. Juntamente com as aeronaves S-51 Widgeon, constituíram posteriormente o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral. (De *A Macega* nº 01/02-2002)

FEIRA DO LIVRO NA EGN

No período de 20 a 25 de abril de 2002, foi realizada a I Feira do Livro da Escola de Guerra Naval (EGN). O evento aconteceu na Biblioteca da EGN, no bairro da Urca, Rio de Janeiro.

A Feira reuniu diversas editoras com o propósito de expor e vender livros nas áreas de Ciência Militar, Contabilidade, Estratégia Militar, História do Brasil e História Geral, História Naval, Política Internacional, Ciência Política, Administração Pública, Direito Internacional, Geografia Econômica, Poder Marítimo, Relações Internacionais, Liderança, Administração, Economia, Psicologia, História Militar, Poder Naval, Ética e Lógica. (Bono 204 de 16/4)

HINOS PÁTRIOS PELA BANDA DOS FUZILEIROS NAVAIS

O Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais, por intermédio de sua Assessoria de Relações Públicas, iniciou a distribuição para todas as OM, via Centro Postal da Marinha, do CD *Hinos Pátrios*. O referido CD é fruto da parceria da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais com o Coral do Centro Universitário do Triângulo (UNIT) e a PlayArte Music.

Este trabalho visa ao desenvolvimento do civismo junto ao público em geral e também ao apoio à realização de cerimônias. Outras informações podem ser obtidas pelos telefones (0XX21) 3870-6627 ou 8110-6627.

PRÍNCIPE DE GALES É TRANSPORTADO POR HELICÓPTERO DA MARINHA

Por ocasião de sua visita ao Estado de Tocantins, em 5 de março último, o Príncipe Charles e sua comitiva foram transportados pelo helicóptero *Super-Puma*, da Marinha brasileira. O transporte foi feito a pedido do governador do Estado de Tocantins, Siqueira Campos.

Este acontecimento aumentou o rol de passageiros ilustres transportados pelo Esquadrão HU-2, que já conta com o nome do Papa João Paulo II, de alguns presidentes e de diversas outras altas autoridades. (De *A Macega* nº 3, 2º bimestre/2002)

HELICÓPTEROS REALIZAM EVACUAÇÃO AEROMÉDICA

No dia 13 de dezembro de 2001, **a aeronave *Lince* N-4004, a partir da Fragata *União*** (F-45), resgatou um tripulante com princípio de enfarte do barco pesqueiro *Auster*, de bandeira hondurenha, que se encontrava a cerca de 900 milhas náuticas (MN) da costa brasileira.

No dia 26 de dezembro, o Esquadrão HA-1 realizou outra missão de evacuação aeromédica, desta vez com a **aeronave *Lince* N-4013, embarcada no Contratorpedeiro *Pernambuco***, resgatando um tripulante do navio pesqueiro *Pescarosa Primeiro* acometido de acidente vascular cerebral. O recolhimento foi efetuado a 65 milhas náuticas do navio-mãe, que se encontrava a cerca de 400 MN do Farol de São Tomé. Já por ocasião da Operação ATLASUR V, realizada de 7 de março a 13 de abril, um militar **da Fragata *Bisísio*** foi evacuado para **o aeródromo de Walvis Bay, na Namíbia**, distante cerca de 40 milhas do local onde o navio navegava, após ser encontrado inconsciente na praça de máquinas. A ação de socorro foi realizada com sucesso pela tripulação do N-7068 do Esquadrão HU-1. Algumas horas depois, a aeronave regressou para bordo trazendo o militar em bom estado de saúde. (De *A Macega* nºs 2 e 3, 1º e 2º bimestres/2002)

LANÇAMENTO DE "A MARINHA OCEÂNICA DO SÉCULO XXI", DE EDUARDO ÍTALO PESCE

Recebemos o livro do nosso colaborador emérito Professor Eduardo Ítalo Pesce – "De Costas para o Brasil – A marinha oceânica do século XXI", editado pelo próprio autor em abril deste ano.

A obra, como tantas outras matérias do Professor Pesce, representa o alerta à Nação sobre a gravidade do enfraquecimento das Forças Armadas. Há muitos anos o Prof. Pesce tece considerações sobre estratégia militar. Do resumo feito por ele, publicamos:

"O Brasil necessita superar a visão histórica voltada para dentro, e assumir seu devido lugar no mundo, como potência média que aspira a tornar-se uma grande potência no futuro. No contexto amplo de uma estratégia nacional com orientação marítima, o Brasil necessita de uma Marinha de águas profundas, capaz de representar seus interesses no exterior, além de servir como protótipo de uma verdadeira Marinha oceânica no futuro. Em tempo de paz, tanto em períodos de normalidade como durante as crises internacionais, uma Marinha de porte médio, com alguma capacidade oceânica, pode ser empregada na defesa dos interesses nacionais em águas relativamente distantes. A Marinha do Brasil atual poderá evoluir no sentido de tornar-se uma força naval oceânica, com capacidade de projeção de poder, constituída por uma Esquadra balanceada, nucleada em um ou mais navios-aeródromos e integrada por navios de combate de superfície, submarinos de ataque nucleares e convencionais e uma força anfíbia adequada. Estes meios deverão ser projetados e construídos no País. Para isso, será necessário reativar a indústria nacional de construção naval militar com encomendas para um Programa Naval de emergência. Além disso, o valor dos investimentos no setor de defesa deveria ser elevado."

GOVERNADOR DO ACRE VISITA O NAsH *DOUTOR MONTENEGRO*

O Navio de Assistência Hospitalar *Doutor Montenegro* recebeu, no dia 19 de janeiro, a visita do governador do Estado do Acre, Jorge Ney Vianna Macedo Neves, acompanhado da secretária de Saúde do Estado, Greice Mônica Rocha. O evento

aconteceu na cidade de Cruzeiro do Sul, marcando o início dos acontecimentos da Comissão Asshop Pólo Acre 2002, que tem como propósito prestar assistência hospitalar às populações ribeirinhas do Alto Juruá, concentrando-se, principalmente, nas cidades de Cruzeiro do Sul, Rodrigues Alves, Porto Walter e Marechal Thaumaturgo, no período de janeiro a maio, coincidindo com a época da cheia do Rio Juruá.

Durante a estadia em Porto Walter, foram realizados vários atendimentos médicos, odontológicos e procedimentos de enfermagem, bem como palestras sobre saúde e higiene. A equipe médica embarcada realizou três partos a bordo do navio. (Do *Nomar* nº 719, de 30 de março de 2002)

Governador do Acre a bordo do "Doutor Montenegro"

MINISTRO DA DEFESA VISITA ALCATRAZES

O ministro da Defesa, Geraldo Magela da Cruz Quintão, presenciou, nos dias 4 e 5 de fevereiro último, as manobras militares realizadas na Ilha de Alcatrazes, ao largo do Estado de São Paulo, pelo Grupo-Tarefa 801.2, composto pela Fragata *Liberal* e pelo Navio-Desembarque Doca *Ceará*, sob o comando do ComEsqdE-1. Na ocasião, acompanharam o ministro o chefe do Estado-Maior de Defesa, Almirante-de-Esquadra José Alfredo Lourenço dos Santos e os senhores Jadir Dias Proença e João Brígido Bezerra Lima.

O ministro visitou o Posto de Observação (PO) da Raia de Tiro de Alcatrazes e acompanhou, a bordo da Fragata *Liberal*, a realização do EXOP FC-84, tiro direto sobre alvo da Ilha.

Na fragata, teve, ainda, a oportunidade de conhecer a operação do novo Sistema de Combate das fragatas da classe *Niterói* (SICOMFRAG).

A comitiva pernoitou no NDD *Ceará* e, na madrugada do dia 5, acompanhou o lançamento de dois carros-lagarta anfíbios (CLAnf) nas proximidades da Base Naval do Rio de Janeiro. (Do *BONO* nº 718, de 28/2/2002)

PRESIDENTE DA REPÚBLICA VISITA NPFlu *RAPOSO TAVARES*

O Presidente Fernando Henrique Cardoso, juntamente com a esposa, d. Ruth Cardoso, filhos, netos e convidados, passou o período de 9 a 11 de fevereiro último visitando a Estação Ecológica de Mimirauá, localizada nas proximidades da foz do Rio Jupará, no Estado do Amazonas. A Marinha prestou apoio com o Navio-Patrulha Fluvial *Raposo Tavares*, onde pernoitaram e puderam presenciar diversas fainas marinheiras. Esse apoio constou, ainda, do Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas*, no tocante à parte de saúde, da Lancha *Mutirum 3*; da Delegacia Fluvial de Tabatinga, e da Lancha *Rio Içá*, da Agência Fluvial de Tefé, que prestaram

apoio ao controle de embarcações, transporte e segurança.

Após o embarque da comitiva, que ocorreu nas proximidades da localidade de Tefé, onde os navios estavam fundeados, iniciou-se o trânsito para a área da reserva ecológica. Durante o deslocamento, o Presidente pôde presenciar alguns aspectos peculiares da navegação fluvial e constatar as facilidades, limitações e características dos navios e embarcações que operam nas patrulhas dos rios da Amazônia.

O convívio com a tripulação despertou nos convidados grande interesse pela rotina de bordo e, principalmente, pelas atividades desenvolvidas pelos navios na área do CNAO.

Durante a estadia, foi realizado um vôo panorâmico sobre a área da reserva, utilizando-se de uma aeronave do 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral.

Momentos antes de desembarcar e retornar a Brasília, o Presidente expressou seus sentimentos de gratidão e reconhecimento, deixando a seguinte mensagem no Livro do Navio: "Foi com imenso prazer que testemunhei a perícia, a dedicação e o patriotismo da tripulação do *Raposo Tavares*. É assim que se garante a Amazônia Brasileira e se atende às populações da região. Grato, ademais, pela atenção constante que o comandante e a tripulação dispensaram a minha família e a mim". (Do *Nomar* nº 718, de 28/2/2002)

POSSE DO DIRETOR DE SISTEMAS DE ARMAS DA MARINHA

O Vice-Almirante Carlos Afonso Pierantoni Gambôa transmitiu, em 19 de abril de 2002, o cargo de Diretor de Sistemas de Armas da Marinha ao Vice-Almirante Ronaldo Fiuza de Castro.

PALAVRAS DE DESPEDIDA DO ALMIRANTE PIERANTONI

"Prezado Almirante Fiuza

Tenho a certeza de que Vossa Excelência pôde vivenciar, nas duas últimas semanas, o agitado dia-a-dia da Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha. A complexidade, variedade e a profundidade com que são tratados os assuntos afetos à DSAM, que de maneira sintética podem ser resumidos naqueles que lidam com o último argumento da vontade nacional, são cativantes e motivadores.

Valho-me então de meu primeiro comandante, Almirante Darly Corrêa, para apresentar alguns aspectos de como foi gratificante dirigir os Sistemas de Armas da Marinha. O Almirante Darly, em sua ordem de serviço de despedida do serviço ativo, empregou, ao iniciar as sentenças de sua fala, a expressão "valeu a pena".

Valeu a pena receber a cada dia o "bom-dia" das ascensoristas e dos militares e civis da DSAM. Mais do que um gesto de educação, eles demonstravam o apreço e o carinho para com o diretor.

Valeu a pena acompanhar e participar das competições de remo e vela no Escaler *Elétron*, e ter a certeza de que os esportes náuticos uniram e motivaram não só a Diretoria como também outras OM e clubes cariocas.

Valeu a pena, em estreita parceria com a Emgepron, o Consórcio Integrador e as empresas fornecedoras de equipamentos, verificar os progressos do Empreendimento Modular – ModFrag. Estamos atrasados em relação ao cronograma inicial, que, apesar de detalhadamente confeccionado, pelo ineditismo do trabalho, não poderia contemplar todas as variáveis. Estamos, porém, certos de que não existem óbices tecnológicos

intransponíveis e que chegaremos a bom termo. Duas fragatas já se encontram com todos os equipamentos instalados e em testes no mar. A ModFrag é hoje reconhecida nacional e internacionalmente.

Valeu a pena constatar os progressos do Sistema Torpédico de Armas 2000, empreendimento onde a Marinha coloca um seleto grupo de engenheiros navais para acompanhar cada detalhe do desenvolvimento. Os Torpedos 2000 são hoje uma realidade e, ao final do ano, estaremos recebendo o primeiro lote, com amplas possibilidades de nos tornarmos fornecedores de componentes ao parceiro sueco.

Valeu a pena o diálogo franco e aberto com os representantes das empresas fornecedoras de material de defesa, e muitas vezes com seus próprios dirigentes. A troca de idéias implementou os conhecimentos da Diretoria, trouxe experiência administrativa aos oficiais, engenheiros civis e técnicos e foi mantida em nível adequado aos interesses mútuos. Como brasileiro reitero a política adotada de apoiar a indústria de defesa naval, visando a uma gradual e contínua independência no setor, não só em equipamentos como também em conhecimentos.

Valeu a pena constatar a excelência dos trabalhos produzidos nos Centros de Mísseis, Armas, Eletrônica e na Fábrica de Munição Almirante Jurandyr da Costa Müller de Campos. Nos Centros, primeira linha de apoio aos meios combatentes da Marinha, como na Fábrica de Munição, observa-se com clareza amor ao trabalho, criatividade na busca de soluções e vontade de um contínuo aprimoramento. Nessas Organizações, onde nosso Centro é nossa vida, onde mora a eficácia e onde o trabalho bem feito produz resultado perfeito, homens e mulheres projetam, produzem, reparam e instalam munição e equipamentos ligados diretamente à razão de ser de uma Marinha de Guerra.

Valeu a pena a discussão sadia com os técnicos a cada projeto, receber o apelo por mais verba de cada agente, constatar o aprimoramento do controle de armas e munições alicerçado em um SPD motivado, apreciar o trabalho das equipes de catalogação e nacionalização, apreciar o entusiasmo da Faxina do Mestre e dos servidores civis na organização dos eventos envolvendo a Diretoria. Como aprendemos a cada dia.

