

**HOMENAGEM ÀS  
MULHERES  
MILITARES DA  
MARINHA**

**20 ANOS**

CF (Md): M. C. M. Stephan  
(A mais antiga)

GM: 1981 - CF: 1999

CB: 1981 - SO: 2000



**REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

V. 120 nº 4/5  
abr/jun. 2000



SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

# GUARDAS-MARINHAS DE 1981

(Foto: Gilda Estellita - Revista Manchete)



4-272, 2, 23 (3)



21/9

REVISTA  
MARÍTIMA  
BRASILEIRA

**REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

— 1921 —

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

— 1921 —

— 1921 —

— 1921 —

— 1921 —

— 1921 —

— 1921 —

— 1921 —

— 1921 —

— 1921 —

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

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.

ISBN 0034-9860.

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

CDD — 359.00981

359.006

# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

v. 120 n.º 4/6  
abr./jun. 2000

R. marit. bras.

Rio de Janeiro

v. 120

n.º 4/6

p. 336

abr. / jun. 2000

**COMANDANTE DA MARINHA**

Almirante-de-Esquadra *Sérgio Górrana 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 *Cláudio Rogério de Andrade Flôr*

**Vice-Diretor**

Capitão-de-Mar-e-Guerra *Antonio Carlos Gesteira Leite de Mattos*

**Consultores Especiais da RMB**

Vice-Almirante (Ref.º) *Luiz Edmundo Brígido Bittencourt*  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) *Milton Sérgio Silva Correa*

**Departamento de Publicações e Divulgação**

Capitão-de-Corveta (T) *Edina Laura Nogueira da Gama*  
Primeiro-Tenente (T) *Simone Silveira Martins*

**Equipe Editorial**

*Célia Maria Barros Gutierrez*  
*Denise da Silva Coutinho Koracakis*  
*Deolinda Oliveira Monteiro*  
*Liane Blum (Estagiária)*  
*Luiz Carlos Miguel*  
*Manuel Carlos Corgo Ferreira*  
*Mauro da Silva*  
*Sabrina Passos da Silva Melo (Estagiária)*

**Editoração Eletrônica**

*Celso França Antunes*  
*Edilson José Alves*

**Apoio Administrativo**

*Ilda Lopes Martins*  
*Renée Pimentel Reis*

**Expedição**

2ºSG-DG-IT *João Antônio Silva Ferreira*  
2ºSG-ML-MF *João Humberto de Oliveira*  
Cabo (AF) *Jerônimo Ronaldo Severino Pereira*  
*Severino Ronaldo da Fonseca Araújo*

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**

Departamento de Publicações e Divulgação

Praça Barão de Ladário S/N<sup>o</sup>

Ilha das Cobras — Centro

20091-090 — Rio de Janeiro — RJ

☎ 870-6852

FAX (021) 870-6716

E-mail: [sdm50@sdm.mar.mil.br](mailto:sdm50@sdm.mar.mil.br)

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

BRASIL

R\$ 3,58

R\$ 9,46

EXTERIOR

US\$ 9,00

US\$ 36,00

# 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\$ 9,46.
- 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 13% 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

Departamento de Publicações e Divulgação

Praça Barão de Ladário, S/Nº — Ilha das Cobras — Centro

20.091-000 — Rio de Janeiro — RJ

Tels.: 870-6852

FAX (021) 870-6716

E-mail: sdm50@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**
- 19 **OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA**  
**Prudente José de Moraes e Barros**  
*Mário Jorge da Fonseca Hermes – Almirante-de-Esquadra (Ref<sup>o</sup>)*
- 45 **EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO ESTRATÉGICO**  
*Mário César Flores – Almirante-de-Esquadra*
- 63 **A NOVA FORMAÇÃO DO OFICIAL DE MARINHA DO CORPO DA ARMADA**  
**– Uma notícia, uma lembrança, uma opinião –**  
*Luiz Edmundo Brígido Bittencourt – Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>)*
- 89 **OS PROBLEMAS DE SEGURANÇA DA EUROPA – UMA REVISÃO**  
*Armando Amorim Ferreira Vidigal – Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>)*
- 111 **DA GQT À GECON OU A IMPLANTAÇÃO SISTEMÁTICA DA QUALIDADE NA-MARINHA DO BRASIL**  
*Ruy Capetti – Vice-Almirante (RRm)*
- 129 **O MINAS ESTÁ GARRANDO**  
**Uma noite atribulada**  
*Alberto Carlos Aguiar – Vice-Almirante (RRm)*
- 137 **O QUE É O SIVAM**  
*Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica, Equipe de Redatores da RMB*
- 145 **CONGRESSO INTERNACIONAL DA IMPRENSA MILITAR**
- 151 **FUNÇÃO SOCIAL E CULTURAL DA IMPRENSA MILITAR**  
*Joaquim M. Franco de Sá – Tenente-Coronel – Guarda Nacional Republicana – Portugal*
- 163 **HISTÓRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL (Parte X) (Final)**  
*Pedro Carlos da Silva Teles – Engenheiro e Professor*
- 171 **UMA CLASSE DE NAVIO-AERÓDROMO PARA A MARINHA DO BRASIL**  
*Eduardo Ítalo Pesce – Professor – Ronaldo Leão Corrêa – Colaborador*
- 197 **DESENVOLVIMENTO DOS SUBMARINOS ATÉ A PRIMEIRA GUERRA**  
*Guenther Henrique Ungerer – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)*

- 203 **O TENENTISMO**  
**O Forte e o Encouraçado**  
*Carlos Pereira Cascardo* — Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>)
- 221 **CIAW — CURSOS DE APERFEIÇOAMENTO AVANÇADO**  
222 **Cartas Eletrônicas de Navegação: — Formato raster x Formato vetorial**
- 235 **CARTAS DOS LEITORES**
- 237 **A MARINHA DE OUTRORA**
- 241 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**
- 249 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**
- 253 **DOAÇÕES AO SDM**
- 257 **NECROLÓGIO**
- 261 **REVISTA DE REVISTAS**
- 279 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**



### 20 ANOS DA MULHER MILITAR NA MARINHA Lembranças e experiências

SYLVIA DA COSTA ORAZEM  
Capitão-de-Corveta (S)

#### INTRODUÇÃO

Sou filha de militar, nasci em lençóis militares, fui criada em Vila Militar e só tive exemplos de luta e coragem dos meus pais para o enfrentamento dos desafios da vida. Destes, recordo-me bem, ainda era muito pequena, quando meu pai, militar da Aeronáutica, encontrava-se a serviço da ONU, por um período de um ano em missão na África. O rosto de minha mãe expressava sempre a preocupação e a dúvida do seu retorno vivo e com saúde. Criando quatro filhos pequenos, sozinha, numa Vila Militar no Rio de Janeiro, não tinha nem parentes próximos para um apoio, porque residiam na Bahia, mesmo assim, ainda encontrava forças para estudar e trabalhar.

Aos 45 anos de idade ainda não possuo sabedoria suficiente para deixar grandes ensinamentos porque ainda tenho muito que aprender, entretanto deixo o exemplo para as gerações mais próximas de alguém que ama imensamente a Marinha e consegue manter vivo este sentimento, mesmo enfrentando difíceis e diferentes papéis sociais como descrevo alguns, neste breve relato de uma lembrança, de uma experiência.

#### O INGRESSO...

Após quase dois anos como professora civil da Escola de Saúde da Marinha, tive notícia, pelos meus próprios alunos (sargentos e cabos dos Cursos de Aperfeiçoamento e Especialização em Enfermagem), de que a

Marinha abriria concurso para mulheres ingressarem na vida militar. A notícia me foi dada em sala de aula e fiquei mais surpresa com a expectativa e a alegria dos alunos que pareciam já estarem vendo-me oficial, do que com a notícia em si, e este foi o meu primeiro orgulho. Percebi naquela manifestação unânime, de mais de 60 alunos, que havia conquistado o primeiro passo: a credibilidade.

## O CONCURSO

O Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha (CAFRM) foi criado em 1980 a fim de suprir a Marinha com oficiais e praças da reserva para o exercício de funções técnicas e administrativas em Organizações Militares em terra, mediante convocação para o serviço ativo. O primeiro concurso, para esta iniciativa pioneira da Marinha, foi um desafio para todas as milhares de concorrentes em todo o país. A prova não era de conhecimentos profissionais e, sim, uma rigorosa prova de Estudos de Problemas Brasileiros, ou seja, seria a grande peneira para selecionar apenas 200 candidatas ao oficialato. Isto fez com que várias funcionárias civis desistissem do concurso. Foi minha primeira batalha. Estudei como louca. Só pensava nisto: "Não importam as dificuldades, ... Quero entrar para a Marinha!". Enfim, no dia do concurso, sentia-me preparada mas tive uma inesperada cólica renal, popularmente chamada de "crise de pedra nos rins". Clinicamente é considerada uma das piores dores no ser humano, assemelhada à "dor-de-parto". Pela primeira vez não tinha a família por perto, estavam em viagem. Eu estava só. Orei a Deus e, com muita fé e uma grande força de vontade, me arrastei até ao Maracanã, e, durante a prova, suor, dor e lágrimas se intervalavam na conquista de algo que se tornara para mim **um grande sonho: ser marinheira!** Após a aprovação, aprendi que a verdadeira força é aquela que vem de dentro de nós.

## O CURSO DE ADAPTAÇÃO AO OFICIALATO

O Centro de Educação Física Adalberto Nunes (CEFAN) foi a sede do primeiro Curso de Adaptação ao Oficialato. Na época, jovens femininas de todas as regiões do Brasil se concentravam por um período de quatro meses, revendo familiares apenas nos finais de semana. Sentíamos-nos como uma "turma co-baia". É natural, tudo que foi planejado e executado para o treinamento de mulheres estava no plano da primeira vez. O nível de exigência era bem superior ao de hoje, mas considero, até isto, um acerto, porque tínhamos que servir de exemplo para as que viessem depois. Mas vivemos também situações interessantes e até engraçadas.

### *Uma Vergonha Engraçada*

Quando penso em uma experiência engraçada, só consigo lembrar-me de um fato do qual talvez várias colegas da primeira turma ainda se lembrem: tivemos, no ginásio de esportes do CEFAN, uma demonstração sobre defesa pessoal com um grupo de professores. Especialmente convidados e vestidos de forma adequada, eles só possuíam, como instrumento, o tapume no chão e um cacetete na mão. O fundamental da técnica de defesa pessoal ministrada era que "a técnica sempre vence a força". De posse deste paradigma, várias demonstrações foram realizadas pelos professores. Sempre um deles utilizava o cacetete para bater no outro e este utilizava-se de uma técnica para retirar o cacetete do adversário e derrubá-lo.

Ao final destas aulas práticas, o professor, responsável pelo grupo convidado, pediu permissão ao comandante do CEFAN para utilizar uma das guardas-marinhas para nova demonstração. O comandante solicitou uma voluntária. Como não apareceu nenhuma, as colegas, em coro, me chamaram, pois eu

era uma das mais “fortinhas”. Posicionada no tapume, o professor se dirigiu a mim para me atacar com o cacete com certa velocidade. Naquele momento nem me lembrava mais qual era a técnica de defesa ensinada. Num ato reflexo, agarrei o cacete com as duas mãos e, sem saber como, parti-o quase que instantaneamente ao meio. Só consegui ouvir as gargalhadas de todas as guardas-marinhas que me acenavam como se eu tivesse ganho uma olimpíada.

O comandante do CEFAN e os instrutores não agüentaram e riram muito também.

Eu fiquei com tanta vergonha de ter quebrado o cacete que mal pude olhar para o professor que ficou pasmo diante de mim e, em silêncio, com seus olhos parecia me perguntar como conseguira fazer aquilo. Para todos nós ficou a lição: as palavras sempre e nunca devem ser utilizadas com certo cuidado nos ditos paradigmas, porque **tudo na vida é circunstancial**.

## O CORAL FEMININO DE OFICIAIS

Naquela época, nosso tempo era muito bem preenchido, durante o dia, com aulas teóricas, TFM, marchas, etc... mas, as noites eram um pouco solitárias. As guardas-marinhas estudavam, conversavam ou se reuniam no hall dos alojamentos para tocar violão e cantar. Eram encontros agradáveis tão gostosos, tão descontraídos e nos faziam tanto bem. Era o espírito de uma grande instituição que estava nascendo em nós: **o espírito da praça d’armas**.

Numa destas noites em que eu tocava violão, nasceu do próprio grupo a idéia de formarmos um coral feminino.

O Coral do QAFO (Quadro Auxiliar Feminino de Oficiais) foi então efetivado no dia 1º de maio de 1981, após a aprovação do comandante do CEFAN. Originou-se do espírito de realização das guardas-marinhas pertencen-

tes à primeira turma do Curso de Adaptação ao Oficialato.

Inspiradas no consenso do dever, da disciplina, da ética e, principalmente, do exemplo militar, as integrantes do coral desenvolveram os seguintes propósitos: maior integração entre as oficiais; ter a disciplina como fundamento; recreação dirigida; educação do ouvido, ritmo, voz, dicção e vocalização; e, principalmente, a divulgação da Marinha por meio de uma atividade cultural.

A liderança do coral foi assumida por mim, enquanto guarda-marinha, organizando a atividade, baseando-me numa longa experiência em canto coral e principalmente no valor e interesse demonstrado pelas integrantes. E assim ... iniciamos um trabalho na Marinha com muito amor. Durante o curso, transformou-se numa atividade extraclasse para as que possuíam perfil artístico-cultural. Após o curso, sempre após o expediente, à noite ou nos finais de semana, continuávamos a “**fazer Marinha**”.

## *O Coral de Oficiais da Marinha*

Hoje, com a extinção do CAFRM e com a conseqüente incorporação da mulher nos diversos corpos e quadros, o coral deixou de ser feminino para se adaptar à nova realidade naval. Possui militares de ambos os sexos, representantes dos diferentes corpos e quadros. Entretanto o que há de mais valioso não mudou: a verdade do sentimento que tem sustentado este trabalho que continua a se desenvolver à noite, fora dos horários de expediente e despretensiosamente há 19 anos! Este sentimento é **o amor à arte e à Marinha!**

O repertório do coral é eclético, embora preferencialmente tenha o mar e o civismo como temas. O coral tem divulgado o nome da Marinha desde a sua criação.

Há 36 anos a música acompanha a minha vida e isto faz que, a cada dia, eu me sinta uma pessoa melhor e ajude outros a sentirem o

mesmo". A música, em especial a arte coral, é o dom que Deus, com toda a sua generosidade, me concedeu e trazê-la para a Marinha é uma profunda expressão que vai além da obrigação, além da farda, e que **ajuda a mantermos a chama viva do fogo sagrado**.

Porém, para compreendê-la, é preciso estar em sintonia com ela.

### ***A canção "Mulheres em Armas". A idéia que deu certo.***

Sou a compositora mas a idéia não foi minha.

Quando já estava se aproximando a data da formatura da primeira turma de mulheres militares do país, que se esperava ser de grande repercussão nacional, o Comandante do CEFAN ficou preocupado com o que seria cantado durante o desfile militar de formatura. Reuniu então as 200 guardas-marinhas e promoveu um concurso extensivo a todas. Aquela que apresentasse a melhor canção teria, como prêmio a sua música ensaiada e cantada por todas no dia da formatura.

Eu fui a única que apresentou um trabalho musical. Fiquei imensamente feliz por ter sido de imediato agrado das colegas, do comando e posteriormente da própria Marinha. Após ter sido orquestrada pelo Maestro Ted Moreno, na época, da Rede Globo de Televisão, foi difícil conter a emoção de marchar no dia da

formatura, ouvindo todas cantarem com toda vibração o refrão do estribilho:

*Brasil, tens agora mulheres*

*A servir também em Armas!*

*A Bandeira, como escudo.*

*A Marinha, como espada.*

*O exemplo, nossa missão!*

O coração parecia que ia me saltar do peito.

No dia seguinte, os jornais noticiaram que um dos momentos mais emocionantes da cerimônia fora o desfile ao som do canto do hino "Mulheres em Armas".\*\*

### **Almirante Maximiano Eduardo da Silva Fonseca – criador e patrono das Mulheres Militares da Marinha**

Para mim, ele significa muito mais do que um patrono pode significar para uma coletividade.

Eu tive o privilégio de conhecer o ser humano que existia dentro daquele grande chefe naval.

E isto aconteceu quando participei do primeiro grupo de mulheres militares da Marinha que marchou em Brasília. Foi outra grande emoção a manifestação do público

feminino civil, pelos efusivos aplausos.

Após o desfile, tivemos a notícia de que o Almirante Maximiano, então Ministro da Marinha, ficou orgulhoso com o nosso desempenho e queria conhecer a autora da canção cantada durante a formatura da primeira turma.



Almirante Maximiano, patrono das Mulheres Militares da Marinha

\*NR: A autora aprendeu regência com grandes mestres da música sacra como Edgard Hallock e Joan e Boyd Sutton, missionários americanos, aos 9 anos de idade. Desde então, a música, em especial o canto coral, faz parte de sua vida. Foi regente de coro infantil, de adolescentes e adultos, antes de entrar para a vida naval.

\*\*NR: Veja no final do artigo a versão original completa. (Anexo A)

Eu era uma recente segundo-tenente, jovem e sonhadora. Tremi quando soube que estaria diante de um ministro. Pensava que ministros não falavam com tenentes. Quando fiquei diante dele, tremi muito mais e ele, ao perceber isto, num gesto suave e paterno, solicitou que me servissem sorvete. Acho que era para me acalmar.

O Almirante Maximiano, então, expressou o seu agrado pela minha vibração pela Marinha e pela letra e música da canção *Mulheres em Armas*, e me disse que o trabalho musical seria julgado por poetas e músicos e, se aprovado, seria instituído como "Canção Oficial das Mulheres Militares da Marinha". E assim o foi.

**Ele era um verdadeiro chefe. Um exemplo para todos nós.\***

## MEMÓRIAS DE UM PASSADO RECENTE...

Passado recente, porque parece que foi ontem que engatinhávamos na Marinha. Quando nós, oficiais da Primeira Turma, espalhadas nos diferentes segmentos da Marinha nos encontramos ocasionalmente no rancho do Primeiro Distrito Naval, rimos muito, recordando os nossos primeiros erros, na colocação das platinas, do trabalho que dávamos às policiais femininas de São Paulo que eram nossas "guardiãs", das competições esportivas e da nossa festa junina à caipira, que se tornavam num grande conagraçamento de turma. Até os treinamentos mais rigorosos e formais como a Ordem Unida, ao som de canto e banda, acabavam se tornando prazerosos.

As visitas a navios, submarinos e outras organizações operativas e administrativas de terra nos permitiram uma visão da dimensão

da nossa Marinha, mesmo a pequena viagem no NaeL *Minas Gerais*, o que muito nos encantou.

O início da nossa vida naval nos presentou com uma carga horária significativa nos treinamentos e na própria Parada Militar da Independência. O Brasil queria também nos ver. Naquela época havia uma maior cobertura de todos os meios de comunicação. O público gosta e sempre gostou desta nobre manifestação cívico-social, vibra com ela e está sempre presente em todo o Brasil.

Nós, oficiais e praças da Primeira Turma participamos do primeiro destacamento feminino que marchou em Brasília e é impossível mensurar a emoção que nos enchia o coração, quando ouvíamos o público civil feminino chorar, gritar, nos chamar, aplaudir intensamente como se quisesse nos dizer que estava se realizando em nós.

Alguns anos depois, emoções semelhantes voltamos a reviver nas cerimônias de assunção da Marinha na passagem da guarda dos Mortos da Segunda Guerra Mundial com o nosso Coral Feminino de Oficiais, a Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais e o Pelotão Imperial Marinheiro Marcílio Dias e a grande divulgação da Marinha, no Dia do Marinheiro, para o público paulista no Morumbi. Neste evento também participaram o nosso Coral Feminino, as bandas Sinfônica e Marcial do CFN e o Pelotão Imperial Marcílio Dias. Fomos muito aplaudidos, traduzindo o **orgulho e a admiração que a sociedade brasileira tem pela Marinha.**

## O aniversário do CAFRM

Com o intuito de manter a chama acesa da vibração pela vida naval, anualmente

\*NR: No final do artigo, como anexo B), o acróstico apresentado no auditório da Escola Naval, sob forma de jogral pelo Coral de Oficiais da Marinha durante a solenidade de homenagem prestada pela SOAMAR instituindo o Almirante Maximiano, Patrono da SOAMAR-Brasil, no dia 06 de novembro de 1999.

comemoramos o nosso aniversário de ingresso da mulher militar na Marinha e, neste ano 2000, estamos comemorando o nosso 20º aniversário. O tempo passou muito rápido.

Destas experiências, podemos ter como grande aprendizado o de que sempre vale a pena tudo o que realizamos, acreditamos e somos.

**Aprendemos que é preciso ser mais do que a ostentação que uma bonita farda pode mostrar. E este algo mais que está dentro de nós é o que verdadeiramente divulga a Marinha do Brasil.**

#### **EXPERIÊNCIA DO PRESENTE... A MULHER MILITAR NAS AÇÕES CÍVICO-SOCIAIS DOS FUZILEIROS NAVAIS (OPERAÇÃO DRAGRÃO/ACISO).**

O trabalho profícuo de integração multiprofissional entre os Fuzileiros Navais e as militares femininas, nas ACISO, tem sido a maior prova do êxito desta possibilidade, obtendo-se o sucesso da Marinha junto às comunidades carentes do interior, onde é possível levar apoio profissional nas áreas de educação, saúde, civismo e religião, com atividades pedagógicas, como concursos infanto-juvenis de desenho, redação, olimpíadas, além de atendimentos e aulas de prevenção médico-odontológica e de enfermagem.

Para nós, mulheres militares que já atuamos em conjunto com os Fuzileiros Navais, tem sido uma emoção marcante, a cada operação, desde o momento de vestirmos o camuflado, e quando o fazemos, já nos sentimos um pouco "fuzileiras".

Ao enfrentarmos o nosso campo de batalha que são as imensas filas para atendimento médico-odontológico e a atuação nas escolas carentes, recebemos milhares de abraços,

sorrisos, muitos beijos e até lágrimas, daqueles pequenos carentes que vão para a escola, muitos deles, descalços porque não possuem ao menos um chinelo de borracha e *vêm nos fuzileiros e "fuzileiras", aqueles que a cada ano levam a esperança.*

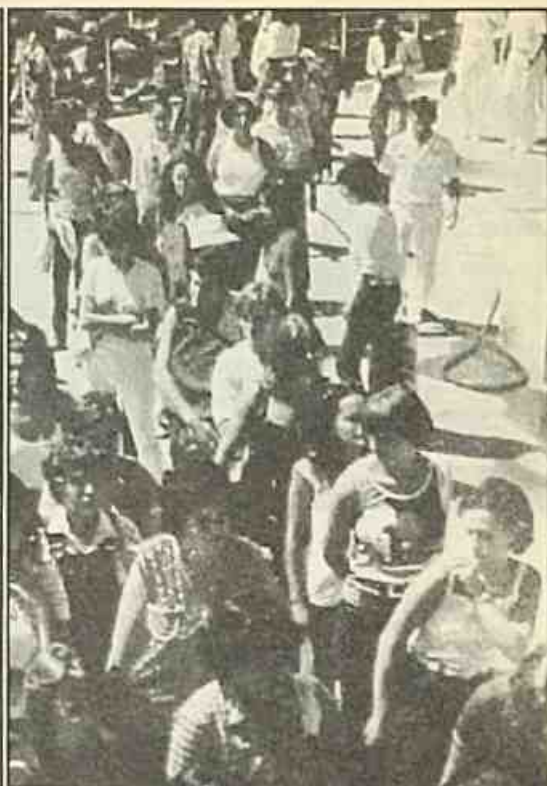
Nos anos de 1998 e 1999, juntamente com oficiais femininas lotadas no CFN, vivi na ACISO a mais intensa e inesquecível das experiências. O trabalho cívico-social com cinco mil crianças, onde pudemos ensinar o nosso Hino Nacional e os valores da pátria. Vê-los cantar, junto com a banda, como um grande coral infanto-juvenil de crianças normais e especiais, me fez e ainda me faz chorar.

Este trabalho é uma paixão que eu não gostaria que se apagasse na nossa vida, na nossa memória e no nosso coração e **devemos esta oportunidade aos Fuzileiros Navais.**

#### **MARINHEIRAS DE PRIMEIRA VIAGEM – A EXPERIÊNCIA DA VIDA EMBARCADA**

Apesar de pouco tempo, apenas dez dias de mar, foi o suficiente para avaliar mais de perto a Marinha operativa e o desafio daqueles que trabalham no mar. O *stress* das fainas de bordo, a solidão do mar, a distância da família e o que é marear. O conjunto perfeito para qualquer poeta do mar.

As oficiais femininas que tiveram a oportunidade de embarcar, mesmo por pouco tempo, tiveram também, nas suas diferentes especialidades profissionais, a oportunidade de perceber melhor o homem que recebemos nos serviços que prestam assistência médica, social, jurídica e psicológica. As que viveram plenamente a experiência consideraram-na maravilhosa. **É uma experiência que nos induz a pensar e a nos aprimorar.**



## UMA NOVA VIDA



As novas marinheiras (praças à esquerda, oficiais à direita) ao desembarcarem no seu novo destino; e uma aula ministrada para guardas-marinhas no CEFAN

Inspeção das praças do CAFRM na Marambaia pelo Patrono das Mulheres Marinheiras, Ministro Maximiano da Fonseca; e formatura da primeira turma de oficiais do Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha





Acima: Destacamento Feminino no desfile de 7 de Setembro/99.

Ao lado: a autora do artigo a bordo do NDD Ceará.