Valeu a pena o convívio diário e o intercâmbio de conhecimentos entre os Setores Operativos, de Ensino, o Corpo de Fuzileiros Navais, as demais Diretorias Especializadas, o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, o Instituto de Pesquisas da Marinha e o CPN. Liderado nestes dois últimos anos pelos Excelentíssimos Senhores Almirantes-de-Esquadra Longo e Mac Dowell, o Setor do Material, em especial a DSAM, via no DGMM um farol que nos proporcionava a rota segura em meio à complexidade de ventos, correntes e marés que muitas vezes nos causavam dúvidas. Incluo neste parágrafo meus agradecimentos aos Excelentíssimos Senhores Almirantes que partilhavam conosco do salutar convívio em nossas refeições diárias neste mesmo andar, Almirantes Façanha, Brígido e Queiroz.

Almirante Fiuza, muitas outras coisas valeram a pena. Como resumir dois anos e quatro meses em dez minutos? Tenho a certeza de que, como eu, o amigo experimentará esta inexorável sensação de perda na passagem deste inesquecível, cativante e motivador cargo de diretor de Sistemas de Armas da Marinha.

Concluímos aqui a metade do nosso *"Pos Juliett"*, e espero que o nosso navio tenha manobrado a contento. Estou desengajando e demandando São Paulo para completar a manobra.

Que o senhor seja muito feliz."

PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE FIUZA

Sejam minhas primeiras palavras como diretor de Sistemas de Armas da Marinha de agradecimentos e confiança.

Agradecimento ao Excelentíssimo Senhor Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sergio Chagasteles, pela indicação de meu nome para tão honroso e almejado cargo, a que me dedicarei, no limite de minha competência, para continuar a obra de ilustres antecessores.

Agradecimento ao Excelentíssimo Senhor Diretor-Geral do Material da Marinha, Almirante-de-Esquadra Jerônymo Francisco Mac Dowell Gonçalves, por presidir esta cerimônia, dando-lhe um especial significado. É uma honra voltar a servir sob as ordens de Vossa Excelência, privilégio que pretendo responder com a minha lealdade irrestrita.

Agradecimento ao amigo, há mais de 40 anos, Vice-Almirante Carlos Afonso Pierantoni Gambôa, pela forma clara, objetiva e transparente com que me passou suas funções. Tenho plena consciência da enorme tarefa que terei para conseguir manter a mesma eficiência conseguida por Vossa Excelência, nos trabalhos desta Diretoria Especializada; resta-me o consolo de conhecer bem as formas de encontrar-lhe em São Paulo.

Agradecimento aos antigos chefes, autoridades, companheiros, amigos do Rio e São Paulo, pelas suas presenças e manifestações de carinho e apoio; este é o estímulo honesto que nos empolga a superar obstáculos e adversidades.

Agradecimento a minha família pelo exemplo, apoio e refúgio que sempre encontrei. Vocês são a razão primeira de todo meu amor, esforço e dedicação.

Agradecimento a Deus por ter me dado a saúde de poder chegar a este dia de alegria e plena realização profissional.

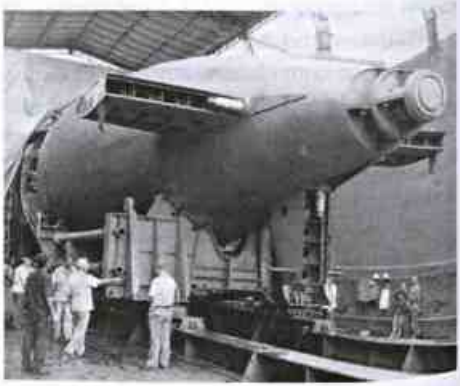
Confiança na tripulação desta Diretoria Especializada e de suas OM subordinadas de que não me faltarão com esforço e lealdade, para juntos conseguirmos tornar melhores, mais eficazes e baratos os sistemas de armas de nossas Forças Navais e de Fuzileiros Navais."

CORTE DO CASCO RESISTENTE DO SUBMARINO *TAMOIO*

No dia 20 de março último, o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) realizou o corte do casco do Submarino *Tamoio*, que se encontra docado no Dique Almirante Schieck, realizando o seu primeiro Período de Manutenção Geral (PMG). O êxito obtido no corte do casco resistente consolida o domínio da tecnologia de reparo de submarinos desenvolvida no AMRJ.

O corte do casco permite a retirada de vários equipamentos de bordo, que são enviados para as oficinas e submetidos às diversas rotinas de manutenção em condições mais favoráveis ao trabalho, acarretando uma redução do tempo necessário à execução do reparo do submarino.

É a terceira vez que o AMRJ realiza o corte do casco resistente de um submarino. A primeira separação de seções foi realizada durante o primeiro PMG do Subma-



rino *Tupi*, em 1998. A segunda aconteceu por ocasião do reparo de meia-vida do Submarino *Santa Cruz*, da Armada Argentina, em 2000.

Cabe destacar que o Brasil, desde a década passada, inclui-se no seleto grupo de países que detêm a tecnologia de corte e união de seções de submarinos.

TRANSMISSÃO DO CARGO DE CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

O Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo passou, em 10 de maio último, o cargo de chefe do Estado-Maior da Armada ao Almirante-de-Esquadra Marcos Augusto Leal de Azevedo.

AGRADECIMENTOS, DESPEDIDA DO SERVIÇO ATIVO DA MARINHA E BOAS-VINDAS DO ALMIRANTE LONGO

"Ter sido chefe do Estado-Maior da Armada foi uma grande satisfação e uma honra. O curto e rápido período de cerca de quatro meses em que exerci este expressivo cargo não impediu que o trabalho fosse intenso e profícuo, com participação significativa no aperfeiçoamento de documentos de alto nível da Marinha e do País. A maneira como a Marinha do Brasil é organizada tornou possível, em tão pouco tempo, adicionar contribuições doutrinárias, administrativas, estratégicas, orçamentárias e de controle financeiro em prol da Instituição.

Os sete anos e meio, ao longo da carreira, em que servi nesta grande escola de Marinha – o Estado-Maior da Armada –, empenhado na elaboração dos principais planos, publicações e documentos da Marinha, permitiram-me dirigir com tranqüilidade os integrantes desta importante Organização Militar de Direção Geral da Marinha e dar o melhor de meus esforços para bem assessorar o comandante da Marinha.

Agradeço ao vice-CEMA, Vice-Almirante Loesch, aos subchefes, Contra-Almirantes Uzêda, Wiemer, Casaes, Newton, Pires Ramos e Palmer, aos oficiais, praças e funcionários civis do Estado-Maior da Armada o auxílio que me prestaram.

Da mesma forma, lembro a contribuição e atenção prestadas pelos titulares das Organizações Militares subordinadas, Vice-Almirantes Braga, na Seconcitem, e Lúcio, no Casnav, e Contra-Almirantes Juliano, na Comissão de Promoções de Oficiais, e Afonso, na Escola de Guerra Naval.

Também registro o convívio cordial havido com o Estado-Maior do Exército, da Aeronáutica e do Ministério da Defesa, com as secretarias desse Ministério e com as demais autoridades governamentais com as quais tratei assuntos de interesse comuns.

Dentro de poucos minutos estarei encerrando a chefia do último cargo que exerci em minha carreira no serviço ativo da Marinha. Foi uma longa jornada de mais de 47 anos, mas para mim também passou rápido!

Sem procurar fugir do "lugar-comum" dos justos agradecimentos, peço, de antemão, desculpas pelos inevitáveis esquecimentos.

Ingressei no Colégio Naval em março de 1955, aos 16 anos de idade, compondo uma turma de pouco menos de 200 jovens, com muitos sonhos e algumas incertezas.

Superadas as dificuldades iniciais de adaptação, logrei a conclusão do curso daquele estabelecimento, passando, em seguida, ao desafio dos três anos da Escola Naval, e encerrei o período de formação acadêmica com a Viagem de Instrução no Navio-Escola *Custódio de Mello*, em 1960.

Este intervalo de tempo caracterizou-se pela lapidação do preparo técnico-profissional e pelo polimento de valores morais, os quais, graças à educação que recebi de meus pais, já encontravam-se completamente absorvidos. Mas a Marinha é atenta à formação de seu pessoal. Assim, além de pequenos cursos operativos e de manutenção, aperfeiçoei-me em Eletrônica e completei os Cursos de Comando e Estado-Maior e de Política e Estratégia Marítimas da Escola de Guerra Naval, ou seja, de Mestrado e Doutorado em Ciências Navais. Em termos acadêmicos, ainda fui graduado como bacharel em Administração de Empresas.

Minha trajetória como oficial reservou momentos inesquecíveis como encarregado de Divisões a bordo de navios, em especial da de Eletrônica do Navio-Aeródromo *Minas Gerais*; instrutor e encarregado do Curso de Aperfeiçoamento de Eletrônica para Oficiais; comandante de três navios – o Patrulha *Piraquê*, o Rebocador *Tritão* e o Desembarque de Carros de Combate *Duque de Caxias* – e de Forças Navais – a Força de Apoio e o Comando do 8º Distrito Naval; chefia do Estado-Maior do Comando do 1º Distrito Naval e imediatice do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk; promoção ao ciclo de almirantes, sendo o único representante da Turma Elmo a ser promovido a almirante-de-esquadra; subchefe do Estado-Maior da Armada e do Comando de Operações Navais; titularidade de Diretorias Especializadas – de Ensino, de Aeronáutica e de Sistemas de Armas –, de órgãos de Direção Setorial – Diretoria-Geral do Material, Diretoria-Geral de Navegação e Comando de Operações Navais – e do órgão de Direção-Geral da Marinha, o Estado-Maior da Armada.

Tive, ainda, a oportunidade de, entre 1979 e 1982, representar o País como membro da delegação brasileira na Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, período para o qual reservarei um espaço especial em minha memória, mercê da importância internacional desse evento e da satisfação e orgulho pessoal de ter dele participado, tendo estado, inclusive, presente à histórica sessão em que foi votado o trabalho final, que se transformou na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a Convenção de Jamaica, e, entre 1981 e 1983, de servir no Comando da Esquadra do Atlântico da Marinha dos Estados Unidos da América.

Como comandante do 8º Distrito Naval, comandante de Operações Navais e chefe do Estado-Maior da Armada, pude estreitar o relacionamento com a comunidade civil e tive o privilégio de conhecer profissionais que são verdadeiros expoentes dentro das atividades que desempenham, além de cidadãos exemplares. Foi um prazer conviver com os Amigos da Marinha e, de maneira especial, com os Soamarinos do Estado de São Paulo e com integrantes da Sociedade Paulista .

A partir de um quadro heterogêneo e aparentemente desconexo, consegui uma formação eclética, servindo nos setores de Pessoal e Ensino, de Operações e Navegação, de Material e no Estado-Maior da Armada, o que me permitiu chegar ao mais alto cargo que poderia almejar como oficial do Corpo da Armada na ativa, com uma visão completa da Marinha. A Marinha ainda premiou-me de forma "mais que proporcional", especialmente com elementos intangíveis. O respeito a superiores e subordinados, sempre recíproco, o culto aos símbolos nacionais e o exercício diário de valores éticos e morais constituíram motivos de permanente aprimoramento pessoal, os quais, por características pessoais e por dever funcional, procurei transmitir aos mais jovens.

Deixo o serviço ativo com inúmeros motivos para orgulhar-me.

Somos detentores de um planejamento administrativo comprovadamente eficiente e eficaz, ancorado em alto grau de competência e criatividade e capaz de enfrentar e superar cenários crescentemente desfavoráveis.

No plano estratégico, prosseguimos com realismo e consciente audácia, mantendo objetivos finais e intermediários muito bem definidos. Isto, em parte, deve-se ao grande esforço empreendido no sentido de mantermos o nosso Plano Estratégico e documentos decorrentes atualizados e em estreita harmonia com os interesses do País e da Marinha. É um grandioso e permanente trabalho, discreto e anônimo, e que contribui para a consolidação dos principais sustentáculos de toda a Instituição.

A sorte também me fez companhia em diversos momentos, como, por exemplo, na época em que estive à frente da Diretoria-Geral do Material da Marinha, quando participei de perto do retorno da aviação de asa fixa à Marinha, proporcionando os lançamentos e pousos de aeronaves AF-1 no NAeL *Minas Gerais*, da aquisição do Navio-Aeródromo *São Paulo*, da modernização das fragatas da classe *Niterói*, do reparo do Submarino *Santa Cruz*, da Armada Argentina, e do prosseguimento, com realismo, das atividades relacionadas ao Projeto Nuclear. Da mesma forma, quando comandante de Operações Navais pude acompanhar as operações das aeronaves AF-1 no NAe *São Paulo*. Experimentei, nesse período, um sentimento de extrema realização profissional.

Dentro desse contexto, a presente cerimônia, na qual tenho a honra de receber nobres convidados militares e civis, antigos chefes, parentes e amigos, emoldura, de forma brilhante, um crepúsculo que, num primeiro momento, pode parecer nostálgico, triste e quase melancólico, mas que, na verdade, representa para mim a melhor maneira de despedir-me, no serviço ativo, de uma Instituição que me é e sempre será tão cara, e de relembrar o apoio e incentivo dos que não puderam estar presentes.

Agradeço aos membros do Almirantado o apoio e incentivo a mim prestados durante o período em que participei deste seleto colegiado. Foi um prazer trabalhar com todos os seus integrantes.

Agradeço também a presença do ministro da Defesa, Dr. Geraldo Quintão, neste importante evento de minha carreira. Ao comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sergio Chagasteles, apresento meu reconhecimento pela confiança, amizade e orientação com que sempre me distinguiu. Muito me honra vê-lo presidindo mais uma transmissão de cargo da qual faço parte, a oitava nos últimos oito anos. Sempre lhe dediquei minha total lealdade em todas as comissões em que fui seu subordinado direto.

Ao prezado amigo Almirante-de-Esquadra Marcos Augusto Leal de Azevedo, companheiro de longa data, e para quem pela segunda vez passo um cargo no Estado-Maior da Armada, formulo os mais sinceros votos de felicidade na importante chefia que ora assume, mais uma etapa de sua brilhante carreira.

Finalmente, renovo minha gratidão aos meus familiares. Ao meu pai, pela confiança e orgulho de ver seu filho atingir os mais altos postos e cargos da Marinha. É um homem bom! À minha mãe, pela orientação e incentivo, pelo pulso forte de fazer de todos os seus filhos bons estudantes, num dos melhores colégios existentes no Brasil nos anos 50, o Nova Friburgo, da Fundação Getúlio Vargas. Em decorrência, tive que ser muito responsável já a partir dos dez anos de idade. Mais uma vez peço desculpas aos meus filhos, Fernando, Eduardo e Maurício, por não ter podido estar presente em todos os momentos de suas vidas. Agradeço ao mais velho, Fernando, sua presença neste momento, representando toda a família.

É hora de homenagear uma pessoa especialíssima, companheira, amiga e que esteve ao meu lado desde os tempos em que admirava os magníficos "amaneceres" da Enseada Baptista das Neves, em Angra dos Reis, época em que já ocupava fortemente os meus pensamentos. Com o passar dos anos, revelou-se importante e firme conselheira e forneceu-me um apoio sempre crescente para eu alcançar tantas conquistas pessoais e profissionais.

Obrigado, Ligia. Obrigado por me acompanhar neste último pôr-do-sol. Amanhã iniciaremos mais uma viagem (de mãos dadas, como sempre fizemos), imersos em paz, felizes, prontos a receber o mais novo membro da família, Arthur, acompanhados da proteção divina que nunca nos faltou e na certeza de que, para a nossa história, não haverá ponto final..."

PALAVRAS DE AGRADECIMENTO DO COMANDANTE DA MARINHA, ALMIRANTE-DE-ESQUADRA SERGIO CHAGASTELES

"Após um breve mas profícuo período, passa hoje o cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada o Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo.

Oficial dotado de elevados atributos morais e de reconhecida capacidade profissional, soube o Almirante Longo conduzir com notável competência as desafiantes atribuições do Estado-Maior da Armada, dando continuidade à formulação e à consolidação de políticas e diretrizes associadas ao poder marítimo e ao poder naval brasileiro.

Sua habilidade e sua fineza de trato, esta uma característica toda especial de sua personalidade, permitiram que fosse mantido um produtivo relacionamento não somente com os diversos setores da Marinha, mas com outras instituições nacionais e internacionais com as quais interagimos em decorrência de nossas atribuições.

O amor e a dedicação à Marinha, sempre demonstrados em suas ações, o fizeram um incansável defensor dos interesses maiores da Força e, sobretudo, um valiosíssimo assessor do comandante da Marinha.

Almirante Longo! No momento em que Vossa Excelência deixa o cargo de CEMA e encerra uma brilhante carreira de mais de 47 anos de efetivos e bons serviços, ao longo da qual conquistou merecidamente a admiração e o respeito de seus chefes, pares e subordinados, por favor aceite as homenagens de toda a Marinha, como símbolo de gratidão daqueles que tiveram o privilégio de desfrutar de sua companhia e de sua amizade. Reiteramos, assim, nossos agradecimentos e formulamos a Vossa Excelência e excelentíssima esposa, D. Ligia, os melhores votos de felicidades na nova fase de vida que iniciam.

Dou as boas-vindas ao Almirante-de-Esquadra Marcos Augusto Leal de Azevedo, que ora assume a chefia do Estado-Maior da Armada, manifestando minha certeza de que Vossa Excelência repetirá neste cargo o sucesso alcançado em todos os que exerceu."

PRIMEIRAS PALAVRAS DO ALMIRANTE LEAL

"Vivo um momento a me remeter de forma arrebatadora para o 8 de Março de 1956, quando, em trajes civis, cerca de 140 jovens, num arremedo de formatura militar, vimo-nos agrupados no pátio frontal do Colégio Naval. Os cariocas eram maioria; os estranhos, também. Grande parte com 15 anos, mal sabíamos da aventura iniciada. Estávamos entrando na Marinha. Sucederam-se inúmeras experiências a aperfeiçoarem o caráter e formarem a carreira.

Recapitulando a vida, considero-me afortunado, tantas foram as alegrias compartilhadas com muitos amigos, graças a Deus, sejam superiores, pares ou subordinados. Por isso creio ser a felicidade uma viagem, não um destino.

Cabe ao chefe do Estado-Maior da Armada assessorar o comandante da Marinha na Direção-Geral da Marinha do Brasil e coordenar e controlar os órgãos de Direção Setorial. Entre outras tarefas, o EMA formula o Plano Estratégico, a Política Básica, a Doutrina Básica e o Programa de Reaparelhamento da Marinha; dirige o Sistema do Plano Diretor e supervisiona o Sistema de Planejamento de Pessoal, bem como a Logística Naval.

Com tal amplitude de atuação, o EMA oferece aos oficiais, a meu ver, a mais completa e diversificada escola de formação profissional, e assim, para eles, deve representar.

O título "Chefe do Estado-Maior da Armada" pode parecer inadequado por não refletir na íntegra essas amplas e densas responsabilidades a ele inerentes. Provavelmente o é. Mas trata-se de denominação muita antiga: surgiu em 1890, na transição entre a Monarquia e a República. A Marinha, intransigente guardiã de suas tradições, jamais cogitou alterar o nome ...

Todo oficial do Corpo da Armada tem o legítimo direito de sonhar em ser o CEMA. Daqueles tantos que chegaram em 1956 a Angra dos Reis, três atingiram o posto máximo. Hoje, o destino me reserva estrear o cargo. Daí, também, esta grande emoção.

Corroborando características da nossa Marinha, recebo um Estado-Maior da Armada melhor do que o conhecido por mim nas duas ocasiões em que aqui servi. A correção e a excelência das apresentações das subchefias, do Centro de Análises de Sistemas Navais, da Comissão de Promoções de Oficiais e da Escola de Guerra Naval, complementadas pela atuação da Secretaria de Ciência de Tecnologia da Marinha, são bem características do titular que ora me passa o cargo. Nada me surpreendeu. Conheço e admiro o Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo faz 46 anos. Lembro-me muito bem de Sua Excelência quando era aluno e de quem fui calouro ao entrar na Marinha. Seu temperamento permanece rigorosamente o mesmo. Entre as inúmeras qualidades, ressalto a integridade moral, educação, inteligência, competência profissional, ponderação, objetividade, firmeza e tenacidade. Em duas prazerosas ocasiões, nossas vidas se cruzaram: juntos, em 1976, fizemos o então Curso de Comando e Estado-Maior; e, em 1991, dele recebi a Subchefia de Organização do EMA. Todos esses anos e, especialmente, esses dois felizes reencontros construíram entre nós, caro Almirante, uma amizade sempre a me honrar.

Nesses últimos dias, Vossa Excelência vem cumprindo os derradeiros e pungentes protocolos do Cerimonial da Marinha, em decorrência da saída do serviço ativo. Mas creia, amigo, haver sido fulgurante sua carreira naval pelas reconhecidas realizações que a marcaram. Ao agradecer a Vossa Excelência a fidalguia da recepção e a forma impecável para me expor, pessoalmente, o Estado-Maior da Armada, peço aceitar, num afetuoso abraço, os votos de muita felicidade junto a sua esposa Lígia e a seus pais e filhos.

À minha tripulação, desejo dizer o quanto confio em todos os integrantes. A Marinha sempre nos ensinou isso. É um privilégio servir no EMA. Vamos juntos continuar o profícuo trabalho de meu antecessor.

Estimado Almirante Chagasteles: novamente, de viva voz, reafirmo minha absoluta lealdade e a mais completa disposição para, em qualquer hora, poder auxiliar Vossa Excelência na Direção-Geral da Marinha. Muito agradeço os bons votos formulados.

Acolheram o convite para essa cerimônia elevado número de autoridades, chefes navais, membros do Almirantado, companheiros e amigos, alguns vindos de outros Estados, espelhando a importância singular da solenidade. Assim, principio meu agradecimento ao Excelentíssimo Sr. Dr. Geraldo Quintão, ministro da Defesa. Sentimo-nos muito honrados com a presença de Vossa Excelência. Estendo a gratidão a todos os demais a dividirem comigo esses momentos de profundo significado para mim.

Nesta hora, penso em meus ex-comandantes, a quem tanto devo, e a eles muito agradeço pelos ensinamentos, pela orientação e pelos bons exemplos transmitidos.

Penso também em meu pai e em sua emoção se ainda estivesse entre nós. Penso em minha mãe. No Rio de Janeiro, nesse instante, com certeza, faço parte de suas orações. Penso em minha família – filhos (a me surpreenderem, agora, com suas presenças) e netos – e, especialmente, na minha Sandra, testemunha da minha escolha profissional e cúmplice total de toda a minha vida. Finalmente, penso em Deus e Lhe invoco proteção."

ALERTA DE SEGURANÇA PARA REDES DE COMPUTADORES

O alerta feito pela Diretoria de Telecomunicações da Marinha (DTM) no Boletim de Ordens e Notícias (BONO) nº 291, de 21 de maio de 2002, retrata uma época em que precauções precisam ser tomadas para evitar ações de pessoas e empresas inescrupulosas. Os fatos que usualmente têm ocorrido aconselham que sejam tomadas providências tais como o "Alerta de Segurança" que a seguir é transcrito.

"Alerto que algumas pessoas ou empresas privadas de renome nas áreas de telecomunicações e segurança da informação vêm oferecendo serviços gratuitos para realização de "testes de vulnerabilidades" ou "testes de invasão" nas redes de computadores de diversos órgãos públicos e privados. Em face do exposto, recomenda-se não autorizar as realizações, por pessoal externo à Marinha do Brasil, de testes de vulnerabilidade ou invasão, gratuitos ou não, nas redes da Marinha, até se finalizar uma publicação específica e normativa, atualmente em fase de elaboração no setor do Material, que irá regulamentar esse tipo de atividade."

LANÇAMENTO DE ROMANCE DE NÉLIO MARQUES DA SILVA

"O autor teve a gentileza de submeter-me, para leitura, os seus originais. Pude então transportar-me, como num tapete mágico, para o cenário em que se desenvolve este romance.

... Fortes paixões amorosas e políticas estão por completo neste romance, elevadas ao seu mais alto ponto de fusão, como se fossem estereótipos de compensações bem aquém dos sofrimentos."

Esse trecho é do prefácio escrito por Murilo Melo Filho, da Academia Brasileira de Letras, para o livro *O Fino Manto do Amor e do Poder*, de Nélio Marques da Silva.

O Capitão-de-Fragata (IM) Nélio prossegue na sua carreira, agora de escritor, brindando seus leitores com mais uma obra. Da orelha do livro retiramos:

"Após conquistar poder e glória, um homem ambicioso e inteligente se desilude ao conhecer os meandros da política, com suas alianças e seus acordos realizados em prol de interesses pessoais e partidários.

O lado cruel do ser humano foi o fio condutor para a criação do panorama dos bastidores políticos. Os personagens não possuem nomes e a trama não se restringe a uma época ou país.

O enredo privilegia também a força do amor, que aflora sem barreiras, preconceitos ou tabus, e consegue conviver com a torpeza e a hipocrisia.

Ah... a indecifrável vida e seus seres contraditórios: atos sublimes... vilania..."

OFICIAL BRASILEIRO ELEITO MEMBRO DE COMISSÃO DA ONU

O Capitão-de-Fragata (RRm) Alexandre Tagore Medeiros de Albuquerque, da Marinha do Brasil, foi eleito, no dia 21 de abril último, membro da Comissão de Limites da Plataforma Continental da Organização das Nações Unidas (ONU), obtendo 116 votos num plenário de 134 países. O Capitão-de-Fragata Tagore terá um mandato de cinco anos e já comporá a subcomissão de sete membros que avaliará os limites da plataforma continental da Rússia, primeiro país do mundo a submeter seus trabalhos à citada comissão.

A experiência adquirida pelo Comandante Tagore poderá contribuir para os trabalhos finais realizados pelo Brasil na análise do levantamento da nossa plataforma continental, trabalho este que poderá ser encaminhado para avaliação da referida comissão da ONU no final deste ano ou, mais tardar, em 2003.

A delegação brasileira que trabalhou com a ONU na eleição do Comandante Tagore foi composta pelos seguintes membros: Almirante-de-Esquadra José Alberto Accioly Fragelli; Conselheiro Marcel Biato, do Ministério das Relações Exteriores; Comandante Walter Sá, da Petrobras; Capitão-de-Fragata Davi Santiago de Macedo, da Secirm; Capitão-de-Fragata João Carlos Corrêa de Albuquerque Feijó, do Estado-Maior da Armada, e do Sr. Ronald, 2º secretário do Ministério das Relações Exteriores. (De carta da Missão Brasileira na ONU)

LANÇAMENTO DE *UM SEGREDO EM FERNANDO DE NORONHA*

Foi lançado, na Biblioteca do Clube Naval (RJ), em 19 de junho último, o livro *Um segredo em Fernando de Noronha*, de Egberto Sperling, publicado pela Editora Revinter. A seguir, um comentário sobre a obra, feito pelo Vice-Almirante (RRm) Fabio Soares Carmo:

"Uma estória que mistura, em doses equilibradas, mistério, emoção, romance, suspense, cenários internacionais e operações navais. Nesse cadinho, em que são misturados todos esses ingredientes, Egberto Sperling nos conduz através da narrativa de uma aventura que tem seu início nos últimos dias da Alemanha nazista, na Segunda Guerra Mundial, quando um submarino alemão, carregado com barras de ouro, levando a bordo uma famosa personalidade do III Reich, é afundado nas proximidades do Arquipélago de Fernando

de Noronha. Quatro décadas após, um oficial superior da Marinha do Brasil toma conhecimento, acidentalmente, da existência desse tesouro submerso. Todas as emoções que vive, em sua vida profissional e em sua vida particular, além das peripécias e perigos por que passa desde que se envolve na trama, nos são apresentados pelo autor de uma forma que mantém o leitor eletrizado até a última linha.