Abaixo (da esquerda para a direita): coral de oficiais da Marinha; aluna vencedora do concurso Infanto-Juvenil, da letra do hino do amigo mirim dos Fuzileiros Navais - ACISO/98; a experiência de embarque, no NDD Ceará, por ocasião do Programa Comunidade Solidária, do Governo Federal; e homenagem a Sra. Heloisa, viúva de Maximiano da Fonseca, após a nomeação do Almirante como Patrono.



## CONCLUSÃO

A evolução feminina na sociedade e no mercado de trabalho impôs à mulher uma condição polivalente: esposa, companheira, mãe, dona-de-casa, enfermeira, gerente do lar, profissional e militar.

São difíceis papéis porque, para o sucesso do resultado de todos eles, a vida

exige que a mulher seja muito boa na execução dos mesmos. Somos permanentemente exigidas e cobradas nestes papéis, não nos permitindo sermos "regulares" em nenhum deles.

Por isso, **ser várias mulheres em uma, conciliando e equilibrando todos estes papéis sociais e ainda servir bem à Marinha é o maior dos desafios.**

## CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PESSOAL>/Corpo Feminino /; Comemorações;

## ANEXO A

Versão Original da Canção Mulheres em Armas:

*"Mulheres em Armas"*

(Letra e Música: CC(S) Sylvania da Costa Orazem)

### I

*No céu se esconde o infinito sagrado  
No mar surgiram os heróis do passado  
Aqui estamos vivendo conquistas  
Conquistas sem guerra  
Conquistas da era*

### Estrilho

*Brasil, tens agora mulheres  
A servir também em armas  
A bandeira como escudo  
A Marinha como espada  
O exemplo, nossa missão!* } BIS

### II

*Ó Marinheiras, honrai a escolha  
Com as espias do senso e dever  
Içai com garbo a bandeira da glória  
E Recebei salvas,  
Fiéis, recebei*

### III

*Tal como barcas, escunas, galeras  
Mas corajosas sonhai ser esquadra  
O desafio acompanha os que buscam  
Num só Corpo, num só ser, lutar  
Pela grandeza do Brasil!*

## ANEXO B

Acróstico em homenagem ao Almirante Maximiano Eduardo da Silva Fonseca

(Autor: CC(S) Sylvania da Costa Orazem)

Muitos e muitos anos  
Agradados fomos, por seus grandes feitos  
Xilografados nos brasões da História  
Inúmeros marcos do nosso Patrono  
Memorizados estão  
Indistintamente nos nossos corações  
As Mulheres Militares e os Amigos da Marinha  
Na Pasta da Marinha hoje estão e por isso lhe devotam  
Obstinada Gratidão

Deus o tenha em acolhido barco  
Ainda que em infinito horizonte

Fomos e somos, de sua criação  
O futuro da nova geração  
No mar profundo da saudade  
Selamos hoje esta homenagem ao  
Eterno vulto naval que  
Conquistou para a Nação, simplesmente nós...  
Amigos da Marinha e Mulheres Militares da Marinha !!

A soberania é uma qualidade do  
poder, e a força é o exercício violento  
desse poder.

*Eduardo Ítalo Pesce\**  
(Monitor Mercantil 23/2/00)

\* N.R.: Eduardo Ítalo Pesce é colaborador da RMB há longo tempo.

É especialista em Relações Internacionais e professor e coordenador do Programa Especial de Desenvolvimento da Inteligência e da Criatividade (Pedic) da UFRJ.

Os quatro pensamentos apresentados às páginas 18, 105, 109 e 143 foram extraídos do artigo *Fundamentos de um projeto de potência*, de autoria de Eduardo Ítalo Pesce e publicado no Monitor Mercantil de 23/2/2000.

# OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA PRUDENTE JOSÉ DE MORAIS E BARROS

## Parte XXXII

MARIO JORGE DA FONSECA HERMES  
Almirante-de-Esquadra (Ref<sup>o</sup>)

---

### SUMÁRIO

#### ANTECEDENTES

A CAMINHO DA PRESIDÊNCIA

A POSSE DE PRUDENTE DE MORAIS

A MORTE DE FLORIANO PEIXOTO

O "Testamento" de Floriano

O enterro de Floriano

#### OS JACOBINOS

O AFASTAMENTO TEMPORÁRIO DE PRUDENTE DE MORAIS

O RETORNO DE PRUDENTE DE MORAIS

#### ANTECEDENTES

Os republicanos, pela primeira vez, tiveram acento na Câmara dos Deputados, em consequência da eleição de 1<sup>o</sup> de dezembro de 1884: os de São Paulo, Prudente José de Moraes e Barros e Manuel Ferraz de Campos Sales, e o de Minas Gerais, Álvaro Botelho. Às vésperas da dissolução da Câmara, exigência do Barão de Cotegipe,

conservador, indicado pelo Imperador para chefiar o gabinete, onde os liberais tinham maioria de quase 30 deputados, Joaquim Nabuco apresenta projeto para criar a federação dentro do Império.<sup>1</sup>

Prudente de Moraes posicionou-se contrário ao projeto, somando esforços a Campos Sales que, dias antes, em aparte a Joaquim Nabuco, dissera: "A monarquia havia de opor-se com todas as forças à ponderação." Pru-

dente de Moraes, vendo a questão com realismo, usou das palavras: “Com certeza, isso é um sonho (a federação na monarquia), uma utopia irrealizável (...)”.<sup>2</sup>

“Cotegipe fizera eleições para organizar uma Câmara que lhe desse vigoroso apoio, e conseguira precisamente 101 deputados. Os republicanos tinham sido inteiramente banidos.”<sup>3</sup>

**Em 13 de junho de 1888**, o Imperador chama Afonso Celso de Assis Figueiredo, o Visconde de Ouro Preto, liberal, para chefiar o gabinete. Ouro Preto convoca eleições para obter maioria. Conservadores e Republicanos se unem. O gabinete obteve vitória indiscutível. “O gabinete manipulava as eleições de tal forma que permitira apenas uma representação simbólica dos dois partidos que lhe eram adversários: sete conservadores e dois republicanos.”<sup>4</sup> Campos Sales e Prudente de Moraes apresentaram-se candidatos e foram derrotados.

**A 17 de novembro de 1889**, Campos Sales chega ao Rio de Janeiro para assumir a pasta da Justiça. “A 16 de novembro, constituíra-se em São Paulo o Governo Provisório do Estado de São Paulo, que depusera o presidente da Província e assumira o poder. Esse governo era um triunvirato, constituído por Prudente de Moraes, Coronel Joaquim de Souza Murta e Francisco Rangel Pestana, este um dos pioneiros da propaganda republicana. Tal governo baixou decreto declarando que São Paulo aderira à República dos Estados Unidos do Brasil e passava a constituir um desses Estados”.<sup>5</sup>

“Nascendo a República de forma inesperada, praticamente sem quadros, Deodoro teve de valer-se, em muitos casos, para os governos dos Estados, de velhos companheiros de armas, ou mesmo de jovens oficiais, que dele se haviam acercado no período agudo da ‘questão militar’ ou no da conspiração republicana.”<sup>6</sup> Constituíram exceções os Estados de São Paulo e Minas

Gerais. Para o primeiro, após o breve triunvirato, foi indicado Prudente de Moraes.

“No prazo marcado, isto é, a 15 de setembro de 1890 (...) haviam-se realizado as eleições nacionais, para a escolha dos membros do Congresso Constituinte, uns como senadores – três por unidade federativa – outros como deputados, (...) (...). Quase todas as figuras destacadas da propaganda republicana estavam eleitas”, entre elas Prudente de Moraes e Campos Sales.<sup>7</sup>

“**A 21 de novembro de 1890** devia ser eleita a mesa definitiva do Congresso e grande número de constituintes se inclinava pela escolha do velho Senador Saldanha Marinho”<sup>8</sup> com todo um passado político-administrativo que o credenciava para o cargo; fora o primeiro presidente do Partido Republicano e o primeiro signatário do famoso manifesto de 1870. No entanto, São Paulo queria a importantíssima posição e sua bancada começou “a trabalhar fortemente pela eleição de Prudente de Moraes, que também tinha tradições republicanas (...). O argumento principal era o de que Saldanha Marinho, muito velho, com a vista prejudicada e com a saúde precária, não estava em condições de exercer efetivamente a presidência do Congresso, trabalhosa, exaustiva, exigindo homem mais moço, mais dinâmico, capaz de maiores dispêndios de energia”.<sup>9</sup>

O argumento era forte e impressionou os constituintes. Prudente de Moraes obteve 146 votos contra 81 dados a Saldanha Marinho. Os paulistas, que desde o final do Império buscavam o poder, agora o faziam a passos largos, e nessa busca não havia lugar para sentimentalismo.

Encerrados os trabalhos dos constituintes, que se transformaram, automaticamente, em senadores e deputados, promulgada a Constituição da República, o passo seguinte foi a eleição do Presidente da República e do Vice-Presidente, em escrutínios separados, “pelos sufrágios dos



PRUDENTE DE MORAIS, 3º Presidente da República - (História do Brasil - Bloch - p. 597)  
15/11/94 até 10/11/96 e 4/3/97 até 15/11/1898.

representantes da nação reunidos na Assembléia Constituinte”.

“A eleição de Deodoro era a tendência manifesta de uma parte considerável do Congresso Constituinte. (...) Proclamador da República, sua eleição representaria não apenas uma vitória política, mas sobretudo uma satisfação de ordem moral. Corresponderia a um honroso voto de confiança recebido (...). Quebrando lanças para ser eleito, fazendo disso uma questão de honra, Deodoro não cometeu, no entanto, qualquer ação que, pessoalmente, pudesse rebaixá-lo no conceito dos congressistas. Não pediu, não suplicou, não fez transações, não propôs barganhas (...). Quando o irmão, Pedro Paulino, procurou sondá-lo, ouviu dele a declaração de que ‘fosse qual fosse o candidato vencedor pelo voto dos constituintes no dia e hora marcados lhe entregaria o poder.’”<sup>10</sup>

Contudo, sobre a discórdia que começava a lavrar nos meios políticos, ao sabor de grupos de indivíduos e de paixões pessoais, “Campos Sales, insuspeitamente, depõe a tal respeito, em *Da Propaganda à Presidência*: ‘Não se perca de vista que, desde a campanha aberta no seio da Constituinte por ocasião da eleição presidencial, até este momento da história da República, nenhum principio fundamental, nenhuma aspiração na ordem administrativa, foi lançada de modo a poder caracterizar intuítos em contraste a legitimar lutas partidárias. Tomando aquele ponto de partida, origem fatal e perpétua de ódios e ressentimentos, que cada vez mais se acirraram, formaram-se esses agrupamentos, cujo objetivo único nas lutas que travaram era o cargo de presidente da república.’”<sup>11</sup>

“Três constituintes uniram-se, cada qual por suas razões ou recalques, para coordenar a oposição à candidatura de Deodoro. Foram eles Demétrio Ribeiro, o General José Simeão de Oliveira e o Almirante Custódio José de Melo”. Registra Campos Sales: “Para ele (Demétrio Ribeiro) a eleição de Deodoro sig-

nifica a consolidação da permanência de Júlio de Castilhos, no seu Estado. O que se achava em causa era, principalmente, um interesse particular da política rio-grandense. (...) Tão cheio de serviços à Pátria, não teve (o General Simeão) a fortuna de estrear na vida política com brilho igual ao de sua carreira de bravo militar. Nomeado pelo Governo Provisório governador do Estado de Pernambuco, um incidente na política local criou-lhe tais dificuldades que o seu velho camarada, o Marechal Deodoro, julgou conveniente convidá-lo a deixar aquela comissão de natureza puramente política. Esse incidente produziu-lhe ressentimentos que nunca se apagaram. A luta que surgiu no seio da Constituinte teve para ele todos os atrativos de uma vindita. Custódio de Melo fora sempre declarado antagonista de Deodoro da Fonseca.”<sup>12</sup>

“José Maria Belo refere-se desse modo à situação criada: ‘Ao nome do marechal opõe-se o de Prudente de Moraes, como um desafio para a luta politicamente insensata até as últimas conseqüências’. Demétrio Ribeiro, desde que abandonou o ministério, tramava por toda a parte a oposição a Deodoro, auxiliado, principalmente, pelo General José Simeão (que fora afastado do governo de Pernambuco), pelo Almirante Custódio José de Melo, aflito por projetar-se na política, à sombra do prestígio da Marinha, e por Francisco Glicério.’”<sup>12</sup>

“A candidatura de Prudente de Moraes fora o resultado de confabulações realizadas na residência do General Simeão de Oliveira, entre esse militar, o Marechal Floriano Peixoto, o Almirante Custódio José de Melo e os Doutores Demétrio Ribeiro e Astolfo Pio.”<sup>13</sup> Prudente de Moraes apresentou nada mais que palavras de praxe ao responder negativamente ao convite. Na verdade queria aceitar, como aceitou a indicação de seu nome. “Entretanto, os representantes da bancada paulista estavam comprometidos com a candidatura de Deodoro, cuja permanência no

poder consideravam necessária ao fortalecimento da República. À bancada paulista apresentou-se um dilema...<sup>14</sup>

Campos Sales reúne-se com Bernardino de Campos no sentido de procurar demover Prudente de Moraes. A razão mais forte na argumentação de Campos Sales era a probabilidade da eclosão de uma guerra civil, caso Deodoro fosse derrotado. "A parte do Exército, pessoalmente dedicada ao marechal, acima de quaisquer considerações de ordem pública ou constitucional, não resignaria a vê-lo cair, humilhado e desprezado, depois de ter proclamado a República."<sup>15</sup>

No dia seguinte, 20 de fevereiro, apenas quatro dias para as eleições, os dois políticos paulistas foram ao encontro de Prudente de Moraes, que durou cinco horas. Assim narrou Campos Sales sua parte final: "Prudente limitava-se a dizer que não era candidato e que os outros é que tinham pensado em apresentá-lo. Mais de uma vez nos disse: 'Eu já declarei ao General Simeão que não sou candidato; mas que se me apresentarem uma candidatura civil (sublinhando as palavras), rompo com a bancada paulista para dar meu voto a esse candidato (...)' Não obstante, prosseguíamos no nosso empenho de mostrar a Prudente que todos as conveniências da República aconselhavam a retirada de sua candidatura. Houve, afinal, um momento em que ele cedeu: 'Está bem. Podem fazer declarar em meu nome que não sou candidato, nem autorizo que levantem a minha candidatura. Mas passem pela casa do General Simeão e dêem-lhe conhecimento dessa minha resolução. Devolva-lhe atenções.' Julgávamos, enfim, vencidas todas as dificuldades, e eu e Bernardino apresentávamos as nossas despedidas, para irmos aos jornais, quando ouvimos esta exclamação de Prudente: 'Quem sou eu para bater-me com o generalíssimo?!'. Na ironia da frase e no acerto com que fora proferida, descobrimos o mais profundo sentimento, o desejo de não ceder, a vontade de preservar. Na verdade,

tendo retrucado que a nossa intenção não era obrigá-lo a constrangimento, pois estávamos pugnando por uma solução espontânea, vimos perdido, e para sempre, o terreno que, por momentos, chegamos a supor adquirido. Retiramo-nos. Prudente mantinha de pé sua candidatura, bandeira de guerra, habilmente arvorada no seio da Constituinte, pelo triunvirato hostil a Deodoro!"<sup>16</sup>

Embora o tino político de Campos Sales fosse superior ao de Prudente de Moraes, a força moral e a liderança de Prudente de Moraes sobre a bancada paulista, inclusive sobre Campos Sales, mostravam-se muito fortes. A posição de apoio a Deodoro foi revista em favor da unidade e do regionalismo. "Na véspera da eleição dizia Campos Sales a um deputado paulista: 'Amanhã vamos praticar nosso maior erro político. Quanto a mim, confesso que vou arrastado...'" Com a eleição de Deodoro, respirou aliviado.

Floriano Peixoto foi incluído como vice-presidente na chapa de Prudente de Moraes. Deodoro recebeu 129 votos contra 79 consignados a Prudente. Floriano obteve 153 votos contra 57 em favor do Almirante Wandenkolk.

"Quinze anos depois, Campos Sales se penitenciava, sinceramente, daquele ato mal inspirado: 'Foi uma fraqueza de que me arrependo ainda hoje, porque o meu dever era resistir sempre e não condescender jamais com essa aventura, inspirada por ambições diferentes, cujas conseqüências não podiam escapar às previsões de nenhum espírito clarividente.'<sup>17</sup>

## A CAMINHO DA PRESIDÊNCIA

"Bem organizada, com um partido e um estado em plena expansão, tendo à frente inúmeros políticos hábeis e experimentados, a política paulista é firme e monolítica."<sup>18</sup> A Presidência da República sempre fora o objetivo e dela não se afastaria.

São Paulo, consciente de suas ações políticas, apoiou o governo durante a Revolução Federalista e a Revolta da Armada: "Auxílio financeiro e em homens durante a Revolta da Armada; alojamento e serviços prestados às tropas que retomam Paraná e Santa Catarina; armamentos comprados para o Estado de São Paulo e cedidos ao governo federal; empréstimo feito pelo tesouro paulista, em confiança, e que nunca retornou aos cofres do Estado; e simpatia de seus membros no Congresso Federal, votando favoravelmente a todas as necessidades governamentais."<sup>19</sup>

Assim, encontrava-se São Paulo pronto a iniciar providências concretas no sentido da Presidência da República; Floriano Peixoto, já no exercício da presidência, dependente, não tinha como impedi-las.

Comandadas pelos políticos paulistas reuniram-se as bancadas estaduais para, em abril de 1893, ser fundado o Partido Republicano Federal. "É Francisco Glicério que leva a notícia ao governo e Floriano não opõe nenhuma dúvida. Em 30 de julho é lançado seu programa anódino, (...) e, em 23-25 de setembro, na convenção do partido para a escolha do candidato, apontou Prudente de Moraes para presidente e Manuel Vitorino, para vice-presidente."<sup>20</sup>

Os paulistas não perderam tempo, e conquistaram e asseguraram posições, a despeito das ausências das delegações de Minas Gerais e do Estado do Rio de Janeiro. A indicação do nome de Prudente de Moraes é vista por Aristides Lobo e outros políticos prematura e enfraquecedora de Floriano Peixoto em pleno exercício da presidência. Mas tratava-se apenas de palavras, nada mais que palavras.

"Porém, neste momento, Floriano demonstra sua discordância na véspera da convenção, quando Francisco Glicério o avisa de que Prudente de Moraes é o mais cotado. O presidente refere-se a este como

um republicano histórico; mas devido ao seu caráter e passado, prevejo perseguições aos nossos amigos".<sup>21</sup>

É interessante observar que Floriano Peixoto reunira-se com Prudente de Moraes e os parlamentares hostis à candidatura Deodoro. Chegara à vice-presidência por haver sido escolhido para compor a chapa de Prudente de Moraes no enfrentamento ao generalíssimo, certamente, para contrabalançar o prestígio de Deodoro junto à tropa.

Partem dessa época as conjecturas de que Floriano Peixoto desejava manter-se no poder. Que amigos, correligionários, políticos, jacobinos civis e militares, trabalharam nesse sentido é historicamente certo; mas também é verdade que inexiste qualquer frase, pronunciamento ou documento do Marechal Floriano em que encontrasse tal intenção.

Dentro deste contexto, "Floriano Peixoto, alegando a guerra civil no sul e a Revolta da Armada, adia as eleições presidenciais de 20 de outubro de 1893 para 1º de março de 1894. Anteriormente, as eleições para deputados e senadores federais tinham sido postergadas duas vezes: de 9 de março de 1893 para 20 de outubro e desta data para 1º de março de 1894."<sup>22</sup>

Enfim, a eleição de Prudente de Moraes, em 1º de março, ocorrida nos Estados da Federação, com exceção dos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. "Em 22 de junho, o Congresso Nacional proclama os resultados, tendo Prudente de Moraes obtido 290.883 votos e Manuel Vitorino 266.000 votos."<sup>23</sup>

Prudente José de Moraes e Barros havia sido eleito o primeiro presidente civil da República. Candidato único, de um único partido, em diminuto colégio eleitoral, sua eleição não se constituiu em uma ode à democracia.

Da eleição até a posse circularam pela cidade do Rio de Janeiro inúmeros boatos, onde se espalhava que o presidente eleito não seria empossado.

Floriano, procurado por Lauro Sodré, diz-lhe “que o candidato vitorioso não lhe agrada, mas que apesar de vários amigos seus quererem a ditadura, ele estava disposto a deixar\* o cargo a 15 de novembro”.<sup>24</sup>

É do marechal, também, a afirmativa: “Homem da ordem, não turbarei a posse do eleito e seu governo, salvo se enveredar pelo caminho errado, no que não acredito.”<sup>25</sup>

Floriano, é sempre bom lembrar, não tinha mais saúde, que fora minada no Paraguai. Seu esforço hercúleo para consolidar a República consumira suas energias.

Não poderia, pois, estar em suas cogitações, mesmo que desejasse, a permanência no poder, nesse caso como ditador. Todavia, a politicagem, a imprensa, seus admiradores e adversários mantinham o assunto na ordem do dia, até porque se constituía numa necessidade para discussões políticas, artigos nos jornais, enfim um bom tema para ajudar a passar o tempo na capital da República de então.

Autores citam, entre eles Pedro Calmon, que “Gabriel Piza (ministro em Paris) conta que avisara ao governo que a França reconheceria como beligerantes os revoltosos” se houvesse novo adiamento das eleições no Brasil...”, e, continua, “...telegrafei imediatamente essa notícia ao chefe da Nação e os eleitores foram convocados.”<sup>26</sup>

A palavra de Gabriel Piza quanto à advertência francesa não deve ser colocada em dúvida. Porém, é ir muito longe a afirmativa de que as eleições tenham sido convocadas em razão dessa advertência.

---

---

**O candidato vitorioso  
não lhe agrada, mas que,  
apesar de vários amigos  
seus quererem a  
ditadura, ele estava  
disposto a deixar o  
cargo a 15 de novembro**

---

---

*Floriano Peixoto*

---

---

**PRUDENTE DE MORAIS**

**No dia 2 de novembro de 1894** chegou o presidente da República eleito de São Paulo. Na estação nenhuma autoridade o aguardava. O governo ignora-o. “**À tarde\*\*\* recebe a visita protocolar do Capitão-Tenente Sadock de Sá, ajudante de ordens de Floriano, e, no dia seguinte, pede audiência ao Vice-Presidente da República, o qual não responde ao seu telegrama.**”<sup>27</sup> “**De carro de aluguel, foi Prudente prestar o juramento ao Senado, onde cálidos aplausos o festejam; e chegou ao Itamarati sem ninguém para lhe tomar à entrada o**

A França, tudo indica, não mais se encontrava em posição de pressionar o governo brasileiro. A intervenção das Marinhas estrangeiras durante a Revolta da Armada, após a chegada do Contra-Almirante (USN) Benham, no comando de seus modernos navios e as atitudes por ele tomadas em apoio a Floriano Peixoto, de conformidade com as instruções recebidas de seu governo, deixaram bem claro que para eles, os americanos, o Brasil – ainda ligado à Europa e preso econômica e financeiramente à Inglaterra – passaria à sua órbita de influência política e econômica. E os Estados Unidos, lastreados nas doutrinas do Destino Manifesto e de Monroe, usariam em benefício de seus propósitos políticos a ameaça da força se necessário. Os Estados Unidos entraram no século XX já como a nação mais poderosa do globo.

**A POSSE DE**

\* N.A.: Em verdade, Floriano Peixoto deixou o cargo; não o passou formalmente a Prudente de Moraes.

\*\* N.A.: Revoltosos da Revolução Federalista com o Almirante Saldanha no comando.

\*\*\* N.A.: O negroito é da RMB.

chapéu. (...). Já ali estava com os novos ministros, perplexo, quando se apresentou Cassiano do Nascimento, ministro da Justiça de Floriano. Com um rápido discurso disse que o marechal lhe transmitia o poder.”<sup>28</sup>

Assumira, diminuído em sua cerimônia de posse, o primeiro presidente civil da República.

Floriano Peixoto retirou-se em silêncio para sua casa simples no subúrbio – pois morreram pobres os dois primeiros marechais que presidiram a República. Procurou, então, a estação da Divisa, numa busca tardia para a cura de seus males.

\* \* \* \* \*

Dois aspectos podem ser destacados com a posse de Prudente de Moraes. Um de caráter geral: o controle do poder pelos representantes dos plantadores de café do oeste de São Paulo, os políticos paulistas, que, desde antes do 15 de novembro, propugnavam pela federação, a República Federativa, que sabiam seria uma federação hegemônica, em oposição frontal à política centralizadora do Império. Ou ela ou a “Pátria paulista”, mesmo separada do Império, era o grito de guerra dos mais exaltados. Afinal, “em 1885, a produção paulista atinge 40% das exportações brasileiras para, em 1890, ultrapassá-las.”<sup>29</sup> Não aceitavam mais os paulistas verem o fruto do seu trabalho recolhido aos cofres do Império com um mínimo retorno para tratar dos interesses do seu Estado.

Joaquim Nabuco, em discurso na Câmara dos Deputados, já em 21 de setembro de 1885, verberava contra o poder centralizador do Império: “(...) As províncias hão de compreender dentro em pouco” – prosseguiu em

tom vivamente republicano – “que o que constitui governo colonial não é a falta de representação parlamentar, nem o da Constituição, nem o nome de colônia, nem a diferença de nacionalidade. O que constitui o governo colonial é a administração em espírito contrário ao do desenvolvimento local.”<sup>30</sup>

A ideologia dos plantadores de café de São Paulo – os fluminenses do Vale do Paraíba haviam todos falido – casa-se perfeitamente com o liberalismo econômico, irmão do liberalismo político, há muito pregado por Tavares Bastos em suas *Cartas do Solitário* e mais

tarde por Rui Barbosa. Contudo, o crescimento da produção de café paulista, sob o regime do mais puro liberalismo econômico, encerrava, nele próprio, um paradoxo, o da necessidade de expandir a produção, a fim de honrar os créditos assumidos para a própria expansão, esta fruto mais da conquista de novas terras do que da melhoria da produtividade. O preço seria cobrado mais tarde.

“O epílogo assenta, fundamentalmente, sobre o sistema não racional da lavoura, forçada a produzir sempre mais, para acudir as dívidas não autorizadas e crescentes.”<sup>31</sup>

Teoricamente, a República imaginava-se ideologicamente ligada aos padrões americanos, franceses e ingleses, libertada dos rígidos controles do Estado da época do Império, sustentada pela soberania popular. Na prática, passava a ser contestada pelo setor agroexportador, dominado pelos plantadores de café de São Paulo em plena expansão, que passaram a falar em nome do povo.

“Seu culto, moderno, significava para o brasileiro do século XIX e começo do XX, estar em dia com as idéias liberais, acentuan-

---

---

**Floriano, é sempre bom lembrar, não tinha mais saúde, que fora minada no Paraguai. Seu esforço hercúleo para consolidar a República consumira suas energias**

---

---

do o domínio da ordem natural, perturbada sempre que o Estado intervém na atividade particular. Com otimismo e segurança será conveniente entregar o indivíduo a si mesmo na certeza de que o futuro aniquilará a miséria e o atraso.”<sup>32</sup>

Rui Barbosa havia atacado o protecionismo. “O protecionismo – o ‘embuste da mentira protecionista’ – o alvo predileto da sua indignação liberal. Em 1886, como em 1889, insiste em combater o padrão protecionista norte-americano”, repudiando o argumento, já argüido pelos industriais, de que a liberdade ficaria para mais tarde, quando se acumulassem os capitais.” “Não, senhores, a liberdade não é um luxo das nações enriquecidas: é pelo contrário, a condição originária de toda a riqueza”,<sup>33</sup> advoga Rui Barbosa. Empolgado com o liberalismo encerra-se o século XIX.

O outro aspecto a ser destacado é do Presidente da República, que chegara ao Itamarati desacreditado, com dificuldade para assumir o controle político do Congresso – essência do sistema presidencialista – onde reinava o “General” Glicério, que se dizia, na qualidade do Partido Republicano Federal, o “general” das 21 brigadas, correspondendo cada “brigada” a um estado da federação. Prudente, sempre pejorativamente comparado a Floriano em sua autoridade, sofria oposição da maior parte do Exército e era atacado com violência pelo heterogêneo, mas aguerrido, movimento jacobino. Mesmo seu vice, Manuel Vitorino, com ele não somava esforços.

Na Rua do Ouvidor, centro das discussões políticas, onde as manifestações populares eram organizadas, Prudente era caricaturado com o apodo de *biriba*; na outra face das discussões, contrastando ao *biriba*, era proferido o nome marechal. Rui Barbosa chamou-o de o *Taciturno do Itamarati* e, “acusado, Campos Sales, de nefasto retraimento, deixando que o Congresso (neste, Glicério) trabalhasse às tontas, fora da cooperação do executivo distante.”<sup>34</sup>

Assim, iniciou Prudente de Moraes o governo. Saldanha, no sul, mantendo em estado latente a guerra e a administração pública desestruturada em razão da Revolução Federalista e da Revolta da Armada.

Prudente de Moraes, contudo, havia mostrado sua combatividade no enfrentamento a Deodoro e, por seu caráter, na presidência da Constituinte e do Senado. Sem dúvida político dos mais experientes, de modo algum um *biriba*. Certamente, teria em mente como con-

duzir a situação.

No sem discurso de posse Floriano é exaltado: “Felizmente, graças à atitude patriótica, pertinaz e enérgica do Marechal Floriano Peixoto, secundado pela grande maioria da Nação, parece estar encerrado em nossa Pátria o período das agitações, dos pronunciamentos e das revoltas...”<sup>35</sup> Edgar Carone classifica seus primeiros passos de cautelosos, ao constituir o ministério. Escreve a Bernardino de Campos, **com data de 11 de novembro de 1884**: “... estou encontrando embaraços para combinar um Ministério de

\* NA.: O General Ulysses Grant, presidente dos Estados Unidos (1863-1876), ao responder a pressão da Inglaterra – a maior potência do mundo e, desde então, defensora do livre comércio – para que os Estados Unidos levantassem as barreiras protecionistas, disse que a América a elas renunciaria e também lutaria em favor do livre comércio, quando fosse suficientemente forte.

pessoal competente e que não signifique hostilidade ao marechal, que continua irascível. Pretendia não incluir no governo gente de São Paulo e da Bahia, mas parece-me que não conseguirei realizar essa pretensão, especialmente porque terei necessidade de impor ao Rodrigues Alves o sacrifício da pasta da Fazenda, por ser o homem que inspira confiança a todos, a mim mais do que aos outros – e até é muito considerado pelo marechal.”<sup>36</sup>

A pasta da Fazenda afigurava-se da maior importância, em razão da precária situação das finanças corroidas pelas despesas extraordinárias motivadas pelo combate aos revoltosos. Contudo, nesse período de transição, a escolha dos ministros militares, mormente o da Guerra, teria que obedecer a cuidadosa percepção política. São escolhidos homens que lutaram na guerra civil. Para a Marinha, o Almirante Elizário Barbosa e para o Exército, o nome prestigioso do General Bernardo Vasques, conhecedor do Rio Grande do Sul e de sua complicada problemática política. Ambos florianistas.

O ministério não agradou àqueles que esperavam mudanças nas estruturas criadas por seu antecessor. Mas o presidente, aquele com a responsabilidade de matar o touro, escolheu tomar o mingau pelas bordas. Sua cautela, vista por muitos como tibieza, estava dentro de seus cálculos. Era perseverante, obstinado. “Mas sabia o que queria. Queria a ordem – com a lei – e a paz com a ordem. O seu programa reduzia-se a pouco, com paz e ordem”<sup>37</sup>; (...).” Que Glicério conduzisse o Congresso ao seu bel prazer, que se julgasse mesmo um primeiro-ministro parlamentarista. Prudente administraria o Executivo, não enfrentaria o Legislativo – isso ficaria para mais tarde – pois dele necessitaria.

Estabeleceu como programa substantivo de seu governo a pacificação no sul, ladeando Silveira Martins e Saldanha da Gama, e tratando, por intermédio do seu representante, General Inocêncio Galvão Queiroz, direta-

mente com Joca Tavares, para desagrado de Júlio de Castilhos.

Tal iniciativa angariou-lhe a ira dos radicais, principalmente dos civis e militares jacobinos, políticos e militares florianistas não jacobinos. No entanto, entendia Prudente que a Nação não poderia permanecer dividida e que precisava, o quanto antes, iniciar a cicatrização das profundas feridas que decorreram do ódio desenvolvido na longa guerra civil.

Outro problema sério a enfrentar dizia respeito ao pessoal militar e ao funcionalismo civil. A solução implicaria demissões, perda de privilégios, retorno de militares à caserna, etc... Naturalmente, não poderia agradar aos detentores das regalias.

“Exército, funcionalismo público e governadores mantêm-se como foco de oposição ao novo governo, constituindo núcleos reestruturados durante o período Floriano e ocupados por elementos fiéis a ele. As revoltas Federalista e da Armada levam grande número de oficiais a se demitirem ou lutarem contra a legalidade, o que faz com que os mais exaltados jacobinistas subam com maior facilidade na hierarquia militar; (...). Por sua vez, a pressão dos partidários civis serve para aumentar o empreguismo, determinando a criação de cargos inúteis num momento em que as finanças encontravam-se em colapso.”<sup>38</sup>

Prudente retorna à norma utilizada por Deodoro, e “volta a introduzir o sistema de despachos coletivos, em que os ministros se reúnem e discutem projetos particulares de cada pasta. Nestas reuniões revê as últimas nomeações e promoções, feitas de afogadilho, no fim do governo Floriano Peixoto: demite funcionários contratados ilegalmente ou por proteção e faz justiça aos que tinham tido seus direitos postergados. Os primeiros atos atingem exaltados adeptos jacobinos.”<sup>39</sup>

A reação mais forte provém do Exército, naturalmente entre aqueles atingidos pelas

medidas presidenciais. Porém, dentro do próprio Exército – e é natural que assim fosse – muitos oficiais concordaram com as providências tomadas. “Duas semanas após a posse o governo veta o aumento dos quadros do Exército; dissolve batalhões patrióticos; exonera alguns oficiais que ocupam cargos civis; transfere oficiais para outras guarnições. Os punidos e exaltados se reúnem nos quartéis e na Rua do Ouvidor e comentam acaloradamente os atos do governo.”<sup>40</sup>

Todavia, o presidente não estava só. Os Generais Machado Bittencourt e Cantuária, com grande prestígio no Exército, acompanham o Ministro Bernardo Vasques. Certamente, esses chefes deviam sentir que já era momento de os militares retornarem às suas lides profissionais, para que a disciplina fosse exigida, com o Exército afastando-se da política.

O Almirante Wandenkolk tem sua reforma compulsória revogada, pois o “Supremo Tribunal Federal a considera ilegal e inconstitucional (19 de setembro), obrigando o governo, em 1887, que ele volte à ativa.”<sup>41</sup>

Prudente de Moraes, não estando mais em vigor o estado de sítio, permite ampla liberdade de imprensa. Vêm a público, então – o que se sabia a boca pequena –, os fuzilamentos e assassinatos ocorridos durante o governo Floriano. A indignação da opinião pública fortalece o governo. Foi motivo de dúvidas e de discussão no parlamento e na imprensa se os crimes perpetrados tiveram ou não a anuência de Floriano Peixoto. Contudo, nada ficou provado que indicasse a sua participação; teriam sido iniciativas isoladas de florianistas radicais, os mais notórios ocorridos em Santa Catarina, sob a responsabilidade do coronel Moreira Cesar.

\* N.A.: Os registros abaixo sintetizados tiveram por base o historiador Almirante Hélio Leôncio Martins, em sua obra *A Revolta da Armada*, distinguida pela Biblioteca do Exército com o prêmio Tasso Fragoso, 1966.

“As Leis do Império foram atualizadas em nova interpretação, que permitisse serem as penas de morte, previstas para crimes militares cometidos em guerras estrangeiras, também aplicadas nas lutas internas.”

A luta no sul caracterizou-se por barbaridades cometidas de lado a lado. Nas pejeas não eram feitos prisioneiros; a degola era a maneira de eliminá-los. As mulheres não eram respeitadas e a pilhagem autorizada.

Contudo, após a vitória nos Estados do Paraná e Santa Catarina, os prisioneiros deveriam ser submetidos, ao menos, a um julgamento primário. Nem isso aconteceu.

“O Tenente-Coronel Moreira Cesar e o General Ewerton Quadros – este, talvez, não diretamente, mas através dos seus ajudantes, (...) ordenaram o fuzilamento de inúmeros prisioneiros, sem qualquer simulação de julgamento ou de investigação. (...)”

No Desterro, a chacina deu-se na Fortaleza de Santa Cruz (Anhatomirim). O número de sacrificados varia conforme o historiador que a ela se refira. Oswaldo Cabral fala em 185; Boiteux, 43; David Carneiro, 48; Jacques Ouriques, 34, do que se conclui que nenhum registro foi feito dos executados. Entre eles estavam o Capitão-de-Mar-e-Guerra Frederico Lorena, o Marechal Manoel de Almeida Gama Lobo d’Eça (Barão de Batovi) e seu filho que apenas o acompanhava, e os engenheiros Bluette e Müller.”

Houve fuzilamentos em Curitiba, Paranaguá, Lapa e Rio Negro.

“Mas ficaram na História como exemplo das barbaridades e da aplicação da pena de morte baseada apenas em suspeição levantada por uma comissão de inquérito, seus cidadãos eminentes da cidade, os quais presos iam aparentemente, para Paranaguá. (...) (...), no quilômetro 65 foram desembarcados e fuzilados sumariamente.” Entre os prisioneiros encontrava-se o industrial e capitalista Idelfonso Pereira Corrêa, o Barão do Serro Azul.

“Comandava a escolta dos presos o Alferes João Leite de Albuquerque. (...) A reação dos condenados ia dos pedidos de misericórdia às tentativas de fuga. Mas foram todos alvos de tiros de revólver e de fuzil, despojados de roupas, chapéus, botinas, jóias, antes de, os corpos nus serem atirados pelo talude, onde ficaram expostos durante dias, até seu recolhimento por amigos para serem enterrados.

“(…) Que o Tenente-Coronel Moreira Cesar e o General Quadros não desconheciam – e mesmo autorizaram – os massacres não há a menor dúvida. Discute-se se o Marechal Floriano tivera ou não conhecimento anterior do que iria ser cometido a se as vinditas tenham sido autorizadas com sua aquiescência. Os autores, conforme o partido que adotam, concordam ou discordam acerca do assunto. (...) (...)”

Prudente de Moraes, todavia, não se afastava da busca da paz; sabia que, só com ela, e dentro das condições por ele estabelecidas, poderia conduzir a Nação a dias melhores.

Dentre as cláusulas para a paz a serem discutidas, os revoltosos propunham: 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",<sup>42</sup> e outros, como a intervenção federal no Rio Grande.

Na sondagem efetuada entre políticos proeminentes e ministros, "Campos Sales, Manoel Vitorino, Leopoldo Bulhões, Ubaldino do Amaral e muitos outros são unânimes em aceitar o protocolo do acordo, com exceção do item sobre a intervenção no Rio Grande do Sul, pois re-

presentaria atentado à sua soberania, segundo a constituição; porém, dois grandes nomes situacionistas discordaram: Francisco Glicério e Quintino Bocaiuva achavam que a paz é um acinte à política do Marechal Floriano Peixoto e defendem a rendição incondicional dos rebeldes. Esta posição, que prenuncia a futura cisão do Partido Republicano Federal, é a mesma que a de Pinheiro Machado, representante oficial do castilhismo".<sup>43</sup>

O Presidente, com seu ministério dividido, determinou General Queiroz Galvão que conclua as negociações, com exceção do item relativo à intervenção federal. Pronunciaram-se contra os Ministros Carlos de Carvalho (Relações Exteriores), Gonçalves Ferreira (In-

terior e Justiça) e o General Vasques, que pedem a exoneração do General Queiroz Galvão. A favor, Rodrigues Alves e o Almirante Eliziário Barbosa.

"Prudente de Moraes não aceita as críticas e, sob o seu beneplácito e a ação tenaz do General Inocêncio Galvão de Queiroz, conclui-se, em 23 de agosto de 1895, a paz no Rio Grande do Sul." O General Galvão, interpretando o pensamento do Presidente da República, não foi um simples cumpridor de ordens, pois tomou iniciativas para concluir com êxito sua missão, todas aprovadas, posteriormente, por Prudente de

Moraes. O Senado, por ampla maioria, ratificou o ato do presidente.

"Cientificado dos passos dados pelo general, Prudente concordou, vencendo as resistências que no ministério se levantaram contra o que parecia um entendimento açodado do poder com a rebelião; e tanto que ao se

divulgar a boa nova, uma onda de júbilo, com Patrocínio à frente, correu pela cidade e se atirou ao Itamarati. Pela primeira vez o povo aplaudia o "Taciturno". E este, respondendo à alocação do Patrocínio (nos últimos arranços da eloquência fascinante) assegurou que a sua política consistia em devolver tranqüilidade ao país."<sup>44</sup>

A paz assinada é considerada por jacobinistas\*, florianistas, castilhistas, opositores políticos em geral e muitos militares como um ato de traição a Floriano Peixoto. Ondas de protesto que em escalas menores haviam sido iniciadas no início do ano de 1895, aumentaram de intensidade. Porém os que se haviam cansado com a guerra aplaudiram-na.

---

### **Vêm a público, então – o que se sabia a boca pequena –, os fuzilamentos e assassinatos ocorridos durante o governo Floriano**

---

\* N.R.: Veja, nesse trabalho, o tópico *Os Jacobinos* da página 35 a 39.

No bojo das negociações o general Galvão permitiu que se discutisse a questão da anistia, e, caso a paz fosse assinada, ele próprio insistiria junto ao presidente para que fosse enviada ao Congresso mensagem nesse sentido.

A Prudente de Moraes interessava a anistia. Já obtivera a paz. Percebia que iria necessitar de apoio político dos revoltosos de ontem, pois seus opositores no Congresso, na imprensa, nas ruas e nos quartéis pareciam unir esforços, oferecer-lhe resistência e apresentar-lhe obstáculos. Entretanto, Prudente não esmorecia, pois além da paz desejava a ordem.

“Travou-se no Congresso, surda, complicada, rancorosa, a luta contra a anistia, em que se uniam – opostos ao presidente – os castilhistas, justamente indignados com a referência feita no acordo à sua Constituição\*, Glicério, que achava isto atentatório à autonomia dos Estados, o “jacobinismo das ruas”. Em 19 de setembro, fatigado, Prudente positivou que confirmaria a anistia ou resignaria. O projeto do Senado, que a concedia amplamente, caiu na Câmara (relator Medeiros e Albuquerque). Dez minutos depois, Glicério apresentava outro, com restrições. Prevaleceu. Em 21 de outubro foi afinal decretada a anistia, excetuando dos benefícios os militares, que só voltariam ao serviço ativo depois de dois anos.”<sup>45</sup>

\* \* \* \* \*

A reação das facções mais radicais apareceu no **início do ano de 1895**. Existiam várias

publicações pelo país. Contudo, aquelas que determinavam o pensamento jacobino em sua forma mais exaltada foram *O Nacional* e *O Jacobino*. O primeiro começou a circular em 1º de setembro de 1884, sob o nome de *A Bomba*, mudando para *O Nacional* em 1º de janeiro de 1885. Seus redatores foram o mineiro Anibal Mascarenhas e o carioca Lindolfo Azevedo. O gerente, o Capitão Manoel Pais de Figueiredo, do Batalhão Tirandentes. Publicação bimensal, auto-intitulava-se “órgão de propaganda contra o sebastianismo, o clericalismo e o estrangeirismo.”<sup>46</sup> Quanto ao *O Jacobino*, seu redator-chefe, Diocleciano

Martir, homem de pouca cultura, mas senhor de “linguagem violenta, desabrida e incitadora. Chegou à tiragem de 30 mil exemplares a partir de outubro de 1896. Intitulava-se órgão nativista, noticioso, político, operário, dedicado aos interesses e defesa dos brasileiros e consagrado à causa da República.”<sup>47</sup>

Os jornais defendiam as mesmas idéias, mas divergiam na forma, sendo *O Nacional* de linguagem menos violenta. Por vezes, acusavam-se mutuamente.

“Na pitoresca descrição de Luiz Edmundo, essa curiosa figura (Diocleciano Martir) demonstrava grande atrevimento e coragem: “Sem a perna direita, metia-se em refregas de rua, saltando como um esquilo, de muletas na mão a desancar o adversário...”<sup>48</sup>

No início de 1895, “*O País* e Quintino Bocaiuva lançaram os primeiros desafios.”<sup>49</sup> No correr do ano, oposição radical em alguns setores havia sido estabelecida contra o Presidente.

\* NA.: A constituição positivista do Rio Grande do Sul não foi alterada.

Floriano Peixoto, doente, sempre solicitado por civis e militares jacobinistas, negasse a dar seu prestígio para desestabilizar o Governo.

A Escola Militar da Praia Vermelha era um dos focos da subversão. "E são os alunos dessa escola militar que lideraram acintosamente o movimento florianista: em janeiro e fevereiro de 1895, muitos deles participam de desordens na Rua do Ouvidor. (...) Na comemoração da vitória contra a Revolta da Armada (13 de março de 1895), os alunos voltam a fazer manifestações contra o comandante do estabelecimento, que é antiflorianista. Na manhã seguinte são desligados da escola 60 alunos. A decisão exacerba os ânimos e, no dia 15 de março, repetem-se mais violentamente as vaias e gritos ofensivos à autoridade do comandante e do governo. O primeiro procura reforços e prende a todos, dando baixa da escola aos alunos-praças participantes da nova manifestação e desliga os oficiais, distribuindo-os por outros corpos."<sup>50</sup>

Na Câmara dos Deputados, os florianistas tomam posição contrária às iniciativas do Governo no sentido de rever privilégios concedidos a militares durante a guerra civil e a favor da reintegração dos alunos que participaram dos atos de indisciplina ocorridos a 15 de março.

## A MORTE DE FLORIANO PEIXOTO

A morte encontrou o Marechal no lugarejo de Divisa, último recanto que procurara na

busca da cura para seus males e padecimentos. Desejou lá ser sepultado. Mas, era um desejo que não poderia ser atendido, "e o corpo foi transportado para o Rio, embalsamado e colocado na Igreja da Cruz dos Militares, onde a multidão silenciosamente desfilou. (...). A 6 de julho foi realizado o enterramento. Luiz Edmundo que o presenciou, afirma que 'nem pelos dias reservados às cerimônias religiosas da Paixão de Cristo' o Rio de Janeiro apresentava uma aparência assim, tão cheia de desconsolo e tristeza.

Toda uma multidão silenciosa e abatida, descedo, havia saído para a rua. Não havia nas lojas dos floristas uma só rosa, um cravo, uma dália ou uma papoula para vender. E, entretanto, na véspera, de Petrópolis, de Teresópolis e de Friburgo, por prevenção, tinham chegado carregamentos colossais de flores, logo velozmente transformadas em coroas e palmas. Muito antes

da hora marcada para o começo das exéquias, o povo já havia obstruído, completamente, os logradouros mais avizinados ao templo de onde deveria sair o ataúde do grande morto, em direção ao cemitério."<sup>51</sup>

Registra, ainda, 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 imponência igual. (...). Para se ter uma pequena idéia do que foi esse acontecimento extraordinário, basta lem-

\* NA.: Lembro-me que, na minha infância, na Quinta e na Sexta-Feira Santa, as rádios transmitiam apenas músicas sacras, as praias ficavam desertas e os cinemas exibiam "A Vida de Cristo".

brar que, no momento em que chegava à porta do Campo Santo o ataúde que conduziu o corpo do grande morto, a larga fila dos que o acompanhavam, em passo vagaroso, ainda era vista pelo Largo da Glória, entrando pela Rua do Catete. Uma verdadeira apoteose.”<sup>51</sup>

Os discursos proferidos à beira do seu túmulo são violentos, terminando com vivas a Floriano e morras a Prudente. Irineu Machado e Raul Pompéia são os oradores. Dez dias depois fanáticos florianistas atacam a redação do *Cidade do Rio*, jornal de José do Patrocínio, que se negara a hastear a bandeira a meio-pau, por ocasião da morte de Floriano. Nem mesmo a polícia consegue proteger a vida de Patrocínio que é obrigado a fugir da cidade.”<sup>52</sup>

### ***O “testamento” de Floriano***

“Ao vesti-lo, para transportar o corpo para o Rio, a família encontrou no bolso do casaco um documento escrito do próprio punho. Era o agradecimento que fazia à manifestação que lhe estava sendo preparada por um grupo de moços republicanos, que iria visitá-lo em Divisa.”

Este documento, conhecido como o “Testamento Político de Floriano”, é o seguinte:

“Meus amigos

Recebo com especial agrado a sincera manifestação do vosso apreço. Ela tem para mim um valor inefável, pois revela a generosidade dos vossos nobres corações. Ela enche-me a alma de um prazer imenso, porque encerra um tributo de vossa gratidão a um velho servidor da Pátria, que lhe consagrou, de coração, o melhor de sua vida e à República, por amor da qual sacrificou o resto da

saúde e vigor, que lhe deixou a penosa campanha do Paraguai. (...) (...) (...).

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 está consolidada e não corre perigo.

Não vos fiéis 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 mim me chamais o consolidador da República. Consolidadores da obra grandiosa de Benjamin Constant e Deodoro são o Exército nacional e uma parte da Armada, que à lei e às instituições se conservaram fiéis.

Consolidador da República é a Guarda Nacional, são os corpos de polícia da capital e do Estado do Rio, batendo-se com inexcedível heroísmo e selando com o seu sangue as institui-

ções proclamadas pela revolução de 15 de novembro.

Consolidador da República é a mocidade das escolas civis e militares, derramando o seu sangue generoso para com ele escrever a página mais brilhante da história das nossas lutas.

Consolidador da República, finalmente, é o grande e glorioso Partido Republicano, que tomando a forma de batalhões patrióticos, praticou tais e tantos feitos de bravura, que serão ouvidos sempre com admiração e respeito pelas gerações por virem.

São esses os heróis para os quais a Pátria deve volver os olhos, agradecida.

---

---

## **A 6 de julho foi realizado o enterramento; nem pelos dias reservados às cerimônias religiosas da Paixão de Cristo o Rio de Janeiro apresentava uma aparência assim, tão cheia de desconsolo e tristeza**

---

---

À frente de elementos tão valorosos, não duvidei, um momento sequer do nosso triunfo e (...) tive a felicidade de poder guiar os nossos no caminho da vitória.

Foi este o meu papel.

Se mérito existe nele, não almejo outra recompensa senão a prosperidade da República e a estima dos que sinceramente lhe consagram o seu amor.

Vou terminar: as prescrições médicas não me permitem o mais leve trabalho mental; mas para corresponder à vossa gentileza, não duvidei infringir os conselhos da ciência, e escrever estas linhas, que vos entregarei como penhor e testemunho de minha eterna gratidão.<sup>55</sup>

### **O enterro de Floriano**

Ainda sobre o enterro de Floriano Peixoto, em *O País*, Quintino Bocaiuva, republicano histórico e renomado jornalista, assim se expressou:

“O préstito de ontem organizado imprevistamente como foi, sem nenhuma sugestão oficial, foi pela sua natureza uma verdadeira apoteose nacional, uma glorificação imensa do homem que pelo seu incomensurável valor cívico, num dado momento histórico, corporificou alevantadamente a Pátria.