O autor, capitão-de-mar-e-guerra da Reserva da Marinha, ingressou no Colégio Naval em 1954, sendo um dos componentes da famosa Turma Dedo. Ao longo de seus 35 anos de efetivo serviço, desempenhou diversos cargos e funções, em sua maioria de embarque em navios de nossa Armada.

Durante sua narrativa, nos revela seu amor à Marinha, nos transmite a sua experiência pela descrição das operações navais, dos usos e costumes, do linguajar e da terminologia dos componentes da Marinha do Brasil e nos permite conhecer as alegrias, tristezas e emoções que podem ser vividas por um homem que, como o personagem central da estória, põe sua honra, sua dignidade, seu profissionalismo e seu amor à carreira que abraçou acima de tudo!"

POSSE DO SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA

Assumiu, no dia 9 de maio de 2002, o cargo de secretário-geral da Marinha, o Almirante-de-Esquadra Mauro Magalhães de Souza Pinto, em substituição ao Almirante-de-Esquadra Marcos Augusto Leal de Azevedo.

PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE SOUZA PINTO

"Assumo o cargo de secretário-geral da Marinha cônscio das responsabilidades e das dificuldades que o momento nos impõe, mas com a firme determinação de conseguir sobrepujá-las e conduzir a Secretaria-Geral da Marinha a um porto seguro, moderno e eficiente, à altura de seus destinos.

Sei que a missão será difícil, mas conto com uma equipe profissional, competente, leal e altamente consciente de suas responsabilidades, que me ajudará no cumprimento das diversificadas, complexas e importantes tarefas que temos a executar.

Tive a oportunidade de conhecer algumas OM que têm parcela ponderável na execução dessas ações e elas me transmitiram a tranqüilidade de que homens e mulheres altamente qualificados, preparados e motivados saberão sugerir e apresentar soluções de modo que o setor SGM possa prover os meios necessários para que aqueles que executam a atividade fim da Marinha cumpram suas missões, com eficiência e eficácia.

Considero vital e sei que existe um bom relacionamento profissional e pessoal entre os responsáveis pela área econômica na Marinha e os diversos segmentos envolvidos nas esferas do Ministério da Defesa, nos ministérios e secretarias civis e nos Comandos do Exército e da Aeronáutica, para que tenhamos sucesso nesse desafiante e gratificante trabalho.

Agradeço ao Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sergio Chagasteles, pela confiança em mim depositada e por presidir esta cerimônia militar; ao Almirantado o meu reconhecimento pela escolha para dele fazer parte e a certeza do meu integral empenho em melhor contribuir para que possamos sugerir linhas de ação visando às decisões do Comandante da Marinha.

Aos familiares e amigos, que com suas presenças abrilhantam esta singela cerimônia, os meus agradecimentos; muitos deixaram suas cidades para prestigiarem este amigo, que reconhece a gentileza e o significado do gesto.

Ao Almirante-de-Esquadra Marcos Augusto Leal de Azevedo, os meus agradecimentos pela maneira fraterna, profissional e gentil com que me recebeu. Desejo-lhe muito sucesso no honroso cargo de chefe do Estado-Maior da Armada, que em breve assumirá."

DESPEDIDA DO ALMIRANTE LEAL

"Tenho imensa honra de haver sido o secretário-geral da Marinha nesses quase dois anos e meio. Há motivos para isso.

Aqui já chegara com grande respeito pelo Corpo de Intendentes da Marinha. Faz tempo, o sentimento é de profunda admiração.

O papel da SGM é rigorosamente discreto. Ao incauto, pode até parecer imperceptível. Afinal, ela é pouco citada nos nossos rotineiros e formais relatórios. Entretanto, análise mais acurada vai constatar sua presença em todas as atividades navais, sejam do dia-a-dia ou não. De forma inexorável, todas dependem de orçamento, finanças e abastecimento...

Sendo oficial do Corpo da Armada, a Secretaria me abriu um mundo novo. Costumo afirmar nunca haver dependido tanto de tantas pessoas, às quais, por isso mesmo, serei para sempre grato.

Não desejo falar sobre dever cumprido. Soa-me obra concluída. Tenho a nítida impressão de sermos sempre devedores. Afinal, raramente conseguimos realizar todo o planejado. E, se o fazemos, poderíamos ter sido um pouco mais rigorosos conosco, ampliando as metas originais. Prefiro acalmar-me apenas com a certeza de me haver dedicado inteiramente ao serviço, cônscio de minhas limitações, que não são poucas.

Na verdade, fui muito auxiliado. Sempre contei com a atuação competente e concertada das Diretorias Especializadas (Administração, Abastecimento, Finanças e Contas), da Caixa de Construções de Casas e da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural. Nessa lista, incluo o Centro de Controle de Inventário da Marinha e as demais Organizações Militares subordinadas.

Mas a atuação da Secretaria não se resume só aos seus tentáculos. Assim, registro com imenso júbilo o chamado relacionamento básico, isto é, o entrosamento diuturno, fundamental e indispensável entre a SGM, o Estado-Maior da Armada e o Gabinete do Comandante Marinha, harmonia essa responsável pela justaposição das ações de cada um.

Transcendendo nossa instituição, enumero, agradecido, alguns órgãos que cooperam conosco. Entre eles a Advocacia-Geral da União, a Secretaria do Tesouro Nacional, a Secretaria de Orçamento Federal, a Secretaria Federal de Controle, a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, o Tribunal de Contas da União, as Secretarias de Economia e Finanças do Exército Brasileiro e da Aeronáutica e, sobretudo, a Secretaria de Organização Institucional do Ministério da Defesa, pelo relacionamento franco, constante e produtivo.

Ao Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sergio Chagasteles, a quem devo a indicação para o cargo, ressalto meu preito de gratidão por reconhecer em V. Exa., estimado Almirante, a orientação segura, precisa, clara, objetiva e amiga.

Corro os olhos e vejo este salão pleno de autoridades, chefes navais, companheiros e amigos aos quais muito agradeço pela gentileza de virem aqui. Concluo o agradecimento a meus familiares, presentes ou não, e em especial à minha mulher Sandra, pelo infinito que sempre representou em minha vida.

Prezado Almirante Souza Pinto, companheiro desde 1957: V. Exa. acaba de transmitir o Comando-em-Chefe da Esquadra, nosso mais elevado comando no mar. A recente promoção ao mais alto posto da carreira é o coroamento de seu prestígio entre nós. A nomeação para ser o secretário-geral da Marinha, creia, é o prenúncio

de dias extremamente felizes. Estou convencido e desejoso de seu êxito.

Finalmente, umas palavras à minha querida, dedicada e diminuta tripulação de Brasília e do Rio de Janeiro, composta de oficiais, praças, servidoras e servidores civis, e da qual, certamente, em pouco tempo, se orgulhará meu sucessor. Em seus olhos reconheci diariamente não apenas os liames hierárquicos mas - sempre - a satisfação em me servir. Levarei comigo esse afetuoso sentimento, já transformado em benfazeja saudade. Que Deus os proteja e os abençoe."

AGRADECIMENTO DO ALMIRANTE CHAGASTELES, COMANDANTE DA MARINHA

"Após dois anos e quatro meses de intensas e proveitosas atividades, passa hoje o cargo de secretário-geral da Marinha o Almirante-de-Esquadra Marcos Augusto Leal de Azevedo.

Oficial de reconhecida competência profissional, soube o Almirante Leal conduzir com dinamismo e eficiência as complexas atribuições inerentes à Secretaria-Geral da Marinha, ao longo de um período especialmente marcado por um difícil quadro orçamentário. Sua valiosa assessoria contribuiu substancialmente para as difíceis decisões que tiveram de ser tomadas pela administração naval, no sentido de fazer frente aos desafios conjunturais de nosso tempo e atenuar seus reflexos sobre o preparo e o aprestamento do poder naval brasileiro.

No plano administrativo, suas seguras orientações permitiram dar prosseguimento e avançar no processo de modernização e racionalização dos sistemas gerenciais da Força, cuja eficácia e qualidade elevam o nome da Instituição em âmbito nacional e internacional.

É, pois, com satisfação, que apresento o nosso reconhecimento e os nossos agradecimentos ao Almirante Leal, na certeza de poder contar com a qualidade de seu trabalho no cargo de chefe do Estado-Maior da Armada.

Ao empossar o Almirante-de-Esquadra Mauro Magalhães de Souza Pinto no cargo de secretário-geral da Marinha, é com muita satisfação que lhe dou as boas-vindas. Seu recente ingresso no Almirantado bem reflete a elevada confiança que a administração deposita em Vossa Excelência. Seja feliz e boa sorte."

POSSE DO COMANDANTE DE OPERAÇÕES NAVAIS E DIRETOR-GERAL DE NAVEGAÇÃO

O Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho assumiu, em 20 de dezembro de 2001, os cargos de comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação, substituindo o Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo.

PALAVRAS DO ALMIRANTE GUIMARÃES CARVALHO

"Com imenso orgulho e satisfação profissional retorno ao Setor Operativo, para mais uma vez nele servir, desta feita como seu comandante.

Com os mesmos sentimentos assumo, também, o cargo de diretor-geral de Navegação.

Tenho perfeita noção da enorme responsabilidade que a partir de agora pesará sobre os meus ombros, pois os dois órgãos de Direção Setorial que ora assumo englobam cerca de 90% das Organizações Militares da Marinha, e um percentual quase igual do seu pessoal. Além disso, lidam com o que existe de mais nobre na carreira que abraça-

mos: o preparo e aplicação do Poder Marítimo, nos assuntos da alçada da Marinha, e o aprestamento e aplicação do componente militar daquele Poder, o Poder Naval.

Certo de que contarei com a ajuda e participação ativa de todos os titulares das Organizações Militares subordinadas, bem como de todos os militares e funcionários civis dos dois setores, expresso o meu compromisso de dar continuidade aos trabalhos iniciados pelos meus antecessores, perseguindo a execução dos programas e projetos, previstos no Plano de Ação, relativos às atividades do CON e da DGN.

Avalio como primeira prioridade o cumprimento do PGACON e do PROGEM, bem como a execução das diversas atividades afetas ao setor da DGN, pela sua importância no contexto nacional.

Estou perfeitamente ciente das dificuldades e desafios que me esperam, principalmente no que se refere às agruras orçamentárias com as quais a Marinha tem tido que conviver, mas estou confiante e motivado para enfrentá-los.

Agradeço ao Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sergio Chagasteles, que preside esta cerimônia, a confiança ao indicar-me para tão importantes cargos.

Registro as presenças honrosas de antigos chefes, almirantes, companheiros do Exército e da Força Aérea, representantes da comunidade marítima, oficiais, amigos, colegas de turma, e de meus familiares, em especial de minha mulher, presenças estas que me transmitem entusiasmo e dão um brilho todo especial a esta cerimônia.

Ao Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo apresento os meus agradecimentos pela maneira atenciosa, detalhada e profissional com que me transmitiu os cargos, aproveitando para renovar os melhores votos de felicidades e realizações na chefia do Estado-Maior da Armada, que em breve irá assumir."

DESPEDIDA E AGRADECIMENTOS DO ALMIRANTE LONGO

Após uma curta, não obstante intensa, jornada de aproximadamente cinco meses de profícuo trabalho, despeço-me do Comando de Operações Navais e da Diretoria-Geral de Navegação.

Neste período, tive a oportunidade de acompanhar de perto os principais problemas e realizações da Marinha nas áreas dos Distritos Navais, da Esquadra, da Força de Fuzileiros da Esquadra e da Navegação, agregando elementos que certamente constituíram valiosa matéria-prima para o desempenho do cargo que exerci e que ainda serão importantes para minha próxima comissão como chefe do Estado-Maior da Armada.

Assim, não poderia deixar de registrar que, após ter participado intensamente, como diretor-geral do Material da Marinha, da aquisição, recebimento e preparo do Navio-Aeródromo *São Paulo* para entregá-lo ao Setor Operativo, tive a grata satisfação de, como comandante de Operações Navais, vê-lo operar com nossas aeronaves A-4, tornando-se o acontecimento mais marcante ocorrido durante esse comando.

Inicio as despedidas aos meus comandados, na esperança de ter contribuído para a consolidação de alguns aspectos do doutrinamento naval, não só sob os enfoques operativo e de navegação, mas também nas modalidades administrativa, estratégica e de material. Os anos que passei em todos esses setores permitiram-me poder realizar proveitosa troca de idéias visando a manter as tradições e rumos de nossa Marinha.

Agradecimentos são muitos e se fazem necessários.

Ao Excelentíssimo Senhor Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sergio Chagasteles, reafirmo a gratidão pela oportunidade que me concedeu quando da indicação para este honroso cargo. Particu-

larmente, este período representou o coroamento da minha carreira operativa. Agradeço ainda ao Comandante da Marinha e aos membros do Almirantado todo o apoio e incentivo, e a destinação de parcela substancial de nosso orçamento para a manutenção e emprego dos meios navais e de fuzileiros navais.

Ao Vice-Almirante Moura Neto, meu chefe de Estado-Maior, agradeço o assessoramento correto, oportuno e incansável que me permitiu a tomada de decisões adequadas.

Tais agradecimentos são extensivos aos Contra-Almirantes Rios, Max e Lawrence, meus subchefes; aos diretores subordinados, Vice-Almirantes Arêas e Janot; aos comandantes da Esquadra e da Força de Fuzileiros da Esquadra, Vice-Almirantes Souza Pinto e Dobbin; aos comandantes dos Distritos Navais, Almirante-de-Esquadra Rayder, Vice-Almirantes Mendes, Davena, Kleber, Sabóia, Fiúza e Saraiva e Contra-Almirantes Correia e Mendonça; ao diretor do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira, Contra-Almirante Fava; ao comandante do Controle Naval do Tráfego Marítimo, Capitão-de-Mar-e-Guerra Falcão; ao meu chefe de Gabinete, Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Cesar; aos oficiais, praças e servidores civis do Comando de Operações Navais e da Diretoria-Geral de Navegação, com os quais tive o prazer de vivenciar o cotidiano do maior dos órgãos de Direção Setorial de nossa Marinha.

Agradeço às tripulações de todas as Organizações Militares deste setor pela manutenção diuturna do "fogo sagrado" que nos tem permitido, apesar dos parcos recursos que nos são destinados, manter a Marinha da melhor maneira possível.