Foi na realidade o povo que ontem se mostrou em toda a sua força, em toda a plenitude de sua alma, consagrando benemérito da Nação o grande morto, cujos despojos materiais ele conduzia num recolhimento que era o mais eloqüente, o mais sagrado dos cultos. (...) (...)”

Quase se torna desnecessária esta notícia. O Rio de Janeiro em peso, a capital federal da grande República viu, com os próprios olhos, a mais extraordinária, a mais admirável consagração cívica de que há memória nos anais da vida social e política, não só do Brasil mas da América do Sul.<sup>54</sup>

“Sob o pseudônimo de Dr. Semana, que assinava a crônica de domingo no *Diário de Notícias*, escreveu Machado de Assis: “Nunca houve manifestação tão solene nem tão extraordinária como a que se fez anteontem ao benemérito soldado e eminente patriota que nos ensinou como se resiste em nome do

princípio da autoridade e como se ama a República com os sacrifícios dos próprios interesses e da saúde arruinada. E foi reconhecendo isto que dezenas de milhares de pessoas foram prestar a sua derradeira homenagem, acompanhando o seu féretro até o cemitério onde descança o seu corpo inanimado, tendo ficado o seu exemplo, que há

de ser imitado por quantos amam a República e querem o engrandecimento da Pátria. (...) (...)”

E ela (a história) já começou, fazendo-lhe a apoteose mais extraordinária possível, pelas homenagens que o povo lhe rendeu no dia da sua transladação...<sup>55</sup>

Artur Azevedo cunhou a frase: “Não foi um homem, foi um pedaço da Pátria que caiu...”<sup>56</sup>

Os jornais, durante dias ocuparam-se tanto com a figura do morto quanto com o povo que, livremente, foi dizer-lhe o último adeus.

---

## **Floriano Peixoto morreu venerado pelo povo, por cidadãos de diversos níveis sociais, homens e mulheres, moços e velhos, mocidade acadêmica civil e militar**

---

\* NA.: O autor atribui, embora sem afirmar, a autoria a Machado de Assis.

## OS JACOBINOS

Floriano Peixoto morreu venerado pelo povo, por cidadãos de diversos níveis sociais, homens e mulheres, moços e velhos, mocidade acadêmica civil e militar.

**Mas não foi assim quando iniciou seu governo.** Adotou medidas duras, sempre incentivado por seu Ministro da Marinha, Almirante Custódio de Melo. Prendeu e exilou, para os mais extremos pontos do território nacional, chefes militares e personalidades civis, que tramaram sua deposição.

As penas de José do Patrocínio, Pardal Mallet, Euclides da Cunha, Olavo Bilac, entre outros, foram extremamente duras e até cruéis com o vice-presidente.

José do Patrocínio escreveu: "Sangue, mais sangue. É preciso que o Sr. Floriano Peixoto beba. Os anêmicos dão-se bem na atmosfera dos matadouros, e o Brasil é um boi manso, que tanto serve para tirar a zorra do trabalho, como para nutrir o tirano."<sup>57</sup>

Euclides da Cunha desprezou-o, embora posteriormente, mudasse sua opinião: "(...). O herói que foi um enigma para os seus contemporâneos pela circunstância claríssima de ser um excêntrico entre eles, será para a posteridade um problema insolúvel pela inófia completa de atos que justifiquem tão elevado renome. É um dos raros casos de grande homem que não subiu, pelo condensar no âmbito estreito da vida pessoal as energias dispersas de um povo. (...). Traduz de modo admirável, ao em vez da sua robustez, a nossa fraqueza."<sup>58</sup>

Porém, a realidade é que morreu adorado pela grande maioria dos seus compatriotas. Sua morte foi fator importante no recrudescimento do jacobinismo e na oposição civil e militar ao Presidente da República.

O movimento jacobino é tratado nas entrelinhas pelos autores, sem contudo haver interesse em compreendê-lo e estudá-lo em maior amplitude e profundidade. Este trabalho coube a Suely Robles Reis de Queiroz, em seu livro *Os Radicais da República*. Ao procurar entender o pensamento da autora e registrá-lo de modo bastante resumido\*, espero chamar a atenção do leitor para o jacobinismo, sem trai-la em sua visão histórica.

O haver sido pouco estudado é atribuído a ser um movimento derrotado e a historiografia, em geral, dedicar pouca atenção aos perdedores. Ocupou, no entanto, um curto período no início da República, mas, em alguns momentos, desenvolveu ações de vigorosa intensidade.

Embora se registre o jacobinismo deodorista, a ação dos jacobinos é iniciada no Governo Floriano, e seu desdobramento oposicionista, que poderia ser classificado de radical, ocorre no Governo Prudente de Moraes. "O entusiasmo por Floriano, o culto que lhe foi tributado tem data precisa: a Revolta da Armada."<sup>59</sup>

"Identificar o grupo jacobino encerra uma série de dificuldades. A historiografia em geral privilegia os exaltados elementos urbanos que aos gritos de 'mata galegos' perseguiram portugueses pelas ruas do Rio de Janeiro, perturbando a ordem pública. Daí as expressões pejorativas – extremistas, malandros, desordeiros – com que eram apelidados."<sup>60</sup>

O jacobinismo, mormente o da facção exaltada – trabalhado pelos jornais *O Nacional* e o *O Jacobino* – dizia-se profundamente nacionalista, embora a es-

\* NA.: Lembrando o meu saudoso amigo, o Almirante-de-Esquadra Paulo de Bonoso Duarte Pinto, diria que tentarei fazer o "resumo da síntese".

treizeza de visão e o pouco saber dos que neles escreviam singularizassem sua xenofobia apenas contra o português. Mas, o ódio popular ao português vinha da colônia e do Império.

Ao final do Império e início da República os portugueses dominavam o comércio de secos e molhados, eram em grande parte proprietários de cortiços, pequenas moradias de aluguel, muitas delas no que era conhecido como vilas. Ora, qualquer aumento nos preços das mercadorias e dos aluguéis, só faziam crescer essa ira. Também brasileiros sentiam-se traídos pela imigração portuguesa que, destinada ao trabalho na terra, era desviada para o comércio por seus patricios proprietários, em detrimento de empregos para os brasileiros. Esses imigrantes na quase totalidade ignorantes, aceitavam salários vis, moravam nas próprias lojas. Seus afazeres demandavam força física e vontade de trabalhar, o que não lhe faltava. Embora ignorantes, o pensamento era voltado para dias melhores no futuro.

Contudo, não eram apenas esses exaltados que formavam o agrupamento jacobino. "(...), a leitura das fontes revela muito mais: além de intelectuais, parlamentares e políticos (...), a presença ponderável de militares a imprimir suas características particulares ao movimento."<sup>61</sup>

"É possível perceber a participação instigadora de civis interessados em utilizar o Exército como instrumento de propósitos políticos (...); não obstante, ainda, a participação entusiástica de um segmento das camadas médias urbanas, a retórica jacobina é nitidamente castrense."<sup>62</sup>

A restauração da monarquia, presente nos primeiros anos da República, era vista com preocupação por muitos republicanos. As possibilidades eram remotas, mas os jacobinos tiveram interesse em aumentar sua dimensão. O primeiro recrudescimento de suas ações, ainda no Governo Floriano, ocorreu quando

do manifesto do Almirante Saldanha da Gama, considerado de cunho monarquista.

O anais do Congresso nesse curto período, Floriano-Prudente, não apresentam referências substantivas aos jacobinos e ao jacobinismo. Mesmo os parlamentares com ele identificados, de alguma maneira não tornavam ostensiva essa simpatia, em razão das badernas praticadas pelos jacobinos das ruas.

"Câmara e Senado espelham nessa época a força e a preponderância da fração cafeeira. São os grandes temas da lavoura de São Paulo que dominam as discussões: imigração, subsídios à agricultura, etc...., sempre aprovados a despeito da oposição de militares ou dos Estados menores, enfraquecidos por um federalismo desigual."<sup>63</sup>

O comportamento de Floriano em relação às classes populares era claro: procurava combater o custo de vida e os especuladores, "determinando a fiscalização dos excessos cometidos pelos monopolistas e promovendo a construção de casas populares. Também tomou medidas que demonstram um propósito de amparo às atividades industriais(...)"<sup>64</sup> Sob esse aspecto, de compreensão fácil pelas camadas desfavorecidas, recebem o respaldo e a retribuição do povo, que lhe continuou leal, mesmo após a sua morte. Entretanto, acrescenta Suely Rables Reis de Queiroz, Floriano "não se opôs à continuação dos maciços empréstimos à agricultura, nem às emissões sem lastro em ouro reclamadas pela classe agrária e responsáveis pela carestia."<sup>65</sup>

É compreensível que o povo, na maior parte analfabeto e ignorante e mesmo os donos dos jornais jacobinos, não percebessem o significado dessas facilidades àqueles que já dominavam o país e que deram sustentação política, pecuniária e logística ao governo do Marechal Floriano durante o longo e difícil período da guerra civil. E esse apoio tinha um objetivo perseguido desde a última década do Império: a conquista do poder.

Os jacobinos não possuíam um projeto político. Este, se houvesse, deveria partir de uma classe média, inexistente; havia camadas médias, que “eram inexpressivas numericamente, heterogêneas e por tais razões, entre outras, sem um projeto político próprio a aglutina-las.”<sup>66</sup>

Embora o Exército tivesse a coesão e a força para proclamar a República, não as tinha para permanecer no poder. O poder passara para quem o tinha de fato, os fazendeiros exportadores de café de São Paulo, representados por seus políticos, no Congresso e, agora, com Prudente de Moraes na Presidência da República.

Os jacobinos, e entre eles jacobinos militares, identificavam os monarquistas e os portugueses como inimigos do regime. Os plantadores de café ocuparam, para eles, o espaço econômico, talvez, no pequeno alcance da compreensão jacobina, o de menor importância. “Nada mais falso, na medida em que ambos os espaços já haviam sido ocupados pela agroexportação.”<sup>67</sup> E nesse contexto, o controle das exportações de café e das importações passava para as mãos de intermediários estrangeiros, principalmente ingleses, de quem os cafeicultores acabaram por ficar dependentes. Seria o caso, para aliviar esta leitura um tanto insípida, lembrar o dito popular: “Os papagaios (os ingleses) comem milho e os periquitos (os portugueses) levavam a fama”.

Os americanos eram enaltecidos pelos jacobinos como exemplos a serem seguidos e, pela sinceridade contida, em uma amizade a ser procurada. Imaginavam a América, todas as Américas para os americanos, todos os americanos, do Norte e do Sul, em oposição à Europa. Os alemães, pela posição assumida durante a intervenção estrangeira na Revolta da Armada eram os únicos europeus distinguidos. Nos dias festivos, os jacobinos só permitiam içar suas bandeiras, americanos e alemães. “(...) embora fossem contra os es-

trangeiros em geral, na prática, os jacobinos jamais invectivaram outras etnias como o fizeram com os portugueses. E, todavia, os italianos, de alto interesse para a cafeicultura, chegavam em massa ao país.”<sup>68</sup>

“Atribuíam (os jacobinos) a carestia de vida aos retalhistas, quando para ela, em muito contribuíam as desvalorizações cambiais realizadas para atender aos interesses dos exportadores.”<sup>69</sup>

O militar jacobino julgava-se o “verdadeiro patriota”. “Interessava-lhe, sobretudo, preservar a integridade e a grandeza nacionais, ‘ameaçadas pelos falsos republicanos.’”<sup>70</sup> Por outro lado, não desejava perder a posição social conquistada com a República, porém era sensível às dificuldades por que passavam as classes sociais de baixo poder aquisitivo.

A ideologia jacobina resumia-se, pois, em um nacionalismo peculiar, o xenofobismo antilusitano, na defesa da República, tendo por consequência o exagero no perigo da restauração e na idolatria a Floriano Peixoto. Em seu radicalismo primário adotava a posição maniqueísta, onde “corretas, apenas, as suas posições indefensáveis e inconvenientes ao país, as que lhes fossem contrárias.”<sup>71</sup>

Fizeram da carta de Floriano o “testamento político” do marechal; daí ser o monarquismo o principal inimigo a combater.

A radicalização expressa na imprensa jacobina caminhou em um crescendo. “Não bastava que o regime fosse republicano e federativo. Deveria ser presidencialista sobretudo, já que esta era a fórmula política mais diretamente oposta ao parlamentarismo da monarquia.”<sup>72</sup>

“Na verdade, os jacobinos, a principio timidamente, com o correr do tempo passam a defender de forma patente um governo autoritário.”<sup>73</sup> (...). “O Jacobino deixa clara essa posição, crescentemente reafirmada no decorrer do tempo. Se por volta de 1895

Diocleciano Martir e seus seguidores advogavam um Executivo poderoso, mas admitindo a existência do Congresso, em março de 1897, penúltimo ano do Governo Prudente, já negam a necessidade do Poder Legislativo, clamando por um regime forte, para alguns meses depois chegar à defesa da ditadura:

“(…). Não podemos consentir que se atire a República em um abismo, o que não será difícil nas mãos de um Prudente de Moraes. Somos partidários da ditadura militar, única capaz de fortalecê-la a continuar a obra ingente de Floriano Peixoto, fazendo-a respeitada e prestigiada perante o estrangeiro (05

de junho de 1897). “Nós, o povo, queremos governos fortes e não múmias piracicabanas a nos inculir no espírito o carrancismo retrógrado de uma máquina antipatriótica e funambulesca (...). Abaixo o governo da inépcia e do antipatriotismo e viva a ditadura.”<sup>74</sup> (6 de março de 1897).”

A cólera contra Prudente de Moraes, 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.

O movimento jacobino preocupou Prudente de Moraes.

Em carta a Bernardino de Campos datado de 24 de março de 1896, desabafava: “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.”<sup>75</sup>

O Presidente estava certo quanto às intenções dos jacobinos e de setores militares. “A 21 de março de 1894 o Clube Militar se reúne, a pretexto do perigo monarquista. A sessão tem objetivos diferentes, porque a maioria

---

## Nós, o povo, queremos governos fortes e não múmias piracicabanas. Abaixo o governo da inépcia e do antipatriotismo e viva a ditadura

---

Do Jornal *O Jacobino*

\* N.A.: “No dia 25 de maio de 1890 o Generalissimo Deodoro criou *generais-de-brigada* todos os seus ministros.” (...). “Na verdade, a falta de medida de Deodoro e Floriano, distribuindo generalatos, e a fraqueza dos ministros civis, não declinando tal honraria, haviam fornecido aos inimigos da República uma excelente oportunidade de combatê-la com as armas do ridículo, da zombaria, do deboche. (...) Cedo, os panfletários, os humoristas da imprensa, os grageadores das ruas, tinham apelidado os ministros de ‘generais de bobagem’, para gáudio dos verdadeiros militares.”<sup>76</sup> Anteriormente, o Coronel Benjamin Constant já havia obtido sua promoção ao generalato. Floriano Peixoto em correspondência pessoal a Rui Barbosa usa o tratamento “General-de-Brigada Dr. Rui Barbosa.” Foi o mesmo que cassou o título de general de Rui Barbosa: “O Vice-Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil: considerando que a concessão de honras militares é a maior remuneração que a Pátria confere aos seus beneméritos; considerando que à distinção correspondem deveres que o patriotismo impõe; considerando que o cidadão Rui Barbosa desonrou aquela distinção e esquece estes deveres constituindo-se no estrangeiro difamador da Pátria e do seu governo, cuja reputação procura caluniar, resolve cassar as honras de general-de-brigada, que lhe foram conferidas pelo decreto de 25 de maio de 1890. Capital Federal, 24 de novembro de 1893, 5ª da República, Floriano Peixoto, Antonio Eneas, Gustavo Galvão.”<sup>77</sup>

“Contudo, dessa fomadade de generais improvisados ao menos num o título adiriria de tal modo que passou para o cadastro urbano, como denominação de logradouro público: Rua General Glicério...”<sup>78</sup>

dos oficiais que compareceram não pertencia à agremiação ou dela estão afastados há tempo; além disso dela fazem parte, também oficiais da Armada. Os discursos são violentos (...)”<sup>79</sup>. Civis, também, estavam presentes. “Os golpistas não conseguem a maioria, devido à ação prestigiosa do ministro da Guerra. Mas, em compensação, conseguem aprovar moção de crítica indireta ao governo, que é assinada pelos próprios elementos situacionistas. Depois, a comunicação é enviada a todas as guarnições dos Estados e os ‘Generais’ Francisco Glicério e Quintino Bocaiuva.”<sup>80</sup>

Por ocasião do primeiro aniversário da morte de Floriano Peixoto o jacobinismo se exacerba. Entre os atos de apoio à memória do marechal deve ser destacado: “(...) a precisão 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 24 de Fevereiro, Faculdade de Medicina, Escola Politécnica, Faculdade Livre de Direito, etc... A onda atinge São Paulo, onde se dão reuniões dos estudantes da Faculdade de Direito. É nesse momento que o Coronel Francisco de Sales Torres Homem, da Repartição do Ajudante General de Exército escreve em *OPais*: “(...) retemperemos assim o nosso patriotismo na veneração do grande brasileiro e, sacudindo o estranho torpor e apatia do nosso meio social e político, consideremos que não só continua aberta, como até mesmo lesada, a sucessão do salvador da República.”<sup>81</sup>

A reeleição de Rui Barbosa para senador da República, graças ao apoio do novo governador da Bahia, Luiz Viana, faz com que cresça contra Rui a indignação dos jacobinos. Rui vencera César Zama, político radical, que na Câmara, tanto hostilizara Deodoro.

## O AFASTAMENTO TEMPORÁRIO DE PRUDENTE DE MORAIS

Um fato da maior gravidade política ocorre. Os murmúrios sobre o estado de saúde do Presidente intensificam-se em outubro de 1895 e passam a ganhar crédito junto à opinião pública. Os jacobinos começam a antever a vitória pela via pacífica, sem necessidade de confrontos, tanto mais incertos quanto mais existe a probabilidade do apelo à violência.

“Em 10 de maio de 1896, Prudente de Moraes pede licença para tratamento de saúde, sendo substituído legalmente pelo vice-presidente da República, Manoel Vitorino. O precário estado de saúde do Presidente fez crer que dificilmente ela sobreviveria.”<sup>82</sup>

Manoel Vitorino assume o cargo com pretensões cabíveis a um presidente e não a quem, provisoriamente, ocuparia o cargo. Começa logo a maquirar politicamente nesse sentido. Desejava dar rumos próprios ao “seu” governo e faz exigências.

Procura forçar a renúncia de Prudente de Moraes. Diz, em suas conversações políticas, “que encontra uma série de embaraços para governar, divergindo de alguns ministros e afirmando que ‘torna-se indispensável um governo alicerçado em bases duradouras – um governo realmente capaz de executar um programa. Sinceramente’, à vista de todas as dificuldades que se apresentam, vejo uma única solução: uma cordata renúncia do senhor doutor Prudente de Moraes’...”<sup>83</sup>

Vitorino recebe apoio da bancada gaúcha, que representa a vontade política dos castilhistas e florianistas do Rio Grande. Contudo, a coesa, experiente e atenta bancada paulista estava a fim de manter Prudente de Moraes na presidência enquanto ele vivesse.

“Bernardino de Campos, que passara o governo de São Paulo ao seu sucessor e fora

\* NA.: É coloquemos sinceridade em suas palavras de político...

eleito senador, compreende a intencionalidade da proposta: para evitar o pior, sugere a mudança do ministério, e diz que fará todo o possível para que Prudente de Moraes aceite os nomes indicados por Manoel Vitorino. Assim, tenta preservar a política anterior, aceitando o cargo de Ministro da Fazenda, em substituição a Rodrigues Alves\*. Os demais ministérios são ocupados ao gosto de Vitorino. O Ministério da Guerra, importante no contexto, é entregue 'ao General-de-Brigada Dionísio E. de Castro e depois a Francisco de Paula Argolo, ambos florianistas; Manoel José Alves Barbosa, no lugar de Elisiário Barbosa, na Marinha.' Como diz Manoel Vitorino, 'eu, que momentos antes era um interino, sem elementos próprios, assumia a direção política das forças republicanas e imprimia nos negócios públicos uma orientação tal que o presidente ou a ela se sujeitaria quando voltasse, ou teria que abrir luta com os seus correligionários, ou com a própria Nação, arras-

tando-os aos mais sérios desastres".\*\*<sup>84</sup> Custa a crer a que nível de irresponsabilidade conduz a paixão política, ou melhor, o amor à politicagem e o desamor ao Brasil. Será que os políticos só entendem desse modo?

A intenção de Manoel Vitorino é permanecer no governo. Para isso imaginava contar com uma frente única de republicanos. Sonda os militares. O Coronel Moreira César, que havia se pronunciado contra a permanência de Floriano, coerentemente, nega-se a dar suporte a Vitorino. Seu poder não é forte, a ponto de fazê-lo um chefe. Logo, inicia-se a

luta pela liderança, que leva Francisco Glicério e o Partido Republicano Federal a amainarem o seu apoio ao interino. "O predomínio jacobinista que representa a frente única no governo – militares, Partido Republicano Federal, castilhistas, etc... – esboroa-se, lentamente, devido a divergências internas e à falta de liderança."<sup>85</sup>

Se os jacobinos pensavam em ficar no governo, mesmo entre suas divergências internas, as esperanças começaram a ser colocadas em dúvida, com os boatos que surgiram sobre a melhora no estado de saúde de Prudente de Moraes; esses murmúrios, no final de fevereiro ganharam corpo e indicaram que o Presidente reassumiria.

#### O RETORNO DE PRUDENTE DE MORAIS

A 4 de março de 1896, em silêncio, o "taciturno do Itamarati", o *biriba* piracicabano, o retraído e apático Presidente da República, sem qualquer notificação a

Manoel Vitorino, senta na cadeira que lhe cabia, toma posse e a comunica aos governadores.

"A 4 de março, sem aviso, mostrando com a volta inesperada a sua incompatibilidade com o substituto, reassumiu Prudente de Moraes o poder. Como em 1894: sem ninguém para o receber. Entrando sozinho no palácio, mandou dizer laconicamente a Manoel Vitorino, então em veraneio na Tijuca, que já estava restabelecido. E governava.

Entre eles a distância aumentava. Um dos motivos íntimos do desgosto de Prudente

---

### **Custa a crer a que nível de irresponsabilidade conduz a paixão política, ou melhor, o amor à politicagem e o desamor ao Brasil. Será que os políticos só entendem desse modo?**

---

\* NA.: São Paulo continuaria ditando a política econômico-financeira.

\*\* NA.: Palavras contidas no seu manifesto político à Nação.

fora com certeza a transferência, com um baile famoso, da sede do governo, do Itamarati (que passava a Ministério do Exterior) para o Palácio do Catete (adquirido segundo o desejo de Manuel Vitorino ao Conselheiro Mayrink<sup>\*</sup>). Esta festa inaugural, que parecia conciliar o regime e a sociedade, nos esplendores do luxo, primeira, retumbante, depois do baile às vésperas da queda do império, contrastava com a solidão triste do enfermo, no seu repouso das Paineiras. Atestava num confronto de temperamentos, a oposição do vice-presidente, voltado para as belezas da vida, ao presidente metido asceticamente no seu silêncio amargo... Refletia nos sucessos públi-

---

**Entrando sozinho no palácio,  
mandou dizer laconicamente a  
Manoel Vitorino, então em  
veraneio na Tijuca, que já  
estava restabelecido. E  
governava**

---

cos o antagonismo, em cujas paralelas se reproduzia o caso de Deodoro e Floriano, vice-presidente, ídolo das ruas, o outro encerrado na desconsolada austeridade...

O jacobinismo envolveu-se na popularidade de Vitorino, contra o homem da "anistia", o poder civil amolecido pela tolerância, o presidente omisso... E este até 5 de novembro, quando um fato terrível o libertou dessa atmosfera deprimente, oscilou entre atos de força e

uma timidez grave, com a desordem – solta desde 8 de março – pelas ruas da cidade."<sup>86</sup>

CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO

**CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:**

<HISTÓRIA> / História do Brasil /; Militares; Prudente de Morais (PR); Jacobinos; Floriano Peixoto (PR);

\* NA.: O palácio do Catete fora construído para o Visconde de Nova Friburgo. O Conselheiro Mayrink foi o mentor financeiro de Rui Barbosa, Ministro da Fazenda. O proeminente banqueiro, com seus conselhos, em muito cooperou para o "encilhamento".