Reservo este instante para congratular-me com todos os presentes a esta cerimônia. Tratam-se de ex-chefes navais, colegas de turma, parentes, autoridades civis e militares e estimados companheiros "Soamarinos" que, com suas presenças, abrilhantam este evento.

Faço, também, uma referência especial aos meus antecessores. Empreguei todos meus esforços para bem continuar o trabalho que todos desenvolveram quando estiveram ocupando este cargo. Espero ter contribuído com uma pequena parcela para a grande obra por eles realizada ao longo de toda a história do Comando de Operações Navais e da Diretoria-Geral de Navegação. Suceder, neste Comando, oficiais exemplares que integram a galeria dos que alcançaram o ápice da carreira operativa foi para mim motivo de honra, justo orgulho e um desfecho inimaginável para um jovem friburguense que aos 16 anos ingressara no Colégio Naval.

Ao prezado Almirante-de-Esquadra Guimarães Carvalho desejo um feliz período no seu comando, na certeza de que suas qualidades morais e profissionais, sobejamente reconhecidas no decorrer de mais de 45 anos de serviço, são a garantia de um rumo seguro para o Setor Operativo e de Navegação.

Finalmente, agradeço mais uma vez a minha querida esposa Ligia, onipresente há mais de 40 anos, seja fisicamente, seja em meus pensamentos, o apoio e a compreensão demonstrados em mais esta fase de nossas vidas, e a Deus por ter iluminado nossos caminhos."

POSSE DO DIRETOR-GERAL DO PESSOAL DA MARINHA

Nomeado por Decreto Presidencial de 23 de novembro de 2001, o Almirante-de-Esquadra Rayder Alencar da Silveira assumiu, em 14 de dezembro de 2001, o cargo de diretor-geral do Pessoal da Marinha.

PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE RAYDER

"Ao assumir a direção-geral do setor de Pessoal da Marinha, que sejam as minhas primeiras palavras de agradecimento.

Ao Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sergio Chagasteles, que preside esta cerimônia, pela confiança ao indicar-me para o cargo. Ela será o estímulo permanente para enfrentar os desafios que teremos pela frente. Desde já, assumo o compromisso de que todo meu trabalho será direcionado no sentido de bem cumprir a missão da Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha, no limite da minha capacidade, dando continuidade ao realizado pelos que me antecederam.

Aos membros do Almirantado, externo o meu reconhecimento por me terem concedido a honra de integrá-lo.

Às autoridades presentes e representadas, antigos chefes, almirantes, colegas de turma, demais oficiais, amigos e familiares, e em especial a minha mulher, o meu muito obrigado pelo privilégio de suas presenças, que me transmitem orgulho e entusiasmo e dão especial brilho a esta cerimônia.

Um agradecimento especial aos amigos que vieram de Salvador e São Paulo exclusivamente para compartilharem comigo deste importante momento da minha carreira.

Ao Almirante-de-Equadra Roberto de Guimarães Carvalho, o meu reconhecimento pela maneira fraterna e profissional com que me transmitiu o cargo e os meus renovados votos de felicidades no Comando de Operações Navais, que assumirá em breve.

Aos meus subordinados, externo meu orgulho e satisfação em poder dirigi-los. Apresento-me com a confiança, determinação e o entusiasmo necessários aos que se deparam com um novo desafio, particularmente quando é de peculiar complexidade, por tratar de atividades relacionadas à carreira, ao preparo e qualificação, à saúde, à assistência social e a higidez física do pessoal, nosso maior patrimônio. Para superá-lo conto com a lealdade e o empenho de todos os senhores.

Finalmente, elevo meu pensamento a Deus para agradecer tudo aquilo que Ele nos tem reservado e pedir, mais uma vez, que nos ilumine para que nossas decisões, que serão sempre orientadas no sentido de preservar os interesses da alta administração naval, não venham frustrar expectativas e anseios da família naval."

DESPEDIDAS DO ALMIRANTE GUIMARÃES CARVALHO

Ao assumir, há cerca de dois anos, o cargo que hoje transmito, expressei na minha Ordem de Serviço de posse os sentimentos e idéias que me tomavam no momento, algumas das quais julgo oportuno relembrar:

– Mencionei a minha convicção de que o setor do Pessoal, conforme o seu próprio nome indica, lida com as pessoas da Marinha, seu bem mais precioso. Acrescentei, ainda, estar ciente de que aquelas pessoas, conforme ocorre em qualquer outra grande organização, têm anseios e direitos, mas também deveres e obrigações. Expressei então o meu compromisso de tentar perceber e entender os anseios, a até procurar atendê-los se legítimos; de reconhecer os direitos amparados pela legislação; e de motivar e exigir o cumprimento dos deveres e obrigações. Hoje, posso afirmar que mantenho aquela convicção, e que procurei, em todas as horas de cada dia, cumprir aquele compromisso.

– Falei da certeza que tinha em contar com a ajuda e participação ativa dos titulares das Organizações Militares subordinadas, bem como de todos os militares e funcionários civis do setor, o que em nenhum momento me faltou.

– Por fim, fiz minhas as palavras de um ex-chefe, que ao assumir a DGPM assim se expressou: "Tenho a consciência de que assumo a manobra de um navio de grande tonelagem, lento a atender as ordens de máquina e de leme, e mais lento ainda para corrigir tendências e reagir às correções, o que exige ponderação na manobra e extrema agilidade para perceber a tempo as correções exigidas". Mantenho a frase, apenas acrescentando que procurei dotar este grande navio com uma proa bulbosa, de forma a aumentar, ainda que pouco, a agilidade da manobra e que, quando manobrando, não fizesse muita marola.

Busquei sempre o trabalho em equipe, não implementando ou propondo qualquer medida, sem que a Diretoria Especializada pertinente participasse do processo. Desta forma, todas as possíveis realizações do setor do Pessoal, durante o período em que tive a honra de ser o seu diretor-geral, não devem ser creditadas a possíveis méritos pessoais isolados, mas sim ao conjunto.

Em respeito, e até por gratidão a esse conjunto, cito algumas dessas realizações:

– Na área de pessoal militar foi feita a adequação das nossas Tabelas de Lotação aos limites do Efetivo Fixado em Lei e, também, aos do Efetivo Autorizado, o que implicou, reconheço, em algumas medidas duras que tiveram que ser adotadas; o Plano de Carreira dos Oficiais foi revisto, buscando-se um plano mais perene, flexível e com uma escala crescente de rigor, já tendo sido aprovado pelo Comandante da Marinha; o Plano de Carreira de Praças também foi revisto, com o mesmo enfoque dado ao dos Oficiais, mas, infelizmente, não houve tempo de encaminhar a proposta de revisão do PCPM, pois ainda existem alguns detalhes a serem acertados, inclusive os decorrentes do recente Decreto Presidencial que dispõe sobre as promoções das praças da Marinha.

– Na área de saúde perseguiu-se a melhoria no atendimento à família naval e o aprimoramento da aplicação da sistemática OMPS nos nossos hospitais; foi dada continuação a uma batalha ainda não totalmente vencida, no que se refere à redução dos prazos para marcação de consultas; e iniciou-se um plano plurianual, dentro da nossa realidade orçamentária, visando à modernização de equipamentos nas nossas unidades hospitalares.

– Na área de ensino, além do encaminhamento ao EMA de proposta de atualização da Lei de Ensino da Marinha, destaco a revisão de currículos, o investimento em recursos instrucionais e a continuação das obras de modernização da Escola Naval, garantida através de um outro plano plurianual com recursos orçamentários, já que foi esgotada a possibilidade de executá-la com aportes externos.

– Na área de assistência social, em paralelo com a manutenção dos seus programas e projetos, a Casa do Marinheiro foi totalmente reformulada, tendo sido disponibilizada para as nossas praças, na área de maior concentração do nosso pessoal, uma instalação modelo de lazer, incluindo um hotel de trânsito, facilidade não disponível anteriormente. Todo esse conjunto já está pronto, e até já funcionando parcialmente, devendo ser inaugurado brevemente pelo Comandante da Marinha.

– Na área de pessoal civil, infelizmente, as realizações concretas foram poucas. Várias propostas de medidas foram encaminhadas pela Marinha, mas esse importante componente da nossa força de trabalho é regido por legislação de outros órgãos do governo federal, que nem sempre aceitam ou entendem as peculiaridades dos funcionários civis das Forças Armadas, de uma maneira geral, e da Marinha, em particular.

Por toda a ajuda que tive, não poderia deixar de agradecer àqueles que estiveram ao meu lado, sejam almirantes, diretores,

comandantes, oficiais, praças e servidores civis, que comigo viveram todos os momentos, quer de mar calmo ou de mar agitado. Destaco, em especial, todos os componentes da minha tripulação na DGPM.

Sou também agradecido ao Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sergio Chagasteles, bem como aos demais membros do Almirantado, pelas deferências e apoio que nunca me faltaram, no desempenho do cargo que hoje transmito.

Manifesto também gratidão à minha família, em especial à minha mulher, pela compreensão, e até mesmo pela paciência, em entender e aceitar os momentos, que foram vários, em que levei para casa as minhas preocupações funcionais.

Por fim, agradeço a Deus, por toda a sua proteção, que não foi pouca, durante este período.

Almirante Rayder, esta é a terceira vez que lhe transmito um cargo que vinha exercendo. Espero que, tal como aconteceu nas duas outras oportunidades, V. Exa. seja muito feliz. A sua recente promoção ao último posto da carreira é uma demonstração inequívoca da confiança do Almirantado, o que nos permite ter a certeza de muito sucesso e realizações na nobre missão de conduzir a nossa querida DGPM."

VISITAS AO SETOR CULTURAL DA MARINHA

Durante os meses de abril e maio de 2002, 3.947 pessoas de 75 instituições fizeram visitas programadas ao Espaço Cultural da Marinha, Navio-Museu *Bauru* e Submarino-Museu *Riachelo*, no Rio de Janeiro. Dentre essas instituições, 41 são escolas públicas (municipais e estaduais) e o restante escolas particulares e instituições diversas, como creches e centros comunitários. Registrou-se, ainda, visita à Ilha Fiscal e passeio marítimo no Rebocador *Laurindo Pitta* realizados pela Escola Alemã Corcovado e Escola Modelar Carnaúba, com a participação de 103 alunos.

POSSE DO DIRETOR DO ARSENAL DE MARINHA DO RIO DE JANEIRO

O Contra-Almirante César Pinto Corrêa assumiu, em 4 de abril de 2002, o cargo de diretor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, em substituição ao Vice-Almirante Lauro Reis Salgado.

PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE PINTO CORRÊA

"Inicialmente gostaria de agradecer ao Excelentíssimo Senhor Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sérgio Chagasteles, pela confiança em mim depositada ao me indicar para esse honroso cargo de diretor do Arsenal de Marinha.

Embarquei pela primeira vez no Arsenal de Marinha em 1979, após ter servido por três anos, como oficial do Departamento de Máquinas, no Cruzador *Tamandaré* e terminado o curso de Engenharia Naval na Universidade de São Paulo.

Nessa época, como capitão-tenente, tive a oportunidade de trabalhar na oficina de máquinas do Arsenal e posteriormente na oficina de hidráulica, recém-criada, onde comecei a aplicar os conhecimentos obti-

dos na universidade e a forjar minha vida profissional ao lado de engenheiros, mestres, técnicos e operários de alta qualificação técnica.

Em seguida a essa experiência em oficina, pude desenvolver atividades nas áreas de projeto, gerência, contrato e financeira na Diretoria de Engenharia Naval e atividades na área universitária, na Universidade de São Paulo, como diretor do Centro de Coordenação e de Estudos da Marinha em São Paulo.

Ao retornar ao Arsenal em 1999, para ser vice-diretor, pude colocar à prova toda a experiência que obtive ao longo de minha carreira na Marinha. Fui recebido com confiança por todos e fiquei muito feliz ao constatar que ainda persiste a mesma abnegação dos militares e servidores civis que aqui servem em ver a tarefa bem feita, concluída com qualidade, apesar das dificuldades financeiras e da limitação de recursos humanos e materiais.

O Arsenal é uma Organização Militar de grande porte com dimensão compatível com o potencial de mobilização esperado pela Marinha, cujo objetivo é manter, reparar, modernizar e construir os meios de superfície e submarinos da Marinha. Todos nós, militares e servidores do Arsenal, devemos estar plenamente envolvidos e comprometidos com este objetivo.

Continuarei com o mesmo entusiasmo que tenho tido em minha carreira, dedicando-me com afinco a todas as atividades que terei que desenvolver, visando a obter os resultados que a Marinha espera de mim. Conclamo a todos os meus subordinados a assumir essa mesma postura de modo a juntos cumprirmos a nossa missão, que é o pronto atendimento às necessidades da Marinha.

Gostaria de agradecer ao Almirante-de-Esquadra Jeronymo Francisco Mac Dowell Gonçalves pela honra e privilégio que me concede em presidir esta cerimônia e lhe oferecer o meu total empenho e lealdade.

Agradeço também às autoridades, aos amigos e familiares que, com suas presenças, abrilhantam esta cerimônia.

Aos meus pais agradeço o carinho, apoio e solidariedade em todos os momentos da minha vida.

Agradeço ainda a minha esposa, que sempre está ao meu lado em todas as ocasiões, que muito me incentivou para permanecer na Marinha e que, com seu carinho, companheirismo e compreensão, me traz felicidade e paz para que eu possa desenvolver minhas atividades profissionais com total disponibilidade, serenidade e equilíbrio.

Agradeço a Deus por tudo que sou e peço que ilumine o meu caminho para que eu possa tomar decisões corretas, justas e oportunas.

Ao Vice-Almirante(EN) Lauro Reis Salgado, com o qual tive o prazer e a honra de trabalhar como seu vice-diretor por dois anos e três meses, sou muito grato pela orientação que recebi neste período e pela maneira cavalheira e amiga com que sempre me tratou, e desejo-lhe felicidades e sucesso no importante cargo, para o qual foi designado, de Diretor de Engenharia Naval."