## BIBLIOGRAFIA

- 1 – MAGALHÃES JUNIOR, R – *Deodoro, a Espada contra o Império*, Vol. I Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1957, pág. 190.
- 2 – lb, pág. 194.
- 3 – lb, 195.
- 4 – MAGALHÃES JUNIOR, R – *Deodoro, a Espada contra o Império*, Vol. II Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1957, pág. 190, pág. 13.
- 5 – lb, pág. 103.
- 6 – lb.
- 7 – lb, pág. 227/28.
- 8 – lb, pág. 236.
- 9 – lb.
- 10 – lb, pág. 284.
- 11 – lb.
- 11A – lb, pág. 286.
- 12 – REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA – Vol. 113, nº 1/3, jan-mar. 1993, pág. 47.
- 13 – lb.
- 14 – lb.
- 15 – lb.
- 16 – lb, pág. 48.
- 17 – lb, pág. 48.
- 18 – CARONE, Edgard – *A República Velha (Evolução Política)* – Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1971, pág. 129.
- 19 – lb, pág. 129.
- 20 – lb, pág. 130.
- 21 – lb, pág. 130.
- 22 – lb, pág. 132.
- 23 – lb.
- 24 – lb.
- 25 – CALMON, Pedro – *História do Brasil, séc. XX*, Vol. 6 – Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1959, pág. 1984.
- 26 – lb.
- 27 – CARONE, Edgard – *A República Velha (Evolução Política)* – Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1971, pág. 132.
- 28 – CALMON, Pedro – *História do Brasil, séc. XX*, Vol. 6 – Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1959, pág. 1985.
- 29 – FAOLO, Raymundo – *Os Donos do Poder (Formação do Patronato Político Brasileiro)*, Vol. 2, 7ª edição, Editora Globo, 1987, pág. 504.
- 30 – lb, pág. 459.
- 31 – lb, pág. 504.
- 32 – lb, pág. 501.
- 33 – lb, pág. 502.
- 34 – CALMON, Pedro – *História do Brasil, séc. XX*, Vol. 6 – Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1959, pág. 1986.
- 35 – CARONE, Edgard – *A República Velha (Evolução Política)* – Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1971, pág. 136.
- 36 – lb.
- 37 – CALMON, Pedro – *História do Brasil, séc. XX*, Vol. 6 – Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1959, pág. 1986.
- 38 – CARONE, Edgard – *A República Velha (Evolução Política)* – Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1971, pág. 137.
- 39 – lb, pág. 138.
- 40 – lb.
- 41 – lb.
- 42 – lb, pág. 144.

- 43 - lb.
- 44 - CALMON, Pedro - *História do Brasil, séc. XX*. Vol. 6 - Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1959, pág. 1995.
- 45 - lb.
- 46 - QUEIROZ, Suely Robles Reis de - *Os Radicais da República* - Editora Brasiliense. São Paulo, 1986, pág. 86.
- 47 - lb.
- 48 - lb.
- 49 - CARONE, Edgard - *A República Velha (Evolução Política)* - Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1971, pág. 146.
- 50 - lb.
- 51 - SODRÉ, Nelson Werneck - *História Militar do Brasil*, 3ª Edição, Civilização Brasileira, 1979, pág. 176.
- 52 - CARONE, Edgard - *A República Velha (Evolução Política)* - Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1971, pág. 147.
- 53 - MIRANDA, Salim de, General - Biblioteca do Exército Editora (Prêmio Pandiá Calógeras, 1963), pág. 329.
- 54 - lb, pág. 332.
- 55 - lb, pág. 334.
- 56 - lb, pág. 335.
- 57 - SODRÉ, Nelson Werneck - *História Militar do Brasil*, 3ª Edição, Civilização Brasileira, 1979, pág. 169.
- 58 - lb, pág. 170.
- 59 - QUEIROZ, Suely Robles Reis de - *Os Radicais da República* - Editora Brasiliense. São Paulo, 1986, pág. 264.
- 60 - lb, pág. 12.
- 61 - lb.
- 62 - lb.
- 63 - lb, pág. 16.
- 64 - lb, pág. 270.
- 65 - lb.
- 66 - lb, pág. 271.
- 67 - lb, pág. 272.
- 68 - lb.
- 69 - lb.
- 70 - lb, pág. 270.
- 71 - lb, pág. 88.
- 72 - lb, pág. 90.
- 73 - lb.
- 74 - lb, pág. 91.
- 75 - CARONE, Edgard - *A República Velha (Evolução Política)* - Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1971, pág. 148/149.
- 76 - MAGALHÃES JUNIOR, R - *Deodoro, a Espada contra o Império*, Vol. II Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1957, pág. 190, págs. 205/206.
- 77 - lb.
- 78 - lb.
- 79 - CARONE, Edgard - *A República Velha (Evolução Política)* - Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1971, pág. 149.
- 80 - lb.
- 81 - lb.
- 82 - lb, pág. 150.
- 83 - lb.
- 84 - lb, pág. 151.
- 85 - lb.
- 86 - CALMON, Pedro - *História do Brasil, séc. XX*. Vol. 6 - Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1959, pág. 2011.

## ***ERRATA***

Na RMB do 1º Trimestre de 2000, no artigo OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA, do Almirante-de-Esquadra Mário Jorge da Fonseca Hermes, na página 42, quinta linha, onde se lê: “Muitas vezes pensam que *o* conduzem.”, leia-se: “Muitas vezes pensam que *os* conduzem.”

# EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO ESTRATÉGICO\*

MARIO CESAR FLORES\*\*  
Almirante-de-Esquadra

---

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO: O CONSERVADORISMO MILITAR  
CONJETURAS POLÍTICO-ESTRATÉGICAS  
DESDOBRAMENTO ESTRATÉGICO DAS CONJETURAS  
REVISÕES NECESSÁRIAS  
CONFIGURAÇÃO E DIMENSIONAMENTO  
CONCLUSÃO  
O DEBATE

### **INTRODUÇÃO: O CONSERVADORISMO MILITAR**

Este artigo é adaptação de palestra proferida na EGN (19 de abril de 2000). Ele desenvolve, sistematiza e integra idéias expostas em foros políticos, acadêmicos e militares e em artigos publicados em jornais e revistas.

As opiniões, reflexões e conjeturas apresentadas são sujeitas a controvérsias, mas o pensamento estratégico não poderia ser exceção no universo de mudanças e incertezas do período histórico que estamos vivendo.

Atento ao fato de que hoje e no futuro previsível são e serão tênues as separações tradicionais entre a guerra naval, terrestre e

\* N.R.: Os negritos e os destaques são de responsabilidade da redação da RMB.

\*\* N.R.: O autor foi ministro da Marinha no Governo Collor e secretário da Secretaria para Assuntos Estratégicos (SAE) no Itamar Franco.

aérea, o artigo, embora enfatize, não se limita aos aspectos navais do pensamento estratégico. Além de considerar a ordem mundial, ele trata também da ordem regional e da inserção estratégica do Brasil em ambas, com vistas à coerência entre as preocupações militares e a realidade de interesse para a defesa.

Nas análises históricas, quando é fácil criticar porque os fatos são conhecidos, os militares são freqüentemente acusados de conduzir o preparo militar para a guerra anterior, em vez de fazê-la para a seguinte. Bom exemplo em apoio à acusação foi a linha Maginot, um sistema linear fixo de defesa da França inspirado na campanha estática do oeste europeu na Primeira Guerra Mundial,

que foi inútil em 1940, quando o ataque alemão à França foi um ataque de movimento por forças blindadas e motorizadas, com apoio aerotático, através de um estreito rompimento da defesa. Curiosamente, a guerra de movimento fora preconizada nos 1930 pelo então Coronel De Gaulle, mas o Alto Comando francês rejeitou-a, o que não aconteceu na Alemanha, onde o poder político, Hitler, apoiou seus generais inovadores, em detrimento dos conservadores fiéis à concepção que havia produzido a vitória sobre a França em 1870, ainda atuante no pré-Segunda Guerra Mundial embora sem sucesso decisivo na Primeira – o que demonstra ser o poder político potencialmente útil para superar o conservadorismo estratégico.

Outro exemplo, naval e brasileiro: até a Segunda Guerra Mundial nossa Esquadra, nucleada pelos encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, adestrava-se fundamentalmente para duelos de artilharia, para Jutlândias miniaturizadas, sul-americanas. Mas o exigido de 1942 a 45 foi a proteção anti-submarino do tráfego costeiro, para a qual foram pratica-

mente inúteis o adestramento e os meios do pré-guerra; os meios, em parte adaptados à nova missão, condenados a fraco desempenho e complementados em emergência por navios norte-americanos, situação que implicou em dependência operacional e logística, da Marinha americana.

Nesta linha de crítica atribui-se ao historiador militar inglês Liddel Hart a frase “só há uma coisa mais difícil do que pôr na cabeça de um militar uma idéia nova, é tirar a antiga”. Exagero e caricatura à parte, realmente tendemos a cultuar concepções e valores concebidos sob circunstâncias políticas, econômicas, tecnológicas e estratégicas diferentes das atuais que, aliás, estão evoluindo rapida-

mente. O conservadorismo é comum nas grandes organizações bem estruturadas, cujos profissionais são submetidos à formação homogeneizadora e à escalada hierárquica para a qual o pensamento heterodoxo pode representar risco, como é o caso das militares: ressalte-se, porém, que o conservadorismo militar diz respeito

às concepções de orientação estratégica pois, em geral, na área tecnológica os militares são até propulsores da mudança e do progresso, embora tendam a pô-lo a serviço das concepções tradicionais.

## CONJETURAS POLÍTICO-ESTRATÉGICAS

Feitas essas considerações sobre as dificuldades psicoculturais das mudanças, passemos ao cenário político-estratégico que influencia a moldagem do pensamento estratégico. Cenário hoje caracterizado por sua tecnologia revolucionária, sua sensibilidade em certos assuntos de interesse da humanidade em geral, sua transacionalização e

---

### Só há uma coisa mais difícil do que pôr na cabeça de um militar uma idéia nova, é tirar a antiga

---

Liddel Hart

interdependência econômica, sua ausência de tensões imperiais e ideológicas tão graves como as que produziram as Primeira e Segunda Guerras Mundiais e alimentaram a Guerra Fria (quanto às ideológicas, presentes hoje no fundamentalismo islâmico), indutoras dos grandes exércitos de massa (iniciados na Revolução Francesa) e de imensas marinhas e forças aéreas (essas, modestas na Primeira Guerra Mundial, é claro).

Finalmente, caracterizado por contenciosos regionais que intranquilizam agora mais do que intranquilizavam no passado porque a tecnologia integrou o mundo em tempo real. Neste contexto, particularizando a região América do Sul, tais contenciosos são poucos e decrescentes: os antagonismos históricos tenderão a ser páginas viradas caso se consiga um razoável sucesso nos arranjos econômicos, naturalmente seqüenciados pela aproximação política e estratégica, à semelhança do ocorrido com a França e a Alemanha, se bem que lá o medo da URSS tenha ajudado a superar a história.

Vejam algumas conjecturas que, de certo modo, refletem essas últimas considerações e constituem, no fundo, adaptações semânticas das antigas hipóteses de guerra ou conflito. Essas conjecturas são, na verdade, um exercício especulativo porque, em princípio, tratam-se de conjecturas da alçada do poder político (assessorado pela competência estratégica), a quem cabe avaliar e definir o que deve preocupar o poder militar — um caminho racional que não tem sido transitado no Brasil por despreparo e apatia do campo político, desinteressado por assuntos sem reflexo eleitoral, como é a defesa nacional. Despreparo e

apatia que, diga-se de passagem, se estende às áreas intelectuais e sociais diversas, não raro impregnadas de preconceito e viciadas por visões estereotipadas, dos militares.

Alerto que, quando dizem respeito ou abrangem as potências nucleares, as considerações subsequentes se referem aos conflitos contidos no nível convencional pois, quanto ao nuclear, não há o que dizer, que possa ser objetivamente útil ao pensamento estratégico brasileiro. Mas vamos às conjecturas:

---

---

**... um caminho racional  
que não tem sido  
transitado no Brasil por  
despreparo e apatia do  
campo político,  
desinteressado por  
assuntos sem reflexo  
eleitoral, como é a  
defesa nacional**

---

---

• **A guerra generalizada**, envolvendo em campos opostos grandes potências, passou a ser improvabilíssima e assim permanecerá enquanto os Estados Unidos mantiverem sua superioridade estratégica, a síndrome do apocalipse nuclear mantiver moderadas as pretensões daquelas potências e a China mantiver um comportamento prudente. Essa hipótese não mais é parâmetro obsessivo do pensamen-

to estratégico mundial e não precisa ser considerada em países como o Brasil que, de qualquer forma, teriam nela papel secundário, praticamente irrelevante.

• Mais plausível hoje é a **continuação da ocorrência de conflitos localizados**, em geral limitados por opção racional à vista de seus objetivos restritos ou por incapacidade para incrementá-los, decorrentes de contenciosos raciais ou tribais, religiosos, territoriais ou por recursos naturais (água doce, no século XXI?). Esses conflitos oscilam de intensos, embora localizados e abertos ao compromisso (Irã X Iraque nos 1980), a escaramuças fronteiriças (o recente conflito Peru X Equador). Alguns casos singulares são potencial-

mente mais perigosos em termos de extravasão espacial e exponenciação de intensidade, como, por exemplo, o contencioso da Cashemira (Índia e Paquistão, nuclearizados) e China X Taiwan, mas em geral os conflitos regionais preocupam essencialmente a superpotência com responsabilidades globais (os Estados Unidos) e países com algum peso nas regiões em que são mais prováveis, mas não justificam preocupar os demais países do mundo, além da questão humanitária.

• Estamos vivendo uma época de **cruzadas salvacionistas**, sob a égide da ONU, de diretórios regionais (OTAN, por exemplo) ou mesmo unilaterais (Estados Unidos ou outra potência em sua esfera de influência, como seria o caso da Rússia na Ásia caucásica), operacionalizadas sob a retórica da ordem supostamente de interesse mundial, sensível a questões relativas ao meio ambiente/recursos naturais, à criminalidade transnacional, aos direitos humanos e de minorias, à democracia (não raro uma razão hipócrita que camufla outros interesses), à conduta internacional, etc. (vale aqui perguntar: a soberania do Kuwait teria justificado o conflito do Golfo se não houvesse petróleo envolvido no caso?).

Essas cruzadas influenciam o pensamento estratégico, com vistas à intervenção ou à resistência a ela. Resistência de sucesso mais que duvidosa quando a intervenção se vale de imensa assimetria tecnológico-estratégica, haja vista os casos Iraque e Sérvia; em certa medida, também nas Malvinas, onde submarinos nucleares ingleses desbalanceavam o teatro. Contudo, embora seja insuportavelmente caro e praticamente inviável aos países em geral, situados em patamares inferiores de tecnologia bélica, ela não deve ser sumariamente descartada, como se verá adiante.

• **Os conflitos clássicos entre o Brasil e seus vizinhos** são hoje pouco verossímeis, embora não impossíveis. Se ocorrerem, eles serão certamente limitados quanto a objeti-

vos, intensidade e área de operações, fatores influentes no pensamento estratégico, por falta de capacidade, associada à provável inexistência de razões capazes de justificar a incontinência que, diga-se de passagem, não se coadunaria com a assimetria regional favorável ao Brasil e não seria tolerada pelos Estados Unidos – se é que os Estados Unidos tolerariam o conflito, mesmo contido.

A inverossimilhança da conjectura anterior não se estende aos problemas irregulares nas fronteiras terrestres, decorrentes de conflitos internos em países vizinhos ou da ação da criminalidade transnacional (drogas, contrabando, etc.). A fronteira marítima, além de vulnerável à criminalidade transnacional, pode ser (já é) teatro de ilicitudes sob a perspectiva do direito marítimo internacional e brasileiro, em particular no que tange à ecologia e aos recursos do mar. Tudo isso evidentemente afeta o pensamento estratégico.

Aceitas as conjecturas esboçadas, alguns parâmetros estratégicos, globais, regionais e brasileiros, surgem naturalmente, centrados ou influenciados pelo declínio, não a extinção, da validade das concepções estratégicas clássicas, que vêm perdendo, na realidade atual e previsível, a presença ampla e protagônica que tiveram, com mais ou menos sucesso, adaptados às circunstâncias vigentes, nos conflitos do século XX.

Em coerência com esta afirmação, pode-se dizer serem improváveis, daqui para a frente, as campanhas em terra, como a da Itália na Segunda Guerra Mundial, onde esteve nossa Força Expedicionária Brasileira (FEB), com suas batalhas mais ou menos decisivas e seus períodos indecisivos, de atrição; esses, só concebíveis hoje em guerras mantidas em fogo brando (Peru X Equador) ou entre países cujos povos aceitem longas privações e disponham de recursos para suportá-los (Irã e Iraque, oito anos de guerra nos 1980, ambos mobilizados psicossocialmente e amparados pela receita do petróleo). Vale lembrar, por

oportuno, que grandes batalhas terrestres não aconteceram em 1991 no Golfo e em 1999, nos Balkans.

Também no mar serão improváveis as campanhas com batalhas pelo domínio do mar e as campanhas de negação do usufruto do mar, similares às do Pacífico e à Batalha do Atlântico, da Segunda Guerra Mundial. Campanhas que, aliás, não ocorrem desde a Segunda Guerra Mundial e, vale mencionar aqui, o domínio do mar (o controle de áreas marítimas de interesse no conflito) nunca foi pretensão da URSS, salvo em águas próximas a território por ela ocupado, ao alcance de aviões voando de terra (estratégia defensiva) e, por curto tempo, nas áreas de saída de seus submarinos estratégicos e de ataque, das bases da região de Murmansk e da Sibéria, para o Atlântico e o Pacífico. No mais, em termos de guerra convencional sua pretensão nunca passou da negação, por submarinos; a “inflação” da ameaça foi, no fundo, *lobby* da Marinha americana.

Nos maiores conflitos do pós-Segunda Guerra Mundial, dependentes do fluxo logístico por mar (Coreia, Vietnã, Oriente Médio, Balkans), esse fluxo nunca foi ameaçado nas grandes extensões oceânicas; a exceção poderia ter sido o conflito do Atlântico Sul em 1982, se a Argentina tivesse contado com alguns bons submarinos para perturbar o cordão umbilical logístico inglês. A venda ao Brasil em 1993 de fragatas inglesas ainda relativamente modernas foi fruto do fim da missão plausível para elas na Marinha inglesa (Royal Navy-RN), a proteção do tráfego da OTAN no Atlântico Norte, contra a ameaça submarina soviética (e aérea, nas proximidades da Europa).

Em suma: é irrealisticamente inverossímil uma futura campanha marítima como a que participamos na Segunda Guerra Mundial, protegendo o tráfego marítimo próximo ao Brasil. Destaque-se que essa participação e sua seqüência, o papel admitido por nós próprios e pela tutela norte-americana como o adequado à Marinha brasileira no conflito Leste X Oeste, similar ao desempenhado de 1942 a 45, influenciaram avassaladoramente por quatro décadas o pensamento naval brasileiro, com o apoio material e doutrinário dos Estados Unidos instrumentado, a partir de

1952, pelo Acordo Militar Brasil-Estados Unidos, daquele ano, denunciado pelo Brasil em 1977 e ainda influenciam, a despeito da realidade atual é previsível, pois a atual oficialidade mais antiga viveu, quando moderna, a influência da síndrome anti-submarino e a transmite, já não muito, por osmose hierárquica aos mais modernos.

Note-se, ademais, que campanhas ao estilo da Batalha do Atlântico, obviamente muito menos intensas,

pouco ou nada contribuiriam para a decisão de conflitos regionais, provavelmente curtos por força de razões já aventadas – falta de objetivos capazes de justificar prolongá-los, falta de fôlego e influência inibidora dos Estados Unidos. Assim, também no tocante aos improvabilíssimos conflitos entre o Brasil e seus vizinhos, aos conflitos regionais em geral, não há sentido em fazer de tais campanhas influência ponderável no pensamento estratégico. Conflitos que só comportariam, se tanto, alguma atenção ao tráfego de apoio ao teatro “quente”.

Ainda quanto ao mar, a tecnologia dificulta hoje em dia os assaltos anfíbios sobre litoral defendido, como os da Segunda Guerra

---

---

**A tecnologia  
dificulta hoje em  
dia os assaltos  
anfíbios sobre  
litoral defendido,  
como os da Segunda  
Guerra Mundial no  
Pacífico e Europa**

---

---

Mundial no Pacífico e Europa. O plausível agora — uma plausibilidade compatível com as situações mais prováveis dos cenários de intervenção — é o desembarque, eventualmente com algumas limitadas facetas de assalto mas em geral não resistido, à semelhança do ocorrido em São Carlos (Malvinas, onde outro desembarque inglês ao sul de Stanley, resistido por aviões argentinos voando do continente, foi mal sucedido). Já em 1951 o desembarque em Inchon, início do fim da perspectiva de vitória sino-coreana na Coreia, foi realizado em litoral mal guarnecido. E em 1991, a despeito de sua absoluta superioridade aérea e ausência de reação naval, os Estados Unidos não ousaram um assalto no litoral do Kuwait, guarnecido por tropas iraquianas. O assalto provavelmente acabaria bem sucedido, mas a um alto custo em vidas, que a opinião pública dos países afluentes (Estados Unidos e outros) não mais aceita; os Fuzileiros Navais foram usados com o Exército e como potencial anfíbio diversivo, fixador de forças de defesa no litoral do Kuwait.

É também viável o desembarque, geralmente seguido de retirada, na modalidade de incursão rápida, com forças especiais, para a consecução de propósitos limitados e transitórios, como seriam, por exemplo, a destruição de determinadas instalações críticas (ou, ao contrário, sua proteção por tempo curto) ou a retirada de pessoal sob risco.

No ar está em ocaso outro tipo de campanha de atrição, o bombardeio aeroestratégico prolongado e potencialmente indiscriminado, que contribuiu para, mas não decidiu a vitória aliada na Segunda Guerra Mundial — bombar-

deio que, excluída a guerra generalizada, talvez longa se não nuclear, não teria mesmo cabimento racional nos demais conflitos conjeturados. Ele efetivamente seria decisivo em guerra nuclear mas, nesse caso, não se trataria de campanha de atrição e sim de holocausto fulminante — com aviões só no fim dos 1940 e nos 1950 porque depois os vetores passavam a ser os mísseis. Com o ocaso do bombardeio aeroestratégico abrangente, deixa de haver necessidade de defesa aérea territorial abrangente, passando a prevalecer a defesa

aérea seletiva, função de conjunturas limitadas e peculiares.

Nas circunstâncias dos conflitos mais verossímeis hoje e no futuro previsível, o emprego de aviões de combate é adequado principalmente para dois tipos de atuação: a relacionada diretamente com as ações de superfície (garantir a superioridade aérea local, apoio aerotático e ataque a alvos locais de alta sensibilidade operacional) e a

hipertecnologizada campanha de ataques de precisão a alvos selecionados, influentes na capacidade operacional inimiga (centrais de inteligência e de comando, comunicações e controle, sensores, depósitos, etc.) ou na resistência psicológica do povo (centrais elétricas, instalações de abastecimento de água, etc.), como os que vitimaram o Iraque e a Sérvia. Esse segundo tipo de atuação (aviões e mísseis, voando ou lançados de terra ou do mar) requer uma imensa superioridade bélica fundamentada na tecnologia e requer que o país alvo seja suficientemente desenvolvido para ser vulnerável a ele (que teria sido a utilidade dos caros ataques ditos “cirúrgi-

---

**Com o ocaso do  
bombardeio  
aeroestratégico  
abrangente, deixa de haver  
necessidade de defesa aérea  
territorial abrangente,  
passando a prevalecer a  
defesa aérea seletiva,  
função de conjunturas  
limitadas e peculiares**

---

cos” na intervenção norte-americana na Etiópia...?). Sua viabilidade tecnológica sem grande risco para o agressor é, no fundo, uma sedução para que as maiores potências usem a violência.

Em última análise, podemos concluir que a única modalidade de atribuição plausível hoje, em sua acepção tradicional, é a guerra de guerrilha, que precisa de condições geofísicas (montanhas, selva), socioeconômicas e psicopolíticas peculiares (Vietnã, Afeganistão, Cashemira, Chechênia, Colômbia). Ela merece cuidados no pensamento estratégico brasileiro.

## DESDOBRAMENTO ESTRATÉGICO DAS CONJETURAS

Cabem agora algumas breves considerações sobre o desdobramento estratégico das conjeturas, capaz de afetar o Brasil – o que, como dito antes, elimina das considerações a guerra generalizada e os conflitos regionais distantes.

**As cruzadas internacionais** ou, eventualmente, unila-

terais, exigem aprestamento caracterizado pela mobilidade e pela versatilidade, que permitam às forças envolvidas respostas rápidas às conjeturas muito mutáveis; e exigem apoio logístico eficiente – por vezes complicado pela distância, mas provavelmente não pela hostilidade no percurso. Dependendo da situação, podem exigir também condições militares capazes de produzir um grande desgaste prévio das forças de defesa (Iraque, Sérvia), mas é pouco provável que exijam grandes contingentes (o Iraque, exceção à regra, exigiui). Existem dois casos:

• *a intervenção está sujeita a resistência ponderável*, hipótese que requer a participação dos Estados Unidos, com ou sem o apoio

de outras potências ou, ao menos, a participação de uma grande potência se a intervenção ocorrer em sua área de influência e estiver ao seu alcance superar a resistência, modesta. Reside aí, em versão atual da *gun boat diplomacy* do século XIX, o hoje maior papel dos gigantescos navios-aeródromos norte-americanos e o papel residual, coadjuvório ou limitado, dos navios-aeródromos da França e da Inglaterra, úteis, como dito acima, se a resistência for modesta (intervensões em mal armadas ex-colônias, por exemplo). Neste primeiro caso, a países como o Brasil só pode

caber uma participação coadjuvória, se não simbólica para reforçar o consenso legitimador da intervenção; e

• *a intervenção é consentida ou até desejada pelo país alvo dela*, ou será muito precariamente resistida. Nessa hipótese, de baixa intensidade, pouco exigente em termos de projeção de poder em força, países como o Brasil podem ter participação razoavelmente significativa e até devem tê-la sob circunstâncias que lhes con-

firmam responsabilidade, tais como características culturais, fortes interesses econômicos compartilhados e proximidade geográfica.

Quanto a improváveis, mas não de todo impossíveis **aventuras regionais** que possam vir a ameaçar o Brasil e seus interesses importantes, é preciso equacionar o pensamento estratégico visando a dissuadi-las e, se necessário, abortá-las logo em seu início, sem pretender vitórias profundas e alterações no *status quo* regional. Para tanto, é necessário ser capaz de reagir, ou agir preventivamente, de forma rápida e fulminante, no local ou sobre o eixo da ameaça que, pelas razões vistas anteriormente, seriam geograficamente restritos e envolveriam objetivos limitados.