DESPEDIDAS E AGRADECIMENTOS DO ALMIRANTE SALGADO

O momento da despedida, apesar de ser rotina em nossa vida profissional, traz um sentimento de perda e vazio, compensado pelas lembranças e realizações vividas e pelas expectativas das novas experiências profissionais que revestem as mudanças de função. Vem a ser também a oportunidade para reflexões e agradecimentos.

Os navios da Marinha são o fulcro da existência do Arsenal, e é por eles e para eles que todos nós trabalhamos nesta ilha.

Por outro lado, a determinação na busca por resultados igualmente se reveste de importância na definição de metas e das prioridades relativas aos projetos e atividades em execução.

Estes conceitos, na sua essência, representam o óbvio, muito embora sua formulação para o uso interno e disseminação não sejam tão simples. Difundidos e consolidados continuadamente, transformaram-se no alicerce de nossa administração. Permitiram uma melhor e indispensável integração entre as equipes do Arsenal e dos navios, fortalecendo a sensação de que todos são parte do navio, como uma família, visão esta expressa em muitas oportunidades por seus próprios comandantes, o que vem a ser muito positivo. Com isso foi possível a reordenação das normas da organização de forma a dar maior flexibilidade, descentralização e responsabilidade às decisões operacionais, preservando-se os instrumentos de controle central, sem inibir a agilidade das providências gerenciais.

Os exemplos e ensinamentos de ex-chefes e a convivência de muitos anos no ambiente das oficinas e dos núcleos de gerenciamento de projetos, buscando soluções para uma grande diversidade de problemas, foram essenciais para o meu entendimento da importância da compreensão desses conceitos por todos os integrantes desta organização militar.

As prioridades para os navios e para os resultados foram sendo gradativamente absorvidas e tiveram como conseqüência realizações importantes aos longo desses cinco anos, das quais tive o privilégio de participar na Direção desta competente equipe que aqui trabalha.

No contexto industrial, foram cumpridos os projetos previstos no PROGEM, atendidas as solicitações em emergência nos navios da Marinha, no País ou no exterior, executados diversos serviços extra-MB, em especial para Marinhas amigas, e dado prosseguimento ao programa de construção naval. Destaco, sem desmerecer a importância das demais obras, por suas características peculiares:

– o reparo do Submarino *Tupi*, pela inédita tecnologia de corte e união do casco resistente durante sua docagem, que trouxe importantes e positivos desdobramentos no âmbito regional;

– o reparo do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, pela complexidade técnica e importância para a consolidação de nossa aviação naval, reativada com a aquisição de aeronaves A-4, que, no início de 2001, pousaram e decolaram de seu convés;

– a fabricação e instalação de novas portas de popa para os Navios de Desembarque-Doca *Rio de Janeiro* e *Ceará*;

– o reparo bem-sucedido da Fragata *Niterói* em 12 meses, o que demonstra serem possíveis prazos mais curtos quando as peças sobressalentes estão disponíveis;

– a manutenção anual do Navio-Escola *Brasil* e do Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*, que, pelos compromissos internacionais e exiguidade dos prazos alocados, exigem um planejamento e acompanhamento dos trabalhos com a meta de zero erro;

– o PMG da Corveta *Inhaúma*, o primeiro da classe desde sua construção, que foi concluído após serem vencidas inúmeras dificuldades, trazendo experiências valiosas para os próximos navios planejados;

– a conclusão e entrega do Submarino *Tapajós*, em dezembro de 1999, o terceiro construído no Arsenal, que hoje está em operação e vem prestando bons serviços à Esquadra;

– a continuação da construção do Submarino *Tikuna* e da Corveta *Barroso*, cujas obras têm sido executadas na velocidade compatível com os recursos financeiros

alocados, sem qualquer interrupção, mantendo-se a qualidade exigida pelos projetos;

– o reparo de meia-vida do Submarino ARA *Santa Cruz*, cujas negociações foram por nós iniciadas em maio de 1998 e suas obras efetivamente começadas em 1999, com a docagem para a substituição de equipamentos, período no qual foram realizados o corte e união do casco resistente. A "Fase Brasil" do reparo foi concluída em junho de 2001, com o regresso do navio à Argentina, navegando mergulhado. No próximo dia 12 de abril, serão iniciadas as provas finais de mar, com a entrega do navio para o setor operativo da Armada argentina prevista para a primeira quinzena de maio em Mar del Plata, momento em que o projeto será considerado encerrado; e

– a retubulação total das caldeiras 10 e 20 de Navio-Aeródromo *São Paulo* e substituição das unidades 1 e 4 do aparelho de parada, assegurando a operacionalidade requerida para as operações aéreas.

Foi possível, também, recompor a área administrativa, considerada como ponto de grande fragilidade da organização.

– O orçamento anual, instrumento indispensável para a condução de uma OMPS-I, foi reestruturado e passou a ser parte de um plano plurianual de despesas, fixadas em função das necessidades setoriais, das receitas estimadas e das prioridades definidas para o exercício.

– O Regulamento, o Regimento, as Ordens Internas e as Instruções Departamentais foram revistas e atualizadas.

– Os principais Processos Organizacionais foram mapeados e normatizados.

– Foi criado o Plano Diretor de Informática, que passou a fazer parte do plano plurianual.

– O Conselho de Administração passou a participar diretamente da fiscalização do comportamento financeiro da OMPS.

A infra-estrutura industrial foi contemplada com investimentos significativos, recompondo-se o sistema de ar comprimido e gases industriais, recuperando-se telhados e fachadas, criando nova subestação de energia estabilizada, recuperando grande parte do cais leste e sul interno, entre outros.

No contexto social foram priorizadas as áreas de saúde, alimentação e ensino.

– O Hospital do Arsenal foi objeto de importantes reformas, com a modernização dos laboratórios, com a aquisição de novos equipamentos hospitalares para as diversas clínicas, em especial, pelo seu custo, a radiologia, com a criação de um setor de medicamentos em conexão com a DSM para atender aos servidores civis e seus dependentes na aquisição de remédios a preços melhores, à semelhança do SEDIME, entre outras. Foi criada a Coordenadoria de Preservação da Saúde, que tem por objetivo principal desenvolver programas de mapeamento da saúde dos servidores, de melhorias das condições do meio ambiente e campanhas esclarecedoras sobre os temas mais atuais da saúde pública e profissional.

– Prosseguimos com a reforma do nosso rancho, seguindo o projeto elaborado há cerca de 10 anos e que vem sendo implementado paulatinamente, assegurando qualidade das refeições servidas e dignidade para os que lá trabalham e para os comensais.

– Os cursos de formação técnica foram reativados, em março de 2002, nas novas dependências da ETAM. Este projeto foi viabilizado pelo convênio assinado com o MEC, que possibilitou não somente a construção das novas instalações, no edifício 35, como a estruturação dos cursos dentro dos conceitos mais modernos da Lei de Diretrizes e Bases para o Ensino Profissional.

Esses resultados só foram possíveis graças à participação dos servidores civis e militares deste Arsenal de Marinha, que,

com seu empenho, dedicação e lealdade à Instituição, transformaram planos em realidade e problemas em soluções.

A impossibilidade de renovação de pessoal levou a um crescimento da terceirização de serviços, que hoje abrange as áreas produtiva e de apoio. Destaco a parceria com a Engeprom, que permitiu assegurar a preservação do conhecimento em áreas sensíveis dentro do âmbito da Marinha.

Por outro lado, foi necessário um esforço pessoal da Direção na tentativa de resgatar justas aspirações de nossos servidores. Isto foi possível em face da participação espontânea de alguns servidores, sob a eficiente coordenação do Departamento de Pessoal, na elaboração de estudos que subsidiaram as ações formadas pela DPCvM junto ao órgão central de recursos humanos do MPOG. Alguns resultados foram atingidos, outros ainda se encontram em evolução, com perspectivas favoráveis. Destaco aqui a atitude profissional e sensata da grande maioria dos servidores, que entenderam a dificuldade em se obter resultados em assuntos cuja decisão está fora do âmbito da Marinha, deixando de lado as vozes que, por interesses pessoais diversos, tentam semear a dúvida e a discórdia em nosso meio, e aderindo ao princípio de que somente através do trabalho disciplinado é que se consegue alcançar os objetivos.

Enfatizo meu reconhecimento e agradecimento a toda a equipe de civis e militares que servem no Arsenal de Marinha, pela dedicação, competência e profissionalismo. Agradeço àqueles ocupantes das difíceis funções das chefias imediatas, cuja colaboração foi indispensável para a estabilidade e eficácia da organização."

Seguem agradecimentos aos chefes, aos seus pares, aos subordinados, às autoridades presentes e aos familiares.

POSSE DO DIRETOR DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO

O Vice-Almirante Ivan Pereira Arêas transmitiu, em 8 de março de 2002, o cargo de diretor de Hidrografia e Navegação ao Vice-Almirante Júlio Soares de Moura Neto.

ÚLTIMAS PALAVRAS DO ALMIRANTE ARÊAS

"Divulgados os atos de exoneração e nomeação, melhor seria, como já foi prática antiga, que me fosse permitido, em silêncio, o desembarque pelo caminho mais curto e, ultrapassando o portaló desta inesquecível "Repartição Hidrográfica", deixar o serviço ativo.

Não cabe nesta cerimônia qualquer expressão de tristeza ou pesar. Estamos aqui reunidos para festejar um novo tempo, a chegada do Vice-Almirante Júlio Soares de Moura Neto, a quem entrego não um cargo, mas esta mais do que centenária instituição. Esse novo tempo, antevejo-o de trabalho, muito trabalho, mas marcado por realizações notáveis. Ficará assinalado pelo previsível êxito que será a sua passagem pela Diretoria, rumo a desafios ainda mais elevados.

Não parece oportuno, portanto, falar do que nos foi possível juntos realizar, nesses dois anos que tão rapidamente passaram; nem do muito que se faz necessário para recolocar a DHN na posição de prestígio que logrou alcançar no passado entre os mais eficientes e atualizados serviços congêneres.

Deixo de externar também, como seria de justiça, os agradeçimentos que neste instante alagam o meu coração e que certamente embargariam e fariam calar a minha voz. Seriam por demais extensos, já que tenho a noção do tanto que devo a tantos.

Na Marinha que tudo me deu e quase tudo me permitiu, resumo o meu pleito de gratidão. Lembrando Fernando Pessoa, em "Abdicação", com indevida licença, como quase sempre fiz:

"...***Ela me fez um soberano***
Que ***não*** voluntariamente ***abandono***
O meu trono de sonho e cansaços.

Minha espada, pesada a braços lassos,
Em mãos viris e calmas entreguei
E meu cetro e coroa – eu os deixei
Lá na ***Câmara***, feitos em pedaços.

.....

Despi a realeza, corpo e alma
E ***regresso*** à noite antiga e calma
Como a paisagem ao morrer do dia."

Finalmente, desço para o meu cais de recordações e de lembranças inolvidáveis. O navio continuará, sob o novo comando, a sua viagem ininterrupta.

Deste cais que já é uma "saudade de pedra", como um marinheiro que sempre procurei ser, desejo a todos que permanecem a bordo nessa singradura maravilhosa simplesmente: Boa Viagem!"

PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE MOURA NETO

"Ao assumir um cargo de titular de Organização Militar da Marinha, sempre pareceu-me de extrema importância analisar bem a sua missão, pois ela indicará as metas a serem alcançadas. Ao fazê-lo, com respeito à DHN, foi fácil constatar os seus propósitos: apoiar a aplicação do Poder Naval, contribuir para a segurança da navegação na área marítima de interesse e nas vias navegáveis interiores e colaborar para a execução de projetos nacionais de pesquisas em nossas águas e daqueles resultantes de compromissos internacionais.

Assim, é com muita satisfação que sinto-me voltando ao mar, razão de ser desta casa e que está indelevelmente inserido em seus 126 anos de história, iniciada em 1876, quando era criada a Repartição Hidrográfica. Aqui, respira-se o ar salgado que emana das atividades conduzidas pela Diretoria, exemplo de dedicação e lugar em que marinheiros sentem-se muito à vontade.

Nesses tempos de vertiginoso progresso tecnológico, com influência direta na utilização dos oceanos, podemos constatar que a DHN, com uma correta visão prospectiva, teve o mérito de se manter atualizada, acompanhando o estado da arte e desenvolvendo atividades extremamente atuais.

A Diretoria segue navegando no rumo certo, traçado pelos antecessores que, em boa hora, perceberam a necessidade de imprimir grandes esforços para que estivesse apta a contribuir para o uso do mar pelo Brasil, uma clara necessidade para um país com uma extensa fronteira marítima.

No entanto, sabemos que, cada vez mais, teremos que enfrentar as águas tormentosas das dificuldades financeiras. Como já vem ocorrendo, os recursos, sempre escassos, deverão ser utilizados com critério e criatividade. A DHN, fruto de seu patrimônio técnico-científico e do nível de excelência de seus trabalhos, desfruta de uma reconhecida credibilidade, sendo um canal que faculta a interação com outras instituições. Assim, com o aval do diretor-geral de Navegação, envidarei os maiores esforços na busca de fontes alternativas, aproveitando as oportunidades que surgirem para não só aumentar o prestígio da nossa Marinha, como também minorar as restrições orçamentárias.

Estando com a mente e o coração abertos para absorver o espírito muito próprio

dos hidrógrafos que aqui labutam, assumo este cargo com justificado orgulho, fruto da plena consciência do enorme potencial da Diretoria, o que, em contrapartida, redunda na grande responsabilidade que passa a pesar sobre os meus ombros. A convicção que poderei contar com a colaboração, a dedicação ao serviço e o entusiasmo daqueles que aqui servem e nas OM subordinadas permitem-me antever que realizaremos um esforço conjunto e harmonioso, para que seja dada continuidade aos trabalhos até então realizados.

Ao Almirante-de-Esquadra Sergio Gitirana Florêncio Chagasteles, Comandante da Marinha, agradeço a confiança em mim depositada, indicando-me para este honroso cargo.

Ao Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, diretor-geral de Navegação, expresso os meus agradecimentos pela honra que concede ao presidir esta cerimônia. A Sua Excelência reafirmo a minha lealdade e consideração e o meu respeito.