---

### Sua viabilidade tecnológica sem grande risco para o agressor é, no fundo, uma sedução para que as maiores potências usem a violência

---

Tal capacidade é útil também como instrumento de intervenção em cooperação coadjuvória ou, respeitadas as circunstâncias restritivas já aventadas, como ator importante. E é obviamente adequada para proteger rápida e decisivamente, interesse brasileiro efetivamente vital (objetivo rigorosamente limitado e compreensível) nas proximidades imediatas do Brasil, mediante a criação, pelo tempo mínimo indispensável, de uma pequena zona de segurança, preferencialmente com a aquiescência do país envolvido no problema e ao amparo de "arranjos" de segurança regional mutuamente acordados, mas em último e inequivocamente necessário caso à revelia disto.

Dentro dos limites de um realismo sensato, as últimas observações delineiam também uma modesta capacidade útil para indicar às maiores potências que não seria seguramente zero o custo do sucesso de qualquer empreitada bélica contra o Brasil. Vale repetir, empreitada improvável inclusive porque o Brasil, além de apresentar dificuldades operacionais, não parece ser passível de reparos em áreas sensíveis como as que foram objeto de citação anterior, mas o futuro tem sua carga de incerteza.

Passemos às **fronteiras problemáticas, permeáveis, terrestres** (no plural porque sob as óticas geográfica e geoeconômica, que afetam a estratégia, são várias fronteiras) e a marítima, entendida esta como a faixa de mar de largura *no mínimo* igual à das águas sob jurisdição, soberana ou patrimonial, brasileira. É de se supor que no futuro próximo possam vir a ocorrer nelas (já estão ocorrendo) problemas em força ou meramente ilegais, exigentes de ação/reação militar. No caso da Amazônia, à semelhança da fronteira marítima,

a idéia de fronteira tem que ser flexibilizada: em razão da permeabilidade da região, os problemas podem acontecer na fronteira em si, próximo dela, ou até muito longe dela. Preocupações de natureza similar, isto é, praticamente parapoliciais com implicações militares, aplicam-se ao controle do espaço aéreo, muito permeável.

## REVISÕES NECESSÁRIAS

As considerações feitas até agora induzem uma pergunta complexa, cuja resposta não pode ser igual para os Estados Unidos, superpotência com responsabilidades

globais no difuso "império" virtual da nova ordem, para as grandes potências com responsabilidades em suas esferas de influência, condôminas de peso naquele "império" e para países como o Brasil, cujas responsabilidades por ora se restringem, em princípio, ao espaço geoestratégico constituído por seu território e proximidades imediatas, em terra e no mar; essencialmente,

a América do Sul e Atlântico Sul ocidental, aceitando que para a defesa de seus interesses distantes suas contribuições só podem ser, no máximo, coadjuvórias. Vejamos a pergunta, que mexe com velhas certezas a que estamos habituados.

Diante das considerações já apresentadas e admitindo-as racionais e válidas, considerações que, enfatizando agora especificamente o mar, sugerem a redução da importância, relativa e não igual para todos, das concepções tão presentes no século XX, e anteriores, de disputa pelo domínio do mar (ou controle de áreas marítimas), negação do uso do mar e assalto anfíbio, qual é, para cada nível de potência, a importância verossímil

---

### A única modalidade de atribuição plausível hoje, em sua aceção tradicional, é a guerra de guerrilha

---

dos sistemas de armas navais, aeronavais e anfíbios, que operacionalizaram tais concepções no Pacífico e na Batalha do Atlântico na Segunda Guerra Mundial e continuaram a operacionalizar, virtualmente, na Guerra Fria? Evidentemente, essa pergunta parametrada pelo mar pode ser adaptada para a guerra em terra e no/pelo ar.

A resposta talvez não agrade ao conservadorismo naval, como as relativas à terra e ao ar não deixarão felizes os conservadorismos dos Exércitos e Forças Aéreas, todos sujeitos culturalmente às teorias clássicas, alicerçadas sobre situações políticas, econômicas, estratégicas e tecnológicas diferentes da atual e previsível. O problema já está acontecendo nas maiores potências que vivem hoje orçamentos militares minguantes e ideários estratégicos, idem (nos Estados Unidos, menos, com sua alta tecnologia pensando a redução orçamentária), mas o elevado grau de consonância entre as políticas nacionais e o profissionalismo militar (o que significa limitado grau de autonomia corporativa militar) existente naqueles países, facilita a assimilação das respostas, em geral, restritivas.

Quanto ao Brasil, a resposta, já racionalmente restritiva em decorrência das considerações político-estratégicas explicitadas, têm que ser restritivas também por força da pressão orçamentária sobre o Estado, resultante de imensas demandas sociais de toda ordem, inexoráveis cerceadoras da disponibilidade de recursos para a defesa nacional; até porque os desajustes internos são, é justo reconhecer, ao menos no futuro imediato, potencialmente mais indutores de insegurança do que o cenário externo! Infelizmente, tais restrições vêm acon-

tecendo aqui menos por opção racional, estudada e responsável e mais por omissão ou descaso desinteressado do poder político e dos segmentos representativos da sociedade (nunca é demais insistir neste tema).

A revisão necessária implica inserir nos processos de definição da configuração militar (na formulação do pensamento estratégico) avaliações, sem ufanismos nacionais prematuros e utópicos, do tipo potência global emergente e, embora abertas à contribuição militar, sem sujeição às concepções corporativas, naturais e compreensíveis mas

não dogmas indiscutíveis. Tais avaliações devem ponderar a adequabilidade atual e futura dos sistemas de armas e de programas de preparo militar complexos, caros e supostamente de vida longa, não raro adotados por engessamento e inércia cultural nem sempre rigorosamente coerentes com o presente e o futuro imaginável. Isto, quando não adotado tal ou qual sistema de armas porque fulano ou sicrano (país, é claro) o tem, embora seja

preciso muita obsessão intelectual-doutrinária e/ou muito esforço de imaginação para afirmá-lo objetivamente útil.

No que tange ao emprego das Forças, é imperativo admitir a integração, sem escapismos corporativos que protegem a má relação custo/eficiência do sistema militar como um todo. Vale lembrar, a respeito, que tanto no Golfo como nos Balkans existiu um único teatro integrado, facilitado, é bem verdade, pelas reduzidas dimensões espaciais dos conflitos, como deverá ser o caso da maioria dos conflitos na nova ordem global e provavelmente o de todos ou quase todos os conflitos de interesse para o Brasil.

---

---

**Uma modesta  
capacidade será útil  
para indicar às maiores  
potências que não seria  
seguramente zero o  
custo do sucesso de  
qualquer empreitada  
bélica contra o Brasil**

---

---

Finalmente, é preciso não inibir a emergência de idéias que facilitem a adaptação da herança do passado às novas circunstâncias e conjunturas, simultaneamente evitando que a interpretação de ambas sejam desvirtuadas pela força da herança corporativa, intelectual/doutrinária – o que sabidamente não é e nunca foi fácil.

Vejamos a título de exemplo, um tanto entre parênteses no contexto geral do artigo, um caso atual de alteração de concepção de defesa em função das circunstâncias da nova ordem política e estratégico-tecnológica. Aliada da ameaça soviética, a Suécia, país cuja estratégia é essencialmente defensiva, reviu em profundidade sua concepção militar básica. O alicerce fundamental da nova é o rigoroso conhecimento em tempo corrente do contexto operacional e tático, empregando para isso um excelente e moderníssimo sistema abrangente de obtenção de informações (satélites, aviões-sensores, sensores submarinos, aéreos e de superfície, sensores ambientais, etc.).

Complementa essa base de conhecimento uma eficiente rede de comunicações ligando o sensoramento aos centros de comando e controle integrados e esses às unidades de ação rápida e decisiva, capazes de pronta e eficiente ação/reação pontual.

No caso sueco essas unidades são nucleadas fundamentalmente por aviões de elevado desempenho, complementados por forças de superfície dimensionalmente modestas mas tecnologicamente muito bem dotadas e usadas para consolidar a ação/reação inicialmente aérea, “liquidando-se” assim quaisquer problemas, que nas circunstâncias da nova ordem comumente nascem ou são pontuais, logo no início e antes que tomem

vulto. Tudo muito diferente das clássicas maturações da situação, imensas mobilizações de forças mediocrementemente preparadas e seus deslocamentos estratégicos, seguidos por, em geral, longas campanhas. Usando a linguagem consagrada na economia, alta produtividade do militar e do orçamento militar minguate.

As dimensões e a variedade geofísica e do desenvolvimento regional do Brasil complicam o caso brasileiro, mas a idéia matriz da concepção merece um esforço de adaptação ao nosso cenário onde, diga-se de passagem,

ela é aplicável também no controle de perturbações da ordem interna, é claro que sem ataque aéreo fulminante... As Amazônia ocidental e oriental, onde o SIVAM será um razoável, para os problemas ali prováveis, complexo integrado, de sensoramento e comunicações, poderão ser estruturadas sobre a idéia, a serviço tanto da defesa nacional como do controle geral da região (ordem legal, meio ambiente, defesa civil, etc.).

Complicada será a montagem da pronta e decisiva ação/reação, diante de nossa cultura de autonomia corporativa, militar e civil.

Prosseguindo: evidentemente, a revisão do pensamento estratégico brasileiro, com a conseqüente revisão do sistema militar, deve ser uma revisão prudente, não radical, porque ainda não é possível ter convicções firmes sobre o futuro da evolução em curso no mundo. Em sua execução convém considerar como parâmetro importante o confronto entre, de um lado, as preocupações criteriosamente avaliadas (elas são, por vezes, inflacionadas ou até *lobby* de interesses corporativos) e, do outro, as possibilidades e limitações, com realismo sóbrio, sem conces-

---

---

**Há que se assumir  
responsabilidade e  
priorizar, tarefa que  
obviamente não é  
monopólio militar; é,  
aliás, mais política  
que militar**

---

---

sões frustrantes, aos “sonhos” nacionais ou corporativos militares. E sem cair na ilusão abstrata, comumente aventada como correta na ausência de ameaças precisas e concretas, da defesa abrangente de todos os interesses do país contra as “possibilidades de um inimigo” vago e, por isso, assustador, um desiderato inviável até para as ricas maiores potências, até para os Estados Unidos. Há que se assumir responsabilidade e priorizar, tarefa que obviamente não é monopólio militar; é, aliás, mais política que militar.

No por ora ainda discreto contexto de mudança **nosso Exército** parece estar movendo corretamente seu enfoque maior do Prata para a Amazônia. Ele se mantém, porém, subliminarmente fiel à sua tradição de cuidados internos, que justifica, quem sabe com alguma razão, a disseminação territorial de suas unidades. E continua moderado e discretamente atento às preocupações regionais clássicas, voltadas para o sul. A ajustagem do Exército às circunstâncias da nova ordem realmente aparenta ter começado, mas o caminho a percorrer é longo.

A **Aeronáutica** prossegue tolhida por sua dualidade civil-militar e pelos controvertidos problemas da componente civil (aviação civil, aeroportos, etc.) da doutrina do poder aéreo/aeroespacial unificado, que teve sua época correta mas hoje é no mínimo discutível. Dualidade e problemas que há muito tempo comprometem as questões da Força Aérea em si, mas o alívio parece estar a caminho via alterações organizacionais no sistema aeronáutico. De positivo imediato poder-se-ia citar o reconhecimento da importante missão parapolicial de controle do espaço aéreo, em que se insere o projeto do *Super-Tucano*, complemento importante do SIVAM na Amazônia. Contudo, seus demais projetos, de relevância na defesa nacional, sobretudo o relativo aos aviões de combate que constituirão o núcleo “duro” da Força Aérea, ainda estão imprecisos, embora não seja difícil

encaminhá-los dentro da racionalidade coerente com a nova ordem.

Aparentemente, a **Marinha** resiste mais em suas concepções estratégicas clássicas, com seus instrumentos não seguramente adequados à realidade atual e previsível e à inserção do Brasil nelas. Resiste inclusive, embora cada dia menos, nos resíduos do ideário de potência emergente no cenário global, que floresceu nos 1970 do imediato pós-milagre econômico e entrou em ocaso com as crises do petróleo, da dívida e da carga social. Ideário que pretendeu conferir à Marinha características de poder naval de potência, sobretudo no Atlântico Sul. Volta e meia ele ressurgue, apesar de incompatível com a realidade nacional na ordem internacional.

## CONFIGURAÇÃO E DIMENSIONAMENTO

A seqüência natural deste artigo sugere agora a apresentação de um esboço de configuração do sistema militar que responda ao pensamento estratégico coerente com o dito anteriormente. Referenciado ao Brasil, esse esboço pode, contudo, ser facilmente adaptado para países que, como o Brasil, não são grandes potências mas tampouco são insignificantes e irrelevantes e não convivem, nem se prevê que venham a conviver no futuro breve, com graves problemas de defesa. As linhas gerais do esboço são, em tese, da responsabilidade compartilhada, político-militar, mas não é duvidoso que nosso campo político a enfrente, em razão dos motivos já ditos e repetidos.

As idéias implícitas no esboço que se segue se encaixam na precedência da estratégia de defesa preconizada na política de defesa sancionada em dezembro de 1996 – idéias que enfatizam mais a proteção ou defesa do país e seus interesses diretos, do que a projeção estratégica inerente ao ideário neo-imperial da nova ordem sem, contudo, ignorar

completamente as injunções desse ideário nos limites sóbrios da responsabilidade brasileira. O encaixe é, aliás, relativamente fácil porque a política é vaga, é um somatório de consensos ao gosto do Itamaraty e da propensão à autonomia das Forças e é superficial como orientação. Começemos com uma breve menção ao Exército e à Força Aérea, deixando a Marinha por último porque a menção a ela é mais extensa.

**Exército:** um núcleo convencional moderno, dotado de boa mobilidade estratégica e tática, para ações pontuais rápidas e decisivas, de defesa do território e proteção de interesses importantes nele situados ou, criteriosamente selecionados, em suas proximidades imediatas, preferencialmente num quadro de segurança consensual, bem como para fornecer unidades a forças de paz, respeitados os parâmetros explicitados antes. Além desse núcleo, unidades aprestadas para a Amazônia, com capacidade para a guerra de guerrilha (estratégia de defesa num improvável mas não impossível contexto de intervenção) e antiguerrilha; insere-se aí a capacidade para agir no outro lado da fronteira, contra guerrilha que não a respeite e não é contida pela força legal do país em que ela atua, de novo, preferencialmente num quadro de segurança consensual. E, finalmente, unidades para outras fronteiras, não amazônicas, onde o sistema policial não tem como resolver o controle e repressão de atividades ilícitas.

**Força Aérea:** em núcleo de aviões modernos para a defesa aérea de objetivos selecionados em função da conjuntura e para ataque a alvos inseridos no cenário operacional de defesa do território ou de proteção de interesses brasileiros (aviões de combate de alto desempenho e, ao que tudo indica, os AMX).

Deve dispor também de capacidade de apoio aerotático e logístico à Marinha e ao Exército e, importante, de aviões adequados ao controle e à imposição da lei e da ordem no espaço aéreo brasileiro.

**Quanto à Marinha,** começemos com três reflexões conceituais, corolários naturais de idéias já expostas:

1ª) a avaliação comedida das hipóteses mais graves para o Brasil (pressão de grandes potências, aventuras regionais) nos permite inferir que apenas parcela pequena da fronteira marítima viria a ser objeto de ameaça efetiva, já que os objetivos serão limitados e, no caso regional, há falta de capacidade, relativa e absoluta, para algo maior (o *affair* Beagle não inspirou, na Argentina e no Chile, preocupações que transcendessem a região da Terra do Fogo);

2ª) o Brasil não pode e por ora não precisa pretender ser ator naval importante nas grandes extensões oceânicas, onde a ordem e a segurança são da alçada dos Estados Unidos e, em certas regiões, de outras grandes potências ou de potências locais; e

3ª) ao Brasil cabe preocupar-se objetivamente com suas águas próximas, digamos, as águas sob sua jurisdição e, além delas, em extensão de controle factível por aviões de patrulha, ampliável com submarinos no que diz respeito à defesa distante da fronteira marítima.

Vamos agora ao esboço de configuração: um núcleo moderno, com submarinos e navios de superfície, para a defesa da fronteira marítima, com seu tráfego costeiro, em extensão linear condicionada pela conjectura, bem como para integrar forças de intervenção (embargo/bloqueio, apoio a forças em terra) e cooperar coadjuvoriamente no controle da

---

### A minagem para a defesa pontual, local, tem espaço relevante na estratégia de defesa delineada

---

ordem no Atlântico Sul, em particular, no ocidental. A minagem para a defesa pontual, local, tem espaço relevante na estratégia de defesa delineada.

Além desse núcleo: meios para o controle e a implementação do direito internacional e brasileiro nas águas sob jurisdição brasileira e para a salvaguarda da vida humana nelas (atribuições típicas de Guarda-Costa); forças fluviais na Amazônia e bacia do Paraguai para a defesa territorial e controle e implementação da lei e da ordem (operações ribeirinhas, patrulha, etc.); e forças anfíbias, coerentes em termos de tropa, transporte, capacidade de desembarque e de apoio, configuradas para integrar forças de intervenção, como co-adjuvantes secundárias em se tratando de cenários de intervenção resistida e para incursões especiais, rápidas e decisivas, num contexto de proteção de interesses vitais e de salvaguarda da vida humana.

*Last but not least*, aviões de patrulha marítima e aviões para ataque a navios, úteis à defesa da fronteira marítima e às atribuições típicas de Guarda-Costa (em particular, os de patrulha). Esses aviões devem ser preferencialmente navais, embora voando de terra mas, se da Força Aérea, precisam estar operacionalmente vinculados à Marinha.

Esse esboço de Marinha é compatível com o que se poderia aceitar como uma adaptação da concepção estratégica da *Jeune École* francesa do fim do século XIX, que reconhecia ser inviável à França uma atuação importante nos oceanos, onde só lhe caberia atuar com corsários para perturbar o tráfego inimi-

go, tradicionalmente o inglês até então (atuação que não tem sentido objetivo para o Brasil, hoje), mas pretendia proporcionar à França segurança ao menos em águas próximas. Tal concepção não é do agrado dos profissionais influenciados pelas idéias de poder naval clássico (Mahan), mas o fato é que as restrições da nossa realidade e a impropriedade para o Brasil, dos cenários imperiais que inspiraram tais idéias, a têm imposto a nós, desorganizadamente e à revelia de convicções intelectuais e doutrinárias.

As atividades um tanto policiais, de controle de fronteiras terrestres, do mar sob jurisdição brasileira e do espaço aéreo poderiam ser atribuídas a organizações do tipo Guarda-Costa, Gendarmaria ou Guarda Nacional, terrestre e aérea, úteis também para emprego eventual no tocante à ordem constitucional e legal interna. Entretanto, por ora, não convém criá-las porque, como elas aten-

deriam o dia-a-dia sensível à sociedade e ao poder público e como não são percebidas ameaças concretas, militares, as Forças Armadas seriam preteridas e acabariam não merecendo a atenção mínima indispensável. Além disso, tais organizações atenderiam à visão dos Estados Unidos quanto a forças militares na América, do México ao Antártico, daí resultando que a criação delas produziram dificuldades maiores no que tange ao já precário apoio norte-americano às Forças Armadas. É preferível a situação atual mas, para sustentá-la, é preciso que os militares se desincumbam das funções que caberiam a elas, sem subterfúgios escapistas – o que requer aprestamento e legislação adequados.

---

---

## O esforço aeronaval ou é tarefa de grande potência, ou não há imperativa necessidade dele

---

---

No dimensionamento dos núcleos modernos das três Forças, há que se ter em mente que os velhos princípios de guerra, de concentração e massa, são atendidos hoje muito mais pela tecnologia do que pelo número. Os efetivos militares estão diminuindo no mundo (talvez não tanto, se é que estão, na China, Índia, Paquistão e Taiwan), mas a concentração e a massa, o poder de fogo, enfim, crescem onde o poder militar é bem servido de tecnologia. E é preciso ter presente também que outro princípio, o da economia, pode freqüentemente ser atendido pelo emprego integrado dos meios das três Forças, mediante esquemas operacionais adequados à situação.

O exposto até aqui induz naturalmente a hipótese de redução dos efetivos militares e da extinção, ainda que gradativa, do serviço militar obrigatório, inadequado à tecnologia moderna e à prontidão operacional. E induz a idéia de redução do número de organizações ou unidades militares de má relação custo/eficiência, criadas sob a ótica de outra época, com suas preocupações de integração e controle territorial. Preocupações em tese válidas ainda, mas que podem ser hoje atendidas também pela mobilidade, substituta viável em parte do território, da presença estática defendida não apenas pela tradição militar, mas também pelas comunidades (e seus políticos) onde os militares têm peso relativo ponderável na vida local.

A revisão reducionista está em andamento em praticamente todos os países que contam sob a perspectiva militar, ressaltada a dúvida anterior, sobre a Ásia. Convém que o Brasil adira à tendência, atento à evolução da conjuntura histórica, que dirá se as Forças precisarão ser aumentadas ou podem ser mais

reduzidas, apontando também a configuração adequada, que deverá prestigiar sempre a tecnologia.

A menção aos efetivos merece uma observação adicional. Os defensores das dimensões atuais, ou até ampliadas, usam o fato, verdadeiro, de que nossos efetivos são pequenos (no mundo) em termos de militar por habitantes. O argumento é discutível pois não é razoável dimensionar o poder militar pelo tamanho da própria população; é, sim, razoável dimensioná-lo pelo tamanho das hipotéticas ou efetivas ameaças, influência que adquire dimensões maiores nos países inseridos em cenários geoestratégicos inseguros (Israel), o que não é o caso brasileiro.

---

---

### **Os velhos princípios de guerra, de concentração e massa, são atendidos hoje muito mais pela tecnologia do que pelo número**

---

---

### **CONCLUSÃO**

Para começar a finalizar: a aguda evolução histórica que estamos vivendo subverterá e já está subvertendo velhos conceitos políticos e econômicos influentes nas concepções de segurança e defesa, que têm influenciado a formação intelectual e doutrinária, militar. As mudanças conceituais nos campos estratégico, operacional e organizacional são inevitáveis, sob pena de descompasso crescente entre os sistemas militares e a realidade do mundo, das regiões e dos países que não as realizem.

Todos somos um tanto prisioneiros da mistura de convicções antigas e razões novas, aquelas resistindo à pressão dessas. O homem em geral reluta diante de novas idéias e só as adota com o passar do tempo, quando de heréticas (e sujeitas a disciplinamento inquisitorial) passam a ser discutíveis e de discutíveis, a "talvez" certas. Essa resistência prejudica as instituições, sejam elas polí-

licas, econômicas, sociais e militares, que só sobrevivem saudáveis e aptas ao cumprimento de suas razões de ser quando se ajustam à evolução das circunstâncias, como bem o demonstram a longevidade e a mutabilidade da Igreja Católica. Não foi à toa que o primeiro Lord do Mar, Almirante Fisher, disse (no início dos 1900) algo mais ou menos assim (reprodução de memória), referindo-se à resistência de seus almirantes de visão tradicional, imperial-global, à concentração da RN na Inglaterra por força da ameaça alemã: eu desconfio das cabeças que não mudam quando as circunstâncias mudam. A frase é muito válida na época atual, de mudanças rápidas e profundas, quando adeptos corporativos de concepções e doutrinas do passado em vez de adaptá-las às novas circunstâncias, mistificam as circunstâncias para ajustá-las sob má relação custo-benefício e, ilusoriamente, ao anacronismo conceitual e doutrinário.

Sejamos realistas: nenhuma sociedade, nenhum poder político responsável, se predispõe a defender, a pagar o custo da defesa do que não é percebido como ameaçado. Inexistindo ameaças concretas perceptíveis, este problema só é aliviado – ao menos onde não prevalecem autoritariamente valores militaristas de organização política e social – quando o sistema militar é configurado, organizado e dimensionado de tal forma que a sociedade e o poder político o entendam como racional à vista do presente e do futuro imaginável, sustentável sem sacrifícios penosos para o povo. E mais: quando uma e outro são convencidos da prevalência da lealdade militar funcional, ao país, sobre as concepções e pretensões corporativas militares autônomas que não correspondam à sensibilidade nacional. Tanto isto é assim

---

---

### **Serviço militar obrigatório, é inadequado à tecnologia moderna e à prontidão operacional**

---

---

que a opinião política e pública brasileira aceita hoje com alguma compreensão o ônus dos cuidados com a Amazônia e com as fronteiras permeáveis, inclusive a marítima, com seus problemas de Guarda-Costa. Mas é improvável que aceite sem crítica, por exemplo, o ônus do preparo para atuação militar distante, na esteira da idéia do Brasil potência global.

A despeito de suas dúvidas decorrentes da inércia intelectual-doutrinária e de sua preocupação com o respaldo nacional ao seu pensamento tradicional, que na verdade só tomaram vulto no outono da carreira, o autor deste artigo, formado no classicismo e tendo vivido o ápice daquela idéia nos 1970, gostaria

de ver o Brasil – e sua Marinha – como ator estratégico influente no mundo. Mas será que isto nos convém hoje? Qual será a opinião a respeito, das representações expressivas dos vários segmentos de nossa democracia social de massa, será que seus interesses grupais dão espaço para preocupações com a projeção estratégica ou mesmo com a defesa contra

ameaças não percebidas como tal? E não adianta alegar que, diante da apatia política e social, os profissionais devem assumi-las autonomamente; a realidade conseqüente desta conduta é a frustração, sensível na rotina da sufocante sobrevivência do sistema militar que, se não chega a ser repudiado, tampouco é apoiado como instrumento de defesa.

O provável é que, se o pensamento estratégico não se compatibilizar com a sensibilidade nacional, ele vai “remar no seco”; mas a compatibilização é complicada, no mínimo porque aquela apatia dificulta a aferição desta sensibilidade. O Ministério da Defesa é po-

tencialmente útil para superar esse problema, caso consiga "administrar" os meandros das hoje fluidas e frágeis conexões entre a política e a estratégia e seja capaz de promover a revisão de algumas facetas do classicismo — o que não é fácil diante da tradição que apóia a resistência das concepções corporativas militares e, por outro lado, do desinteresse e despreparo político para a defesa nacional.

Uma brevíssima incursão sobre tema afim, mas omitido até agora. Se tudo continuar como está ou mesmo se evoluir, mas muito lentamente, continuará sensível o sufoco orçamentário militar: a qualquer melhora do quadro fiscal não corresponderá melhora diretamente proporcional no orçamento da defesa. E como os militares têm escrúpulos cívicos que os afastam de práticas similares às de algumas categorias críticas do serviço público, inclusive o Judiciário, eles vão continuar vitimados pela idéia expressa certa vez num foro acadêmico: realmente os militares ganham pouco mas por que pagar-lhes melhor se não precisamos deles?

**Finalizando com uma reflexão-síntese:** as concepções e os conceitos que alicerçam a formação estratégica tradicional estão em revisão no mundo, compulsada pela guinada da história, ora em curso. A validade deles e de seus instrumentos operacionais, que já era desigual para os vários níveis de poder e situações (geo)estratégicas, está mudando desigualmente, mas está mudando para todos. No Brasil, onde eles sempre tiveram mais presença no ideário cultural do que na restritiva prática real, é preciso ajustá-los à sensibilidade e à realidade da presença brasileira na guinada histórica. Numa primeira vista e aventurando uma interpretação sociopolítica sujeita a controvérsia, por falta

de evidência aferida, isto provavelmente deve significar preocupações estratégicas sem exageros, restritas ao Brasil em si e suas proximidades, na medida do possível, com apoio em consensos regionais sobre segurança e defesa; no mais, talvez alguma contribuição coadjuvória para a ordem global.

Em suma: protejamo-nos enquanto construímos um país socialmente mais feliz e economicamente mais forte, sem pretensões ou compromissos estratégicos desnecessários a esse desiderato. Realizado o avanço socioeconômico, a projeção estratégica virá naturalmente; assim aconteceu com os Estados Unidos!

## O DEBATE

---

### **Eu desconfio das cabeças que não mudam quando as circunstâncias mudam**

*Almirante Fisher*

---

Terminada a palestra na EGN cujo teor, adaptado para publicação, está aproximadamente reproduzido nas páginas precedentes, a primeira pergunta dos debates versou sobre aviação embarcada. O texto que se segue reflete, também aproximadamente, a

resposta, que evidentemente, para ser bem estruturada, teve que repetir conceitos e reflexões da palestra e traduz uma visão talvez equivocada, mas pelo menos discutível.

O sistema NAe/aviões é instrumento de:  
— disputa e controle de grandes extensões oceânicas e de proteção de tráfego marítimo nelas. Em águas costeiras essas finalidades e a defesa do litoral são factíveis por aviões voando de terra, sem pôr em risco o navio-aeródromo; e

— projeção de poder (bombardeio aeronaval e apoio a operação anfíbia ou em terra), sua utilidade hoje maior.

As grandes extensões oceânicas deixaram de preocupar porque os conflitos ao estilo da guerra naval no Pacífico e da guerra

anti-submarino no Atlântico na Segunda Guerra Mundial não mais parecem plausíveis no mundo político, estratégico e tecnológico atual e previsível. Nos maiores conflitos dos últimos 50 anos (Coreia, Vietnã, Golfo) o tráfego transoceânico nunca foi ameaçado; no das Malvinas a Inglaterra só precisou controlar a região das ilhas – o que a Argentina não impediu porque elas se situavam no limite de seus aviões voando do continente e seu navio-aeródromo exporia-se à ameaça submarina, se intervisse.

Quanto à projeção (intervenções), embora a tecnologia moderna esteja substituindo os aviões por mísseis lançados de cruzadores, fragatas, etc., os aviões embarcados ainda continuam válidos mas, se o alvo da projeção tiver capacidade de defesa, o problema exige navios-aeródromos como os norte-americanos, que operam elevado número de excelentes aviões; os menores podem apenas ajudar. Já se a projeção for consentida ou mal resistida, a contribuição aeronaval é factível por helicópteros.

No fundo, a aviação embarcada é hoje principalmente um instrumento da versão moderna da *gun boat diplomacy* do século 19, para uso em cenários de média e alta intensidade militar, ainda necessário aos Estados

Unidos e, talvez, à França e à Inglaterra como presença coadjuvante residual de grande potência ou por força de suas responsabilidades em antigas colônias. Nos países de nível abaixo, além de permitir ilações prejudiciais à tranquilidade regional, porque não é inequivocamente um instrumento de defesa, ela é discutível no tocante à participação em intervenções porque o esforço aeronaval ou é tarefa de grande potência, ou não há imperativa necessidade dele.

Nesses países, a aviação embarcada encontra apoio na formação doutrinária tradicional das Marinhase, eventualmente, na idéia de potência, ambas influenciadas pela subjetividade corporativa, do que se depreende que esse, como de resto qualquer sistema de armas relevante, precisa do respaldo de avaliação político-estratégica a-

brangendo a evolução das ordens internacional e regional e a inserção do país nelas.

Essa última observação leva a outra, conjuntural. Caso a avaliação afirme já ser necessário ao Brasil o NAe/aviões, uma solução de curto prazo poderia ser o *NAe Foch* mas, de qualquer forma, o início do longo processo de obtenção de unidade nova não poderia ser postergado pois sua vida útil não demora a entrar em ocaso.

---

---

**... o que não é fácil diante da tradição que apóia a resistência das concepções corporativas militares e, por outro lado, do desinteresse e despreparo político para a defesa nacional**

---

---

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

*“A Carreira Militar não é uma atividade inespecífica descartável, um simples emprego, uma ocupação, mas um ofício absorvente e exclusivista, que nos condiciona e autolimita até o fim.*

*Ela não é uma veste, que se despe com facilidade e até com indiferença, mas uma outra pele, que adere à própria alma, irreversível para sempre.”*

*(Autor desconhecido)*

# A NOVA FORMAÇÃO DO OFICIAL DE MARINHA DO CORPO DA ARMADA

— Uma notícia, uma lembrança, uma opinião —

LUIZ EDMUNDO BRÍGIDO BITTENCOURT  
Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>)\*

---

## SUMÁRIO

### INTRODUÇÃO

*Parte I* – A formação do oficial de Marinha do C.A. – Uma notícia, uma lembrança.

#### A FORMAÇÃO A NÍVEL ESCOLA NAVAL

A formação do meu tempo

A formação diversificada

As alterações de 1995 na EN

*As alterações de 1999 para o ciclo pós-escolas*

#### A FORMAÇÃO A NÍVEL CIAW

#### A FORMAÇÃO A NÍVEL EGN

A formação do meu tempo

As alterações de 1995 na EGN

*Parte II* – Uma opinião sobre o nova formação dos oficiais

#### CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Pessoal x material

Competência e independência

A responsabilidade individual

O marinheiro x o técnico

A validade do curso

Navio x apoio

*Os interesses da Marinha x a carreira do oficial*

---

\* NR: O autor foi Diretor do CIAW de 1975 a 77, da Escola Naval de 1977 a 1980 e do Ensino da Marinha de 1981 a 1984, quando passou para a reserva. Foi instrutor e encarregado do Curso de Especialização de Armamento para Oficiais de maio de 1958 a março de 1962, e fez parte do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra em 1975. Apresentou, com aprovação, dissertação sobre a Formação Diversificada para o Mestrado em Educação na UFRJ em 1993.

## OPINIÕES ESPECÍFICAS

O afastamento de bordo

ANEXO A – Memorando nº 4 de 14 de março de 1997 do MM

ANEXO B – Quadro: cursos da EGN (autor)

ANEXO C – Carreira de planejamento

ANEXO D – Quadro: curso da EGN (EGN)

ANEXO E – Alocução de encerramento do C-EMOS/C-SUP - 1999

## INTRODUÇÃO

Tive praça de aspirante em 1944 quando o oficial de Marinha iniciava sua formação na Escola Naval e era completada em vários cursos formais sucessivos: cursos de especialização (mais tarde denominado de aperfeiçoamento, apenas uma mudança de nomenclatura para atender às exigências burocráticas do então Código de Vencimentos e Vantagens) e cursos da Escola de Guerra Naval (básico; de comando e estado-maior; e superior – ou equivalentes, no Brasil ou no exterior), complementada por cursos de pequena duração e com propósitos específicos denominados de especiais ou expeditos.

O currículo da Escola Naval, para os aspirantes do Corpo da Armada tinha a filosofia “generalista”, isto é, sem qualquer especialização ou aprofundamento em certas áreas. Estudavam-se, igualmente, disciplinas relacionadas com artilharia, direção de tiro, balística, máquinas, astronomia, navegação, rádio, eletricidade, etc.

Havia, naturalmente, o curso específico, de início ao fim, para os futuros oficiais do Corpo de Fuzileiros Navais e do Corpo de Intendentes da Marinha.

Com ligeiros ajustamentos, a sistemática permaneceu em vigor até 1979 quando foi determinada, pelo Ministro, a implantação da formação diversificada, decorrência do estudo realizado pela Comissão para Estudo e Análise da Formação e Carreira dos Oficiais e Praças da Marinha.

Nos cursos de especialização eram ministrados, ao tenente, conhecimentos mais profundos e específicos nas áreas de armamento,

máquinas, eletrônica, comunicações, hidrografia, submarinos e aviação (a engenharia atendia a uma sistemática específica: concurso e curso de 3 anos (no exterior e posteriormente no Brasil).

Na Escola de Guerra Naval, em três etapas sucessivas, eram ministrados os denominados curso básico de comando e estado-maior, curso de comando e estado-maior e curso superior, destinados, como o nome indica, a preparar o oficial para as funções de comando e de estado-maior. (Para os corpos de Intendentes da Marinha, de Engenheiros Navais e de Saúde, os cursos eram diferenciados, e destinavam-se à direção de estabelecimentos e trabalhos em estado-maior, com a duração e currículos muito variáveis através dos tempos, atendendo às necessidades conjunturais da política de pessoal).

Em 1995 foram expeditas as Orientações Ministeriais (ORIM) que provocaram uma verdadeira *revolução* na sistemática de formação do oficial de Marinha, ao longo de toda sua vida ativa com redefinição dos Corpos e Quadros (com criação e redenominação de alguns) como também no que se refere a cursos de carreira.

Tenho convicção de que as grandes conquistas sociais da humanidade foram conseguidas com revolução. Assim aconteceram: a substituição do regime absolutista pela democracia; o direito igualitário da mulher em relação ao homem; o abrandamento do capitalismo, etc.

Assim, numa esfera de influência menor, a Marinha só poderia dar um salto de qualidade através de uma *revolução*, no nosso caso, absolutamente legal e ética.

## PARTE I

### A FORMAÇÃO DO OFICIAL DE MARINHA DO CORPO DA ARMADA

— Uma notícia, uma lembrança —

#### A FORMAÇÃO A NÍVEL ESCOLAR NAVAL

##### A Formação do meu tempo

Não seria necessário mencionar que a excelência de uma formação não depende apenas do currículo mas da vontade do aluno e da instrução como um todo: professores, instrutores, métodos de ensino, e muitos outros fatores.

Do que eu conheci, de 1944 a 1948, a formação do oficial de Marinha na Escola Naval pecava, primordialmente, pelo conservadorismo na instrução: o aspirante estudava em apostilas e uma boa parte do Corpo Docente era formada por catedráticos, na função há longo tempo, com certa idade e gozando de uma liberdade pedagógica e acadêmica exagerada para os tornarem verdadeiros “ditadores”, inclusive na avaliação do aproveitamento escolar de cada aspirante.

Acresce-se o critério, a meu ver muito exigente. Além da nota espelhar os erros contidos e não os acertos, do grau nove, em três questões valendo três, cada erro “leve” era descontado um ponto e ao “grave” dois. Dizia-se que o dez, era do professor, dado quando bem lhe aprouvesse.

No final da década de 1940, de uma só vez, os antigos catedráticos foram aposentados e foi criada a função de Superintendente de Ensino, um Capitão-de-Mar-e-Guerra antigo com ascendência, pelo menos hierárquica, sobre os professores, e o aspirante passou a

concorrer aos 10 pontos em sua prova/exame pelos seus acertos e não mais obrigatoriamente três questões.

Esse foi o ensino que vivi em 1949, um completo reposicionamento do ensino na Escola Naval.

##### A Formação Diversificada

Entretanto, os currículos da Escola Naval permaneciam praticamente os mesmos.

Sugestões para modernizá-los sempre havia. De uma viagem de estudo a Anápolis, nasceu a idéia da “formação diversificada”, uma “primeira especialização” na carreira quando ainda no nível de Escola Naval.

É interessante que se conheça certos argumentos e/ou conclusões a respeito da Formação Diversificada na Escola Naval – FDEN –, na época:

– a quantidade de conhecimentos necessários para dominar o estado da arte é tão grande que se torna impossível ministrá-la em quatro anos (parâmetro intocável imposto pela Administração Naval);

– o tempo para a especialização/aperfeiçoamento não poderá ultrapassar 11 meses, exigência lógica da periodicidade anual da declaração das turmas de Guardas-Marinhas;

– não sendo mais possível a formação do “oficial eclético” passou-se a considerar a “turma eclética”.

A FDEN é decorrente de prolongados estudos feitos durante muitos anos (como a seguir é mostrado) e sofreu alterações, algumas profundas, posteriormente.

Entretanto, sua filosofia permaneceu a mesma ao longo de todo esse tempo.

Vejamos, sem detalhes maiores, a evolução da FDEN:

– 1951 – Foi criado o Colégio Naval (sua existência não tem influência direta na formação dos oficiais ora discutida).

– 1969 – Foi alterado o currículo da Escola Naval para atender às exigências do Ministério da Educação a fim do Guarda-Marinha receber, na sua formatura, também, o diploma de engenheiro operacional-mecânico.

– 1970 – Foi instituído um grupo de trabalho (GT 008/70) com a missão de “Reformulação dos currículos da Escola Naval considerados os interesses da Marinha quanto ao ensino de eletrônica, além do curso de engenharia de operações-mecânica”.

– 1971 – Como resultado dos trabalhos do GT 008/70 foram realizados os primeiros estudos para a diversificação dos cursos de formação de oficiais na Escola Naval surgindo então:

Engenharia Operacional Mecânica  
Engenharia Operacional Eletrônica  
Técnica de Administração.

(Essa proposta não foi aprovada)

– 1973 – Com o mesmo propósito, foi criado o GT 002/73 cuja sugestão final foi de diversificar em:

Engenharia Plena em Máquinas  
Engenharia Plena em Eletrônica  
Administração de Sistemas  
Relações Internacionais.

Logo após, a diversificação foi alterada para:

Engenharia Plena em Máquinas  
Engenharia Plena em Eletrônica  
Administração; e

Uma quarta modalidade com ênfase em Ciências Sociais.

– 1975 – Novo grupo de trabalho, o GT 001/75, sugeriu:

Engenharia Militar Naval de Máquinas  
Engenharia Militar Naval de Eletrônica  
Administração de Sistemas (nível bacharelado).

Todas independentes das exigências do Ministério da Educação.

– 1976 – A Comissão para Estudos e Análise da Formação e Carreira dos Oficiais e Praças da Marinha (CEAF-COPM), no seu Relatório nº 1 de outubro de 1976, recomendou a implantação de mais uma modalidade:

Engenharia Militar Naval de Sistemas de Armas.

– 1978 – O Ministro da Marinha determinou a implantação da FDEN a partir de 1979 com os seguintes modalidades, denominadas habilitações:

Engenharia Militar Naval de Mecânica  
Engenharia Militar Naval de Eletrônica  
Engenharia Militar Naval de Sistemas de Armas

Administração de Sistemas.

Parece-me caber aqui um comentário sobre fato vivido por mim quando fui Diretor (Comandante) da Escola Naval em 1978 e foime apresentado, proposta do novo Regulamento que começava com a definição do propósito da Escola Naval impregnada da influência da visão de oficiais do quadro de professores já talvez mais mestres das universidades do que oficiais de Marinha: “é o estabelecimento de ensino superior destinado à formação de oficial da Marinha e à sua graduação em.....etc, etc.”

Meu pensamento ontem e hoje é de que a Escola Naval é o “estabelecimento de ensino superior destinado à formação do oficial de Marinha” e só isso; se o currículo puder ser considerado equivalente a alguma engenharia ótimo, se não, também ótimo.

A posição inicial da FDEN com relação aos cursos de aperfeiçoamentos era de que o aspirante de *qualquer* habilitação poderia

cursar *qualquer* aperfeiçoamento, pois a base comum era suficiente para habilitá-lo a tal.

A prática mostrou que isso não seria desejável, para não classificar de impossível. Assim o aspirante de cada habilitação passou a poder cursar apenas os aperfeiçoamentos compatíveis.

A mesma independência era aplicada aos **Corpos** com relação às habilitações que, pelo mesmo motivo, evoluiu para:

Corpo de Armada: habilitações em mecânica, em eletrônica e em sistemas de armas;

Corpo de Fuzileiros Navais: habilitação em mecânica e em eletrônica (específicos);

Corpo de Intendentes da Marinha: apenas habilitação em administração de sistemas.

A destinação do aspirante pelos corpos e habilitações também sofreu ajustamentos ao longo dos anos:

– Ao ser implantada a FDEN, o primeiro ano era comum a todos os aspirantes; o segundo para os aspirantes divididos pelos corpos; o terceiro e quartos para os aspirantes divididos por corpos e habilitações.

– Em 1998 o sistema passou a prever dois anos comuns e dois anos com os aspirantes divididos em corpos e habilitações.

### As Alterações de 1997 na Escola Naval

Dentro do espírito das ORIM, em 14 de março de 1997, o Ministro da Marinha expediu memorando ao Diretor Geral do Pessoal da Marinha sobre a “Atualização da Escola Naval” (vide cópia no anexo E).

Do memorando, julguei interessante ressaltar certas orientações que revelavam um novo enfoque na parte inicial da formação do oficial de Marinha:

– “muito embora a formação do aspirante deva ser ampla, abrangendo o preparo intelectual, o profissional, o cultural e o físico, **a prioridade deve estar centrada no intelectual...**” (o negrito é meu).

– E continua: “Adotar, de forma intensiva, as técnicas modernas de ensino... e **aumentar a responsabilidade individual de estudo e pesquisa** (o negrito é meu).

– “Equacionar, a curto prazo, o problema dos **livros didáticos**, cuja posse pelos aspirantes deve ser mandatória...” (o negrito é meu).

– “Reformular a concepção de biblioteca da Escola. .... transformação ....

.... em uma moderna biblioteca de consulta e de lazer... para pesquisa e desenvolvimento cultural, ...”

Decorrente do memorando de março de 1997 do Ministro da Marinha o Comandante da Escola Naval, em 16 de setembro do mesmo ano, enviou ao Diretor de Ensino da Marinha proposta de alterações do currículo da Escola Naval.

Desse documento destacaria alguns itens da “análise do enunciado de missão” que indicou:

– “A Escola deve concentrar seus esforços na formação de uma **sólida base**, capaz de habilitar o aspirante a prosseguir **individual** ou **orientadamente** sua formação especializada” (o negrito é meu).

– “A base profissional deve permitir ao oficial, nos primeiros anos de carreira, desenvolver os conhecimentos necessários ao cumprimento das tarefas navais a bordo ou na tropa. Esse conhecimento dar-se-á por meio do **esforço individual** e de cursos de especialização e de adestramento (o negrito é meu).

– O mesmo documento considera, mais adiante, que “a aprendizagem é atividade **pessoal** do aspirante, que é o **sujeito do seu próprio crescimento**”. (O negrito é meu).

– “O aspirante deve **aprender a aprender...**” (o negrito é meu)

Dentro dessas linhas-mestras subordinasse o atual currículo da Escola Naval, que inclui o período denominado de Ciclo Pós-Escolar com o futuro oficial na graduação de Guarda-Marinha.

### As alterações de 1999 no ciclo pós-escolar

O ciclo pós-escolar é cumprido pelo guarda-marinha em três fases:

– a **primeira fase** destina-se a dar ao futuro oficial conhecimentos básicos e comuns aos guardas-marinhas de todos os corpos como Combate a Incêndio, Gestão de Qualidade Total e Comunicações; comum aos do Corpo da Armada e de Intendentes como Controle de Avarias e Operações Navais e a específica do Corpo de Fuzileiros Navais, como o Comando de Pelotão;

– Quanto ao ciclo pós-escolar cabe transcrever o constante da palestra do Almirante-de-Esquadra (RRm) Mauro Cesar Rodrigues Pereira proferida durante o Encontro de Docentes da Escola Naval – EDEN-1999: é nessa fase “que ocorrerá então a especialização do oficial, inteiramente voltada para a **operação** (o negrito é meu) dos meios e sistemas disponíveis na Marinha do **presente** (o negrito é meu) e com aplicação imediata na primeira comissão de oficial”.

– a **segunda fase** destina-se a uma especialização maior em Armamento, Máquinas e Eletrônica para os guardas-marinhas do Corpo da Armada, em Administração Naval para

os do Corpo de Intendentes e em Guerra Anfíbia para os do Corpo de Fuzileiros Navais;

– a **terceira fase** é cumprida a bordo do navio-escola durante a viagem de instrução.

Dentre as diretrizes sugeridas pelo Grupo de Trabalho do Centro de Ensino Profissional Naval sobre “compatibilização de currículos da Escola Naval”, elaboradas em 11/99\* ressaltado a que expressa a verdadeira filosofia da “viagem de instrução” (a meu ver deveria ser alterada para “viagem de aplicação” – tal como na Marinha argentina e outras mais):

“deverão ser evitadas, ao máximo, aulas teóricas para os guardas-marinhas durante esta fase, em especial sobre assuntos que versem sobre novos conhecimentos, devendo, sim, serem enfatizados **aplicações** (o negrito é meu) essencialmente práticas do que já lhes foi transmitido na Escola Naval e nas demais fases do Ciclo Pós-Escolar”.

E continua: ... “esta fase deverá assemelhar-se... a um estágio profissional... onde os guardas-marinhas venham efetivamente praticar... o que lhes foi até aqui ensinado”.

O quadro a seguir apresenta as disciplinas (práticas) a serem seguidas pelos guardas-marinhas dos diversos corpos na 3ª fase do Ciclo Pós-Escolar.

GM – CA		GM – IM		GM – FN	
Disciplinas	Horas	Disciplinas	Horas	Disciplinas	Horas
Liderança	20	Liderança	20	Liderança	20
Faixas e Procedimentos Marinheiros	20	Fan Proc Mar	40	Fan Proc Mar	40
Administração Naval	50	Administração Naval	50	Administração Naval	50
Operações Navais	80	Operações Navais	80	Operações Anfíbias - Embarque e Carregamento	200
Navegação e Meteorologia	120	Navegação e Meteorologia	120	Hidrografia e Meteorologia	60
Noções de Gestoria	20	Gerência de Prática Financeira	80	Noções de Gestoria	20
Sistema de Armas Navais	60	(Para a habilitação em Sistemas de Armas)			
Sistemas Eletrônicos Navais	60	(Para a habilitação em Sistemas Eletrônicos)			
Sistemas de Máquinas e Controle de Avarias	60	(Para a habilitação em Sistemas de Máquinas)			
TOTAL	390	TOTAL	390	TOTAL	390

\* N.A.: E apresentadas ao Conselho de Ensino da EN em 28/2/2000.

## A FORMAÇÃO A NÍVEL DO CIAW\*

Como foi apresentado anteriormente, no meu tempo de tenente, na década de 1950, após a Escola Naval, o oficial atendia aos cursos de especialização (posteriormente denominado aperfeiçoamento por questões burocráticas) e assim continuou a acontecer mesmo depois de implantada a formação diversificada na Escola Naval.

De acordo com o atual P-COM o oficial logo que promovido a primeiro-tenente deverá atender aos cursos de aperfeiçoamento "com o propósito de torná-lo capaz a operar os meios em que está servindo ou servirá".

Entretanto, na nova sistemática as áreas de aperfeiçoamento são completamente diferentes das tradicionais; agora elas são: Superfície, Submarino, Aviação Naval, Hidrografia e Navegação, Guerra Anfíbia (p/FN) e, por concurso, Engenharia Naval.

A duração desses cursos é de 5 meses, bem menos que o ano letivo do passado.