Aos antigos chefes, aos quais muito devo pelo exemplo que deixaram e pelos ensinamentos e orientações; aos ex-diretores de Hidrografia e Navegação, cujo trabalho, em determinadas épocas, permitiu que se evoluísse para a Diretoria de hoje; aos almirantes e autoridades presentes ou que se fizeram representar; aos hidrógrafos, não somente os cursados em Hidrografia, mas todos que amam a DHN; aos colegas da Turma Mendes; aos amigos; aos oficiais e demais convidados, demonstro o meu reconhecimento pela gentileza de aqui comparecerem.

À minha família, de quem só tenho recebido permanente incentivo, apoio, amor e dedicação, registro a minha emoção e felicidade em tê-los sempre a meu lado.

Ao Vice-Almirante Ivan Pereira Arêas, apresento a minha gratidão pela maneira profissional, detalhada e, acima de tudo, amiga com que me passou o cargo, transmitindo, com sua conhecida competência, a considerável experiência de oficial hidrógrafo que, durante muitos anos, aqui serviu. No momento em que V. Exª inicia uma nova singradura por mares pouco conhecidos, nós, da Diretoria de Hidrografia e Navegação, desejamos que a estrela guia lhe indique o melhor caminho. Seja feliz, Almirante Arêas, e que Deus o proteja, Dona Marlene e toda a sua família!"

POSSE DO DIRETOR DE ENGENHARIA NAVAL

O Contra-Almirante (EN) Roberto da Silva Legey transmitiu, em 15 de abril de 2002, o cargo de Diretor de Engenharia Naval ao Vice-Almirante (EN) Lauro Reis Salgado.

DESPEDIDA E AGRADECIMENTO DO ALMIRANTE LEGEY

"Ao longo de nossas carreiras, habituamo-nos a presenciar muitas cerimônias de passagem como esta. Elas representam a renovação natural das administrações, que propiciam às nossas OM prosseguir no cumprimento de suas missões com as novas idéias dos que chegam e a consolidação dos trabalhos dos que as deixam. Para mim, entretanto, a cerimônia de hoje tem um significado muito especial, pois representa o marco final de minhas atividades no serviço ativo após mais de 40 anos. É chegado, então, o momento de me despedir.

Ingressei na Marinha no final de minha adolescência, onde fui acolhido com o respeito e a dignidade que caracterizam a vida naval, trazendo a preciosa bagagem de prin-

cípios que meus queridos e saudosos pais me legaram, de profundo respeito a todos, de lealdade, honestidade e claras e profundas noções de cumprimento do dever. Desde logo, no convívio sadio e alegre com meus companheiros mais próximos e com a orientação firme e segura dos chefes mais antigos, aqueles princípios basilares se aprimoraram e minha formação foi consolidada, a par com os conhecimentos profissionais que me foram ministrados.

Assim, neste momento de despedidas e agradecimentos, em que trajo pela última vez este uniforme branco, que tanto orgulho sempre me trouxe, dirijo os meus mais sinceros agradecimentos à instituição Marinha do Brasil, que me acolheu tão bem, e por tudo o que me proporcionou, pelo aprimoramento constante e pelas amizades que fiz. Pela oportunidade de realizar o meu curso de graduação em Engenharia Naval em uma das mais renomadas escolas de engenharia do País, a Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, e assim, por mais de 30 anos, me permitir participar dos programas de reparo e construção naval da Marinha. Orgulha-me ter participado da construção das Fragatas *Independência* e *União*, dos navios de assistência hospitalar, do Navio-Escola *Brasil*, das Corvetas *Inhaúma* e *Jaceguai*, dos navios-patrulha classe *Grajaú* e dos submarinos *Tamoio*, *Timbira*, *Tapajó* e *Tikuna*. Creio que consegui cumprir e honrar uma afirmação de que me recordo, gravada em algum lugar nas paredes da Escola Naval nos meus tempos de aspirante, e que dizia: "A Marinha nos educa e nos instrui para ser por nós fielmente servida".

A todos os chefes que tive ao longo de minha carreira agradeço a orientação, firmeza e paciência que tiveram comigo, mormente quando ainda muito jovem julgava ter a solução para tudo. Seus ensinamentos foram fundamentais, para que mais tarde me fossem concedidas as estrelas de almirante. Agradeço ao Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira, ministro da Marinha por ocasião de minha promoção ao posto de contra-almirante e que me indicou para os cargos de coordenador do Programa de Reaparelhamento da Marinha, de subchefe de Ciência e Tecnologia do então Estado-Maior das Forças Armadas e de diretor do Instituto de Pesquisas da Marinha, pela confiança em mim depositada pelas honrosas indicações. Ao Almirante-de-Esquadra Sergio Chagasteles, Comandante da Marinha e meu primeiro chefe na Diretoria-Geral do Material da Marinha, logo após a minha promoção em 31 de Março de 1996, e que me indicou para ser o diretor de Engenharia Naval, o meu muito obrigado pelas orientações seguras, pela confiança e por contínuas manifestações de apreço. Agradeço, ainda, aos Almirantes-de-Esquadra Arlindo Vianna Filho, Luiz Fernando Portella Peixoto e Ayrton Ronaldo Longo, meus chefes na DGMM no decorrer desses últimos anos, pela amizade, cortesia e liderança serena e firme no nosso dia-a-dia. Ao Almirante-de-Esquadra Jeronymo Francisco Mac Dowell Gonçalves, meu atual e último diretor-geral, agradeço a gentileza com que sempre me distinguiu e a honra por presidir esta cerimônia.

Nas lides diárias da engenharia naval, sempre aprendi com os muitos oficiais e funcionários civis com quem tive o privilégio de trabalhar ao longo de todos esses já saudosos anos, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, no Centro de Armas da Marinha, no Instituto de Pesquisas da Marinha e finalmente na Diretoria de Engenharia Naval. A todos o meu muito obrigado por tudo, principalmente pela lealdade, dedicação, carinho e pelos valiosos conhecimentos que me transmitiram. Nas atividades de engenharia, para que se tenha êxito, é fundamental o trabalho em equipe, humildade e confiança mútua. Ninguém faz

nada sozinho. Sou, portanto, muito grato a todos os que comigo um dia trabalharam, pelo muito que me ensinaram e pelo respeito que me dedicaram. Estou certo que poderei contar com a amizade de todos e saibam que desde já estou à disposição.

Desejo registrar ainda os meus mais profundos agradecimentos ao Capitão-de-Corveta (T-RRm) Edison Batista de Souza, meu primeiro assistente, e ao Capitão-de-Fragata (T) Paulo Taniguti, meu assistente atual, e a todos que um dia pertenceram ao meu Gabinete, pela dedicação, lealdade, trabalho incansável e, principalmente, pela amizade.

Finalmente, desejo registrar que tudo teria sido muito mais difícil, quiçá impossível, não fora o carinho, a paciência, a compreensão e o amor de minha família. Muito obrigado é muito pouco para expressar a minha gratidão por tudo o que devo à minha querida esposa, Eliane Maria, por ter sido o meu verdadeiro pilar ao longo de todos esses anos, sempre ao meu lado e mostrando o caminho a seguir, quando para mim os obstáculos pareciam se tornar quase intransponíveis. O amor e o carinho dos meus filhos, Marcelo e Heloisa, foram sempre poderosos alimentos para revigorar o meu espírito.

Ao Vice-Almirante Lauro Reis Salgado, companheiro e colega desde os tempos de menino no Colégio Militar do Rio de Janeiro e que comigo trilhou os mesmos caminhos desde os idos de 1962, quando ingressamos na Escola Naval, desejo muitas felicidades na direção da DEN. As suas mais do que reconhecidas qualidades profissionais, muito enriquecidas com a recente direção do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, aliada à excelência da equipe de oficiais, engenheiros e demais funcionários da Diretoria, são a garantia do seu sucesso.

A Deus agradeço ter estado sempre ao meu lado e iluminado o meu caminho."

PALAVRAS INICIAIS DO ALMIRANTE SALGADO

Minhas primeiras palavras são de agradecimento ao Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sérgio Chagasteles, pela confiança ao me indicar para tão honroso e gratificante cargo de diretor de Engenharia Naval.

Esta é a primeira vez que tenho a oportunidade de poder prestar minha colaboração no ambiente de uma Diretoria Especializada. Como é de conhecimento de todos, minha experiência profissional conta com muitos anos de trabalho na interface estaleiro-navio, onde os problemas e as soluções têm, como condição de contorno, os parâmetros de prazo, custo e qualidade, o que acaba criando a obstinação pelo resultado e pela rapidez nas decisões.

Pude observar, com satisfação, o cuidado e seriedade com que militares e civis, muitos já meus antigos conhecidos, tratam os difíceis e diversos assuntos da Diretoria, dando uma demonstração inequívoca da preocupação em atender às demandas da Marinha, com a prioridade voltada para o aprestamento dos navios. Tenho a certeza de contar com a mesma dedicação e empenho de minha tripulação nas tarefas sob nossa responsabilidade. É importante assegurar a indispensável continuidade na correta condução de todos os trabalhos, sejam de gerenciamento dos projetos, de relatores de planos básicos, técnicos-normativos, de garantia de qualidade ou de apoio logístico, tendo sempre como foco o que for melhor para o navio.

A meu chefe, o Almirante-de-Esquadra Jeronymo Francisco Mac Dowell Gonçalves, sou grato pelo privilégio e pela honra que me concede ao presidir esta cerimônia e ofereço meu total empenho e irrestrita lealdade.

Agradeço aos almirantes, autoridades, amigos e familiares aqui presentes o que

para mim representa uma manifestação de incentivo e apoio, além de conferir um brilho especial a este evento.

A meus pais, meu reconhecimento pelo amor e por sólidos valores morais. A minha mulher e meus filhos, sou grato pelo carinho e solidariedade que me proporcionam no lar, onde renovo minhas energias para o trabalho.

O Almirante Legey é meu amigo de infância. Iniciamos nossa jornada em 1955, quando nos apresentamos no Colégio Militar. Nossos caminhos sempre nos colocaram muito próximos, fortalecendo essa amizade e estreitando os nossos laços familiares. Considero um especial privilégio receber este cargo de diretor de Engenharia Naval de suas mãos e agradeço a transparência e precisão com que me passou os assuntos que vem conduzindo com habilidade e inteligência. Todos nós, um dia, chegamos a esse momento em que devemos nos afastar do serviço ativo. Desejo a Vossa Excelência muitas felicidades e muita paz no seio de sua família, junto a sua esposa Eliane, seus filhos e netos, na certeza de que novas realizações pessoais e profissionais vão ocorrer, o que é mais do que merecido.

A Deus peço Sua benção e proteção."

PROSA E POESIA DO ALMIRANTE OTACÍLIO CUNHA

A *Revista Marítima Brasileira* publicou, no 2º trimestre/2000, o registro do Centenário de Nascimento do Almirante Otacílio Cunha. A matéria publicada foi obtida do caderno organizado por seu genro, Capitão-de-Mar-e-Guerra Hilton da Silva Sobrinho, que se empenhou para condensar, além da biografia detalhada, várias crônicas, contos e poesias escritas pelo almirante desde antes o seu ingresso na Marinha, em 1918.

A *RMB* sentiu-se no dever de divulgar mais algumas obras do renomado oficial, em face da singeleza, propriedade, domínio da língua e beleza literária.

Sedução na primavera

O guarda que rondava as imediações da rua "X" não viu um vulto cauteloso que galgou, apressado, as grades do jardim da casa número 56. Eram 2 horas da madrugada. Numa sonolência desoladora, as luzes afogadas pelo nevoeiro empalideciam, empalideciam.

O homem, chapéu enterrado sobre os olhos e a gola do paletó levantada, atravessou lentamente o jardim, evitando fazer cantar sob os seus pés o cascalho fino do caminho. Jasmins constelavam o escuro da folhagem, embalsamando a atmosfera; e rosas vermelhas despetalavam-se, silenciosas, à carícia demorada da brisa. Era a primavera com toda a sua vida a rebentar em flor pelos galhos e a explodir renovos pelos troncos.

O vulto esgueirou-se por entre as folhagens, admirado de sentir prazer em absorver a largos haustos aquela atmosfera impregnada de perfumes, como se tivesse vindo para fluir de uma noite da estação das flores num jardim bem cuidado. E o fino nevoeiro que caía, aljofarando as folhas largas das palmas, cobria-lhe os ombros com o orvalho frio que molhava a relva.

A casa 56 perfilara-se muito branca e silenciosa no meio de roseiras e oiticicas, como embriagada pelo perfume que andava em volta. Uma escadaria branca, dos lados da qual vigilavam duas lâmpadas a tecer nas

paredes sombras fantásticas de arvoredos e colunas, levava até a larga porta de entrada. Mas o homem não ia, com certeza, bater nela pelo modo por que entrara, e contornou a casa cosendo-se com as paredes.

Parou diante de uma varanda lateral, onde uma trepadeira atrevida se enroscava pelas colunas acima, salpicada de cachos de flores vermelhas. O homem considerou por um instante e, em seguida, se pôs a grimpar por uma das colunas, rebentando com os pés os galhos da trepadeira.

Havia uma janela no alto. O vulto tirou do bolso um pé-de-cabra e começou a forçá-la. Quando o ferrolho cedeu ao seu trabalho silencioso, empurrou devagarinho a janela e galgou o peitoril, afastando as cortinas que caíam indolentes no interior.

Dentro era tudo escuro. O seu olhar, a princípio, nada distinguiu; depois foram, como que por encanto, surgindo as coisas, primeiro indecisas, depois tomando formas, definindo-se lentamente. A um canto uma cama cerrava caprichosa os cortinados sobre um vulto de mulher.

A atmosfera calma do quarto bebia com sofreguidão o perfume forte do jardim, que entrara com o ladrão, e estava ali a imperar como lá fora, no aroma dos jasmins e no hálito das rosas. Uma embriaguez suave tomava o homem que se encontrava admirado de se achar no quarto de uma mulher.

Uma grande curiosidade de vê-la tomou-o. Aproximou-se, cauteloso, do leito e apartou os cortinados. Ela era uma loura de uns 20 anos, com cabeleira de ouro caindo em ondas pelo travesseiro e um busto branco, muito branco, que um lençol negligente mal cobria, resvalando flexuoso por sobre as duas curvas atrevidas dos seios que se agitavam deliciosamente com a respiração pausada da moça.

As grandes pálpebras caídas sobre o sombreado das olheiras escondiam os sonhos doces que a faziam entreabrir os lábios vermelhos num sorriso feliz.

O homem contemplou-a por longo tempo. A primavera misteriosa e forte embriagava-o naquela noite calma, trazendo-o traiçoeiramente a um quarto de mulher bonita. Um grande silêncio noturno pesava sobre tudo aquilo, e as sombras do aposento davam os sons de uma intimidade provocante. Ele se curvou para vê-la mais de perto. O seu hálito confundiu-se com a respiração serena da moça; ela sorria, enquanto a brisa, descerrando indiscretamente as cortinas da janela, entrava travessa para fazer cair mais um pouco o lençol branco de sobre os botões de rosa dos seios pequeninos.

O ladrão, tonto naquela cilada primaveril, os sentidos embriagados de perfume, ofegante, as narinas dilatadas, numa expansão súbita de sensualismo indomável, tomou nos braços aquela mulher que o tentava, e os seus lábios sufocaram o espanto da moça mal desperta. Foi um beijo brutal, demorado, longo, na boca delicada que sorria pouco antes.

Ela se pusera a debater, mordendo-lhe a mão grosseira que ele pusera sobre a boca, não tão rapidamente que um grito estridente não cortasse o silêncio da noite.

– Socorro!...

Era preciso fugir. O homem largou-a e galgou a janela. De um salto estava a correr pelo jardim, enquanto os gritos lhe feriam os ouvidos e luzes apareciam pelas janelas da casa em reboliço.

Correu até o portão. Os passos rápidos de policiais fizeram-no voltar. Criados andavam agora com lanternas percorrendo o jardim. Escondeu-se na moita onde os jasmins tombavam silenciosos a perpetuar a brisa e amaldiçoou-os intimamente e a toda primavera. Fora ela, sim, a maldita estação que o pusera naquela situação. Quem, a não ser tanto perfume e tanto aroma de vida, poder-lhe-ia dar aquela idéia?

Pular uma grade, arrombar uma janela, servir-se de um pé-de-cabra, e para quê? Para roubar um beijo!

E foi pensando naquele estranho encanto que lhe fez mal a noite primaveril, que, quando os seus perseguidores o retiraram desanimado do meio dos jasmineiros constelados de flores, ele disse abanando a cabeça:

– A gente faz cada "besteira"!

(14/1/1923)

Ilha Grande

Uma noite de luar na Ilha Grande. Luminosos olhares dos navios de guerra cravam na treva douradas reticências de descanso. Piscam holofotes inquietos.

Da proa de meu navio, o Contratorpedeiro *Mato Grosso*, vem um magoado soluçar de violão, com uma toada triste, que uma voz rouca de marujo lança no ar para a voracidade dos ecos. É a alma brasileira, sempre inclinada a essa tristeza ingênita, onde rompem, às vezes, como chispas ofuscantes de uma explosão insólita, as súbitas florações de um humorismo são.

À ré, um grupo de homens respondia a enfadonha chamada dos cabos de quarto, e vigias rendiam o serviço.

Recortam-se n'água lágrimas luminosas da noite. Aquela cantiga de saudade me traz também a nostalgia do ignorado, essa moléstia aguda que tortura a gente, e que o inglês chamou de *spleen*.

Levam-me os passos para o passadiço às escuras. Inclino-me para a proa. Um grupo de foguistas ajeita-se em volta do violão tangido toscamente pelo fiel de torpedos. Quem canta é um carvoeiro, cuja alma simples diz modinhas brasileiras, todas elas tristes, falando em dor, angústias humanas, onde a mulher é a causa e, ao mesmo tempo, a finalidade:

– "Muié de minha paixão,
Pru mais que sejas crué,
Si eu fosse dono do mundo
O mundo punha aos teus pé..."

Um desafinadíssimo acorde calçou o último "pé" do verso.

– Bonita moda, resmungou o Severino.

– E esse Pitanga canta que nem o Eduarda das Neves! – apoiou outro, lembrando a última chapa ouvida no cruciante gramofone do vizinho, lá em Olaria...

(1925)

Lenda de guerra

À noite sobreveio a batalha, apagando no recôndito das distâncias o troar desencontrado dos canhões.

Agora, mercê da calma que lhes proporcionava a treva, as esquadras se refaziam em formaturas caprichosas, vultos silenciosos a se esgueirarem pelas sombras. Uma ou outra vez cruzavam com outras sombras, desnorteados fantasmas de navios mortos, que iam à matroca, restos flutuantes de uma batalha sem tréguas.

No mar, porém, o combate e a vitória não são o epílogo dos sacrifícios. Aqueles mesmos homens feridos, exaustos, reduzidos, que se haviam batido horas seguidas como leões, do control às torres, do passadiço às máquinas, continuavam o exaustivo e enervante serviço de vigilância.

Os artilheiros, olhos cravados no mar, continuavam a viver as horas de angústia, junto aos canhões meio destroçados, onde ainda não houvera tempo para apagar as manchas de sangue.

A certeza de um dever bem cumprido não os podia aliviar da rude tarefa; havia outros deveres a cumprir, e lá estavam a postos alguns que não tinham se sujeitado ao calmo recolhimento às enfermarias e apresentavam como gloriosas condecorações as manchas de sangue, que ainda corria debaixo das gazes e ataduras.

Na escuridão a que todos os olhos estavam habituados, faziam-se agora as dolorosas revistas de presença. Aos no-

mes lançados à meia-voz na sombra, respondiam indicações, vagas umas vezes, outras, penosas reticências.

Depois, foram as últimas honras prestadas aos companheiros mortos.

Na popa se alinhavam, silenciosos, cabeças descobertas, todos os marujos que o podiam. Os outros, nos postos de vigília, abriam mais os olhos, procurando ver um vulto que ia sumir no oceano, e apuravam os ouvidos para distinguir um nome numa lista de bravos; nome, talvez de um amigo, de um irmão, de um companheiro da mesma torre, que ele havia visto cair horas antes, no meio da peleja, substituindo-o sem pestanejar, e cuja lembrança fazia, na sua grandiosa alma de marujo, crescer a maré cheia de emoção, transbordando em lágrimas grossas pelas faces rudes.

A custo os enfermeiros haviam retido os feridos mais graves; os outros lá estavam, sangrando, pálidos, a se apoiarem nos indenes, para a última continência, aquela que se faz mais com a alma e o coração do que com o chapéu que tomba.

Na popa, a bandeira, hasteada em funeral, umedecia-se ao contato da noite, como se a Pátria chorasse as frias lágrimas de orvalho; e se desdobrava à brisa fresca, como que lançado sobre os filhos mortos a bênção gloriosa do futuro.

E os corpos, um a um, imergiram no oceano e no passado, deixando imorredouro o exemplo daqueles que souberam cumprir o dever de marinheiros e de patriotas. Depois foi o silêncio, o terrífico silêncio das escutas, que o sono e a vigília povoam de rumores e de sustos.

Súbito, tiniram as campainhas de alarme. Comandos breves caíram de chofre das estações diretoras e os vultos negros dos canhões moveram-se escancarados à procura do inimigo.

A luz de um projetor rasgou a noite, e uma sombra muito branca, muito tênue, apareceu no mar, com as suas velas levemente enfunadas ao sopro da brisa. E o que não fizera a aparição do inimigo fez a vista daquela visão de calma. Um arrepio correu a maruja da esquadra: o navio fantasma!

Sim, era ela, a velha nau de outros tempos, onde se entreviam várias ordens de canhões, trazendo a carangueja um pavilhão, cujos detalhes não se distinguiam.

Era a nau fantasma da tradição, aquela em cujo seio os almirantes desaparecidos vinham tomar parte nas lutas da grande Marinha Britânica. E a uma, sem ordem de ninguém, por um sentimento religioso que os ligava àquele passado de glórias, a maruja da esquadra levou a mão ao chapéu, numa continência tocante de heróis.

E muitos daqueles homens sentiram que aquele gesto era o prolongamento da cerimônia fúnebre de ainda há pouco, porque os bravos que o oceano acolhera já tinham, com certeza, entrado para sempre para a guarnição daquele veleiro fantasma, que era a nau da tradição, o navio do passado.

O vulto iluminado no círculo de prata do projetor cumprimentou, arriando a bujarrona. Depois, foi-se afastando lentamente, desmaiando à proporção que saía da réstia de luz, e ficou para trás, como uma sombra indecisa a dançar ao compasso das ondas.

No tombadilho do veleiro, Nelson considerou com orgulho a linha de encouraçados e os grupos de torpedeiros, sombras escuras que se ativaram velozes para o seio da treva e da distância.

Ao seu lado, a sombra de Hardy sorria.

Mais além, os vultos dos bravos capitães se inclinavam para o mar. Eram todos heróis da Marinha inglesa que tinham vindo assistir à vitória de seus navios. Tinham estado em Coronel, onde Cradock, agora um deles, confirmara mais uma vez o valor do marinheiro britânico. Nas Falklands, haviam passado entre as linhas de combatentes, e o Almirante Sturdee, para evitar

ao veleiro branco os golpes alemães, não titubeara em mudar de rumo, num gesto digno dos tempos de cavalaria. Por toda parte onde o combate chamava a Marinha Britânica, o velho veleiro surgia. Velha nau da tradição de um povo que preza o seu passado mais do que tudo, é bem possível que, apesar da lenda, ela só exista nos seus corações patrióticos.

Mas não. Ela esteve em Coronel, nas Falklands, na Jutlândia, por toda parte onde flutuava o pavilhão britânico. E a prova é que, quando a luz do projetor se apagou, um sussurro da brisa levou para o alto-mar as palavras que a sombra de Hardy murmurava ao ouvido de Nelson:

– Almirante, neste veleiro, ainda trabalhamos pela Inglaterra. A tradição completa a lenda...

E Nelson, pensativo, apagando-se numa névoa com as formas de seu veleiro, murmurou num sopro:

– É preciso crer no passado para ser forte...

Em *A Galera* – Novembro de 1926.

Paisagem

Venta. Enfuna-se o pano. A enxárcia ringe e, como
Tristonha barcarola, a água verde escachoa
Pela esteira. No ocaso, o sol semelha um pomo
Sazonado a rolar num vergel de garoa...

Rebenta a floração das vagas contra a proa.
Arfa e caturra a nau. Geme e silva ao assomo
Do sueste o massame. E a espuma sobre o domo
Das vagas baila e estoura e em renda se esboroa...

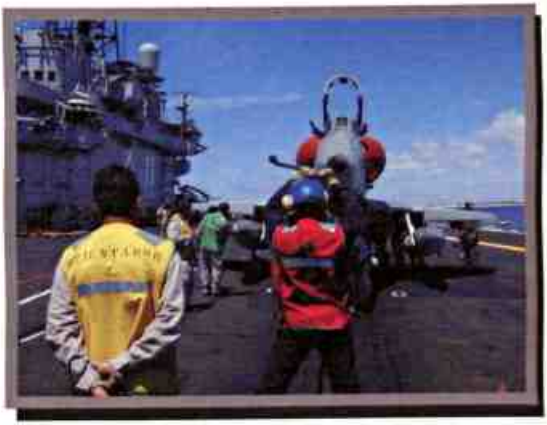
Abre as asas de pano a nave ardente e em torno
Bailam os mergulhões, pelo poente morno,
Numa ronda abismal espiralando no ar...

E como a reticência estranha resumindo
A tragédia do ocaso, estrelas vão surgindo,
Recordando faróis a queimar... a queimar.

28/11/1921

O VÔO DO FALCÃO CINZENTO

A REALIZAÇÃO DE UM SONHO SEMPRE SONHADO



SIMTECH

KAY AND ASSOCIATES, INC.

ISO 9002

Rua do Mercado, 17 14 andar Centro Rio de Janeiro, RJ Brasil 20010-120

Tel.: 55 (xx) 21 2532-2801 Fax: 55 (xx) 21 2240-1242 e-mail: simtech@simtech.com.br

O CONSÓRCIO NACIONAL POUPEX REALIZA O SEU SONHO

A FHE/POUPEX saiu na frente e lançou, em novembro de 2001, o **Consórcio Nacional POUPEX** - imóvel, carro e moto. Um consórcio que já nasceu forte e seguro. Pronto para atender você*.

CONSÓRCIO IMÓVEIS	CONSÓRCIO NACIONAL POUPEX	CONSÓRCIO VEÍCULOS	CONSÓRCIO NACIONAL POUPEX
VALOR DO BEM	144 meses**(1)	VALOR DO BEM	60 meses**(2)
30.000,00	246,80	18.156,00	342,97
60.000,00	493,62	23.826,00	450,08
90.000,00	740,42	28.264,00	533,92
120.000,00	987,22	36.000,00	680,05

CONSÓRCIO NACIONAL POUPEX
O ÚNICO COM A GARANTIA FHE
0800 61-3040

* Militares da ativa/reserva, Pensionistas e Servidores Civis das Forças Armadas.
** Valor total da parcela, já inclusas taxa de administração, fundo de reserva e seguros.
(1) Parcela reajustável uma vez por ano, com base na variação do INCC.
(2) Parcela só reajustável quando houver aumento no preço do bem.
Consulte www.bcb.gov.br

ESCRITÓRIO REGIONAL DA FHE NO RIO DE JANEIRO - ESCRJ
Palácio Duque de Caxias - Ala Cristiano Otoni - 3º Andar - Praça Duque de Caxias - 25
Centro - 20221-260 - Rio de Janeiro-RJ - Fone (21) 2253.8395 e 2253.0102
Fone e Fax (21) 2253.0860

FUNDAÇÃO HABITACIONAL DO EXÉRCITO

POUPEX
Associação de Poupança e Empréstimo

www.poupex.com.br