Após seis a sete anos, o já então capitão-tenente antigo deverá cursar os denominados Cursos de Aperfeiçoamento Avançado (C-ApA) destinados a "aprofundar conhecimentos acadêmicos, em áreas de interesse especial para o serviço". Estes cursos "serão conduzidos à semelhança de cursos de pós-graduação, em nível mestrado".\*\*

Ou então, cursarão os Cursos de Qualificação Técnica Especial (C-QTE) que são "cursos de pós-graduação, destinados à qualificação de oficiais intermediários para funções técnicas que requeiram habilitações especiais".\*\*

O C-ApA cobrirá "áreas do saber não disponíveis no segmento universitário nacional e visa a dotar o oficial de capacidade de acompanhamento da evolução do conheci-

mento. O processo de aprendizagem não se encerra com o C-ApA, inicia-se todavia com ele, prosseguindo no decorrer de toda uma existência, dotando o oficial de capacidade de busca autônoma de informação e produção independente de conhecimento".\*\*

## A FORMAÇÃO A NÍVEL ESCOLA DE GUERRA NAVAL

### A formação do meu tempo

Eu e os colegas da mesma faixa de antigüidade, como Capitão-de-Corveta, fizemos o curso básico por correspondência constituindo de uma meia dúzia de trabalhos sobre tópicos apresentados em publicações da Marinha. (Matriculei-me em 31 de julho de 1964 e fui aprovado em 16 de julho de 1965). Eu, devido à comissão no exterior, fiz o curso de comando e estado-maior, como Capitão-de-Fragata, com os colegas de duas turmas abaixo entre 23 de setembro de 1968 até 31 de janeiro de 1969; esse curso foi feito em tempo integral nas dependências da antiga EGN. Como Capitão-de-Fragata antigo, fui matriculado no Curso Superior de Guerra Naval em 31 de julho de 1969 terminando-o, já como Capitão-de-Mar-e-Guerra, em 1º de março de 1970; esse curso também era cumprido por correspondência, nos moldes do curso básico.

Em 1968 o *exame* para o Curso de Comando e Estado-Maior (CEM) da Escola de Guerra Naval evoluiu para *concurso* e em 19.....o Curso Superior de Guerra Naval, feito até então por *correspondência*, evoluiu para *presencial em tempo integral*.

Deve ser observado que a duração do CEM que fiz foi de apenas quatro meses quando a duração normal era de oito a nove

\* N.A.: Escolhi o termo "formação" para os níveis CIAW e EGN para atender à simetria dos títulos não entrando em consideração com o significado que a palavra possa ter, exatamente, na área de educação.

\*\* N.A.: Da palestra do Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira (Do Encontro de Docentes da Escola Naval-99). Veja PS (1) no final do artigo

meses. Tal anormalidade decorreu de diversos fatores dos quais poderemos mencionar:

– turmas grandes apresentaram-se para fazer *exame* em um mesmo ano;

– pequena capacidade anual da EGN (mesmo para a Marinha da época – cerca de 60 oficiais-alunos);

– ser por um *exame* e não por *concurso* a seleção para a matrícula; e

– o número de reprovações ser insignificante.

Para esse problema, do déficit crescente de oficiais aprovados e não matriculados, em algumas oportunidades, a Marinha, administrativamente, adotou como solução a “compressão” do currículo em tempo e oferecer dois cursos em um único ano letivo. Na realidade o currículo era “diminuído” e conseqüentemente a qualidade dos formandos, inferior.

#### As Alterações de 1995 na Escola de Guerra Naval

Em decorrência das Orientações Ministeriais de 1995 quanto aos cursos da Escola de Guerra Naval, de números 5.1 e 5.2, o Chefe do Estado-Maior da Armada, pelo ofício 1.588 de

11 de setembro de 1995, encaminhou à Escola de Guerra Naval as “diretrizes gerais para a condução das atividades de ensino da EGN” as quais “permitirão a elaboração e o envio, para aprovação, de um novo Regulamento e dos currículos dos diversos cursos, e que passarão a regular as atividades de ensino da EGN a partir da entrada em vigor do novo Plano de Carreira para Oficiais da Marinha, estimada para o início de 1996, além de fundamentar as demais providências administrativas que serão necessárias desencadear por parte dessa Escola”.

Nessas diretrizes gerais, os cursos de EGN passaram a ter a seguinte composição:

(a) C-EMOI – Curso de Estado-Maior para Oficiais Intermediários;

(b) C-EMOS – Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores;

(c) C-Sup – Curso Superior; e

(d) C-PEM – Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Os C-EMOS, C-Sup e C-PEM são enquadrados na categoria de Cursos de Altos Estudos Militares (C-AEM).

Os Quadros dos anexos B), C) e D) explicitam as características e destinação de cada curso mencionado.

## PARTE II

### UMA OPINIÃO SOBRE A NOVA FORMAÇÃO DOS OFICIAIS

#### CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

##### Pessoal x Material

A administração de toda instituição, qualquer que seja a sua natureza, lida, em grandes termos, com material e pessoal.

Na Marinha, o material é a área mais charmosa, pois ela é concreta, pode-se ver, pode-se tocá-la, senti-la; os seus navios e sistemas realizam coisas fantásticas como

deslocar-se a grande velocidade, detectar um “inimigo” que não se vê, destruir esse “inimigo” com uma grande diversidade de armas mesmo que ele esteja além horizonte. Tudo isso entusiasma o jovem oficial que desde então, torna-se seu vassalo, mesmo quando em um instante futuro, já como autoridade maior, tem de decidir prioridades entre material e pessoal.

Para mim, isto é uma realidade.

Entretanto, racionalmente, ninguém deixa de dar à área do pessoal a primazia que lhe deve pertencer.

Dai serem de nosso conhecimento antigos pensamentos, cada um dando, apaixonadamente, a maior importância para a sua área:

“O navio é a razão de ser da Marinha”; ou

“Mais valem homens de ferro em navios de madeira do que navios encouraçados com homens incompetentes”.

### Competência e independência

Surgiu então um qualificativo importante para o homem – competente – o que não podemos deixar de concordar inteiramente.

E como alcançar a competência? Pelo estudo, pelo exercício e principalmente pelo esforço próprio.

Na época em que vivemos, todos somos acordes em reconhecer que a tecnologia domina a vida do ser humano – e até demasiadamente – e que ela evolui numa velocidade sem precedentes chegando, em alguns casos, a um equipamento tornar-se obsoleto em face de outro mais avançado, antes mesmo de atingir o mercado consumidor.

O que foi dito tem o sabor do óbvio, mas julgo ser necessário lembrar para justificar as premissas que penso devam ser mandatórias nas ações para a formação do homem (neste trabalho, “homem” quer dizer “ser humano”, não importando o sexo que tenha, tendo em vista que a participação do Corpo Feminino na Marinha já é ponderável):

- a competência é a base da eficiência;
- a competência deverá acompanhar o desenvolvimento da tecnologia;
- o homem deve ser competente em sua área específica de conhecimento;
- seu conhecimento deve estar sempre atualizado;

– o aprofundamento do conhecimento trará maior competência, principalmente abrindo caminho para a *criação* deixando para trás o *entendimento* da criação de outros.

Dessas premissas decorrem naturalmente a necessidade de haver cursos e a volta periódica aos “bancos escolares” (incluídos aí os cursos por correspondência).

### A responsabilidade individual

Entretanto, nunca é demais ressaltar a responsabilidade individual na conquista e no resguardo da atualidade da competência do homem.

Para a discussão sobre o tema, voltemos às alterações determinadas em 1995.

Em palestra proferida no Encontro de Docentes da Escola Naval (EDEN-1999) assim pronunciou-se o Almirante-de-Esquadra (RRm) Mauro Cesar Rodrigues Pereira quanto à reformulação da biblioteca:

“Desta forma, o oficial poderá desempenhar o papel de observador crítico e se dedicar à busca da excelência individual”. Com isso, aumenta-se “no oficial a capacidade de assumir riscos e se permite que ele amplie igualmente a sua capacidade de delegar autoridade”, para o que é preciso competência e grande coragem moral e que resulta em extremo benefício para a administração da organização de uma maneira geral.

Ainda, segundo o orador, “a prática de pesquisa” que naturalmente viria acoplada a um menor tempo dedicado a horas de aulas formais\*, estimula “no oficial a capacidade de produzir conhecimento de forma autônoma, sob supervisão de orientadores”, e

“A orientação acadêmica da Escola Naval deve visar fortalecer e ampliar a capacidade do oficial para resolução de problemas não anteriormente cogitados, num horizonte a longo prazo”.

\* N.A.: Na Naval Postgraduate School em Monterrey, observa-se... uma proporção de uma hora de aula para cada cinco a dez de trabalho individual ou em grupo. (Da palestra do AE Mauro Cesar)

Essa afirmativa ressalta, acertadamente a meu ver, o esforço próprio para alcançar o que era desconhecido podendo ainda, mais tarde, levar a coisas novas, libertando a Marinha da liderança ditatorial e estrangulante dos países do primeiro mundo. É o esforço para ajudar a ser alcançada a independência tecnológica brasileira.

### O marinheiro x o técnico

Ainda no EDEN-99, o Almirante Mauro Cesar afirma:

“a formação da oficialidade de Marinha deve ser *generalista*, mas isso não significa que ela deva ser superficial” ... ela é “*generalista* em relação à oficialidade como um todo e academicamente profunda em relação ao oficial de forma individual”.

Interessante fazer-se o paralelo da opinião da CEA/COPM de que a **turma da Escola Naval** cobria todos os aspectos do conhecimento de interesse da Marinha enquanto cada aspirante seria declarado um guarda-marinha **especialista**.

No meu entender, deve ser dada especial atenção para o balanceamento entre a **sólida base teórica** e a **parte profissionalizante**. Não devemos nos esquecer que o jovem que ingressou na Escola Naval o fez porque gosta da Marinha, tem grande afinidade com as atividades navais ou mesmo porque vê na Marinha uma boa escolha de futuro seguro. Mesmo nessa última justificativa, o jovem procurou a garantia de seu futuro na Marinha porque, provavelmente, achou que nela suas obrigações seriam mais condizentes com o seu temperamento, pois, de nenhuma maneira, a vida militar é a das que promete maiores facilidades.

Aceitando esses argumentos como verdadeiros, é natural que o jovem que ingressa na Escola Naval queira, desde logo, ter contato com as peculiaridades da vida naval: uma saída nos escaleres, a vela ou a remo; um

adestramento nos avisos de instrução nas águas da Baía de Guanabara ou da Ilha Grande ou “conhecer o mundo” em viagens nos navios da Esquadra e na viagem de guarda-marinha. Tudo isso atende aos anseios do espírito irrequieto e aventureiro do jovem e, mais do que isso, é extremamente necessário, ao futuro oficial de Marinha, que ele se familiarize desde o mais cedo possível com o mar, sua imensidão, sua beleza, seus fenômenos meteorológicos, para que, quando estiverem em combate, o jogo do navio e a fúria da tempestade não lhe venham causar medo e embotar-lhe o raciocínio, impedindo-o de fazer uso de sua competência profissional.

Penso hoje, como pensei no passado, que é muito mais fácil fazer-se “um engenheiro”, senhor das “matemáticas”, da eletrônica e da computação, do que um oficial de Marinha habituado às peculiaridades da vida no mar.

Lembro-me de uma passagem, quando era Diretor de Ensino, pelos idos do início da década de 80.

O Serviço de Seleção do Pessoal da Marinha estava colhendo os primeiros excelentes frutos da participação da mulher-oficial psicóloga e uma de suas primeiras tarefas foi a de revisão das qualificações profissionais, e eu me perguntava como uma profissional, por melhor que tivesse sido o seu preparo escolar, podia estabelecer novos requisitos se não conhecia o ambiente em que o praça de máquinas, de direção de tiro, etc., iria trabalhar?

E foi graças à compreensão do então Capitão-de-Mar-e-Guerra Ivan da Silveira Serpa, no comando de um esquadrão de contratorpedeiros, que pude proporcionar, a cerca de oito jovens tenentes psicólogas, um embarque em navio de guerra em operações de adestramento, mesmo que durante apenas uns poucos dias e noites no mar.

Em almoço oferecido às “recém-veteranas” na Diretoria de Ensino, ouvi, dentre as inúmeras histórias entusiasmadas de suas experiências, uma que me calou profunda-

mente, e que ratificava o meu pensamento. Perguntado o que tinham achado da rotina da vida no mar, uma respondeu que “nunca havia imaginado como era agressiva e hostil aquela vida: o jogo do navio, o calor intenso da praça de máquinas, seguido do vento frio do convés, a madrugada insone de serviço, tensão dos postos de combate, o barulho das máquinas, etc., etc., etc.!”

E eu que nunca havia pensado nisso, que convivi intensa e naturalmente com todas essas “dificuldades”! Quem de nós não dormiu tranqüilamente com o motor de ventilação roncando a noite inteira junto ao seu ouvido, do outro lado da fina antepara interna divisória que separava os compartimentos?

É por esse motivo, e outros que a razão possa encontrar, que julgo muito importante a formação militar-naval ser feita desde os primeiros instantes que o jovem candidato civil torna-se um aspirante da Escola Naval, um militar-naval. (Na verdade, desde que ele ingressa no Colégio Naval).

É por esse motivo que julgo que a ênfase a ser dada à **sólida base teórica** no curso da Escola Naval não deverá, em hipótese alguma, prejudicar a formação militar-naval. Que não se chegue aos extremos do fim da década de 1970 quando, em um determinado ano escolar, não havia um único exercício de escalar, a vela ou a remo, previsto no Programa de Atividades da Escola Naval e, na Escola de Aeronáutica, os cadetes só voavam no último ano escolar!

Era a época da “obsessão” pelo que eu chamei das “engenharias”, primeiro o “engenheiro” e, depois, o “oficial de Marinha” será formado automaticamente!

Por outro lado o contato do recém-admitido na Marinha com as coisas do mar é extremamente motivante e entusiasmo o espírito do jovem. Como um aspirante poderá deixar de ter estórias sobre as noites em claro de vigília, sobre o barulho ensurdecedor dos tiros de canhões e o matraquear das metralha-

doras e canhões automáticos nos exercícios de tiro real, sobre as manobras precisas de “seu” grupo-tarefa, etc., para contar para sua namorada, seus amigos, seus parentes, para “provar” a eles que ele, o aspirante, está na Marinha e dela é parte integrante?

O currículo não deverá ser extremado, deverá dosar bem as “duas formações”, e espero que seus responsáveis não se esqueçam da importância do “marinheiro” nos quatro pilares, de igual tamanho, que sustentam o oficial da Marinha, dito em Ordem de Serviço quando fui Diretor da Escola Naval: os oficiais da Marinha são quatro pessoas em uma só: militar, líder, técnico e acima de tudo marinheiro.

No meu julgamento, em se tratando da formação a nível Escola Naval, a tarefa de ser ensinado algo mais – por mais necessário que pareça – jamais poderá ser transferida para a terceira fase do ciclo pós-escolar. A existência do auditório e de salas de aula a bordo do navio-escola é uma grande tentação que, a meu ver, deverá ser afastada a qualquer custo.

A nossa vida é uma seqüência permanente de definições de prioridades e é extremamente importante que tenhamos coragem e a competência de tomá-las. Assim, se algo de muito importante deva ser incluído no currículo da Escola Naval, *no ciclo escolar*, ele deverá ser incluído à custa de algo julgado menos importante. Do contrário, permaneceríamos eternamente, nos bancos escolares, pois sempre restaria um conhecimento a mais a ser ministrado!

### A validade do curso

O atendimento a um curso de um oficial corresponde a exatamente o afastamento de um oficial de suas funções a bordo, período em que o navio baixará o nível de sua eficiência chegando, em alguns casos, a impedi-lo de executar certas tarefas. E isso

representa um alto preço para a Marinha como força armada.

Dai surgirem vários questionamentos para a aplicação de novos cursos:

– aquele curso é realmente necessário?

– os ensinamentos nele adquiridos serão aplicados a bordo imediatamente?

– é necessário para todos? Ou é para um grupo?

– a sua duração é a menor possível sem perder o seu objetivo?

– a presença do aluno em “sala de aula” é essencial? É imprescindível? Durante todo o curso ou em parte dele?

– a periodicidade do atendimento a cursos é curta? É longa? É objetiva?

– a sistemática de cursos por correspondência atenderia aos objetivos do curso?

Penso que o, ou os, idealizadores dos novos cursos fizeram para si as perguntas acima e o mesmo devem estar fazendo os avaliadores dos novos cursos e responsáveis pela sua implantação na Marinha.

Naturalmente, a recente alteração na sistemática de cursos, inclusive sendo ela uma alteração tão profunda, criou inúmeros novos desafios a serem vencidos. Por mais acertada que fosse, seria recebida com resistência por parte da oficialidade em geral, uma manifestação natural do ser humano. Assim, também diz qualquer livro sobre administração.

Necessitaria então de hábil preparação, principalmente da oficialidade mais moderna, para que entendessem e assim concordassem e finalmente assimilassem as novas etapas, condicionamentos e obrigações das alterações.

Por outro lado, uma alteração tão profunda e extensa como a aqui discutida necessita-

ria de um período, relativamente ponderável, de transição e adaptação, em que fossem identificados prejuízos para a Marinha, como um todo, os quais, pela minha experiência, a maior probabilidade é que esses prejuízos seriam passageiros e assimiláveis até com alguma facilidade, como já aconteceu em outras oportunidades no passado (a corrente alternada nos destróieres de escolta – os CTs classe *Bertioga* – recebidos durante a Segunda Guerra Mundial\*, a direção de tiro dos Cruzadores *Barroso* e *Tamandaré*, a formação diversificada na Escola Naval, o Curso Superior presencial, etc).

Por mais competentes que fossem os idealizadores das transformações, por mais que tenham sido discutidas entre os chefes navais, não haveria garantia de cem por cento de acerto admitindo-se que certos ajustes seriam necessários e portanto fossem feitos, mas com a preocupação de ser considerado, também, que poderia haver algumas correções, julgadas certas em um determinado instante, que, ao serem aplicadas, causariam um mal maior que aquele que talvez se estivesse pretendendo corrigir; mas isso, naturalmente, passado o período de transição.

No meu entender, a competência do pessoal é a melhor e mais barata arma que as marinhas pobres poderão dispor, e por isso tudo deverá ser feito para que a sua conquista não seja prejudicada com a deformação dos propósitos dos cursos e muito menos com a sua eliminação, mesmo que seja por *algum* tempo, *algum* tempo que, como observei em outros casos, a Marinha o tornou permanente.

Penso que o caso não é de *o quê* fazer mas simplesmente de encontrar uma solução de *como* fazer.

\* NA.: “A bordo” prolonga-se do navio a todas as OM, genericamente.

\*\* Os CTs da classe *Marcílio Dias* da década de 40 tiveram o seu projeto elétrico alterado para corrente contínua – a Marinha só conhecia corrente contínua – e por essa causa foi acrescentado um alternador para atender às necessidades da direção de tiro.

## Navio x apoio

Assim como a paixão torna menos importante o *peçoal* em relação ao *material*, ela mesmo diminui a importância do *apoio* em relação ao *navio*.

Penso que, quanto mais sejam automatizados os equipamentos de bordo, menos tarefas são exigidas do pessoal embarcado, o operativo, e mais se necessita do apoio de terra. Se os órgãos de apoio não forem eficientes, se seu pessoal não for competente, jamais os navios poderão ser dignos de confiança como uma eficiente arma de dissuasão, com credibilidade junto às nações do mundo.

O mais difícil de ser conseguido nesse reconhecimento de importância do apoio é a nossa própria mentalidade, de todos nós, por mais que queiramos negar. Que escolha fará a Comissão de Promoção de Oficiais entre um capitão-de-mar-e-guerra, excelente, tido como "operativo" com mais de mil dias de mar e outro, também excelente, que se empenhou seriamente na manutenção dos equipamentos, no estudo e na obtenção de melhores performances para que o seu colega "traga-vagas" navegasse tanto e conseguisse colocar a estrela de artilharia nos navios por onde andou embarcado?

Esse é um grande problema, de difícil solução, pois trata-se da alteração de mentalidade de todo um grupo que está impregnado por uma cultura secular que considera o navio a razão de ser de uma Marinha. Basta que meditemos nos nossos colegas, atuais e do passado, que escolheram fazer parte do antigo QTA. O PCOM não lhe dá o direito de comandar? Para que, se ele é um técnico e extremamente útil ao apoio, sem o que nada vai para o mar? Quantos deles tornaram-se almirantes? Quantos deles abriram mão do comando no mar?

Lembro-me de uma máxima que conheci, talvez lá pelos idos de 1970, e que empreguei

nos 5 ou 6 anos que participei da CPO. Era aproximadamente assim: "não importa a função que o oficial exercer mas a maneira como o fez". É assim que deve ser, não importa se *navio* ou *apoio*.

## Os interesses da Marinha x a carreira do oficial

A nossa carreira é, teoricamente, pelos regulamentos, extremamente competitiva mas não o é na prática.

Baseado no que vivi e observei nos 40 anos de serviço ativo, até então dominava a mentalidade da oficialidade que a **justiça** seria feita quando a Marinha pudesse dar oportunidade a **todos** de exercer o comando, ter comissão no exterior, cursar a Escola de Guerra Naval etc., como se a Marinha tivesse a obrigação de viver para seus oficiais, quando a lógica de qualquer administração seria justamente o inverso: cada um de nós deverá viver para a Marinha dando a ela o melhor de nós dentro de nossas competências. Não tenho dúvidas que somente aos melhores cabe o comando e o aceno aos mais altos postos.

E a administração naval, ao avaliar os novos cursos fazendo os questionamentos apresentados anteriormente, deverá concentrar-se nos interesses da Marinha, pois a realização profissional de cada um, embora não deva ser esquecida, deverá, claramente, estar subordinada a eles, inclusive na prática, no dia-a-dia da corporação.

## **OPINIÕES ESPECÍFICAS**

Dos cursos aqui considerados, a nível da Escola Naval, do CIAW e da Escola de Guerra Naval, parece, ao autor deste artigo, que atendem perfeitamente aos questionamentos apresentados no subitem "validade do curso" com algumas poucas exceções tratadas a seguir, todas elas na área da administração da

nova sistemática, uma vez que o conteúdo dos currículos não foi analisado mesmo porque seria uma tarefa grandiosa demais para uma única pessoa, por mais competente que ela pudesse ser.

### O afastamento de bordo

Na discussão desse tópico, não devemos nos esquecer que a competência é a mais preciosa qualificação que um oficial possa ter e como tal ela tem um alto preço para ser adquirida. Mas seus dividendos, embora subjetivos, são absolutos, incomparáveis a qualquer outro argumento. Mas... qual é o valor da competência? Como medi-la? Se não podemos contar com a quantidade, devemos, obrigatoriamente, optar pela qualidade, e a qualidade hoje é o fiel da balança do poder.

Na nova sistemática o afastamento de bordo do oficial acontece quando ele vai atender: a um curso, parcial ou totalmente presencial, ou à realização de provas de aproveitamento escolar.

Além dos prejuízos causados diretamente pela ausência de bordo, devemos considerar, para os cursos parcialmente presenciais, as enormes despesas com as viagens de ida e volta e as diárias. No caso de presença apenas para fazer prova, essas despesas são multiplicadas por 3 ou 4 vezes tantas quanto forem as avaliações programadas.

A fase presencial do C-EMOI parece-me indispensável pois é a aplicação daquilo que foi tratado por correspondência e não haveria, atualmente, processo de participar de jogos a não ser estando seus elementos fisicamente presentes. Talvez, no futuro, possa haver jogos no sistema atual de conferência pela televisão ou pela Internet, cada membro em uma cidade ou país.

E a participação nos jogos parece-me ser a única maneira de avaliar se o que foi aprendido, e que tem de ser aprendido, o foi acertadamente.

O afastamento de 30 capitães-tenentes de seus navios por 3 meses é, então, imprescindível.

Mas eu pergunto: será tão difícil escalar oficiais de navios diferentes para cada turma do C-EMOI, na fase presencial? Para fazer face à ausência de um oficial na tripulação, por um breve período de tempo, não seria viável a solução intraforças, utilizada no meu tempo de tenente, isto é, o destaque de oficiais entre navios irmãos ou semelhantes?

Não sei no presente, mas no passado, os navios da Flotilha do Amazonas, embora mais simples, puderam cumprir suas tarefas, também simples, na imensidão da floresta com aquela sistemática. E o esquadrão de contratorpedeiros de escolta também era eficiente em suas obrigações.

Julgo que deveria ser pensado, como última instância, a exiçquibilidade e a vantagem da prática do destaque, pois o ganho com a Fase Presencial do C-EMOI parece-me muito grande, difícil de ser abandonada ou substituída por um arremedo dele ou a volta de todo o curso para o sistema por correspondência.

No caso dos aviadores, não seria viável a manutenção da capacidade de vôo aos sábados e domingos? Seria um "sacrifício" nem tanto exagerado para tamanho benefício a ser conseguido. Não é esse o processo adotado pela FAB para manter seus oficiais mais antigos em condições de vôo? Não é estudando à noite, depois do expediente normal, que muitos oficiais obtêm os seus diplomas de engenheiro, advogado, administrador de empresas, etc., etc., etc.? Não passamos sábados e domingos em exercício no mar? O que de novidade haveria em transformar alguns sábados e domingos em dias úteis durante apenas 3 meses?

Ainda quanto ao C-EMOI cabe analisar uma das perguntas enumeradas no título "a validade do curso": aquele curso é realmente necessário... para todos? ou o é para um grupo?

O PCOM prevê o C-EMOI para todos os capitães-tenentes, de todos os corpos e quadros. Mas eu me pergunto se afora para os oficiais do Corpo da Armada (o Corpo de Fuzileiros Navais não foi incluído nesse trabalho) seria realmente necessário garantirmos a correta compreensão do que foi ensinado, com o período presencial para todos?

Argumentando *in extremis*, seria realmente necessário que um capelão passasse três meses na Escola de Guerra Naval participando de jogos de guerra ou administrativos? Mesmo um oficial do Quadro Técnico? Penso que somente para os oficiais do Corpo da Armada a justificativa é lógica, clara, sem contra-argumentos.

Dando maior importância ao saber, talvez, os oficiais do Corpo de Intendentes da Marinha pudessem ser incluídos no período presencial, mesmo porque não vejo tanto prejuízo para a sua OM com a sua ausência por três meses.

\* \* \* \*

Entretanto, quanto aos CAPA cabem duas perguntas: será que a Marinha brasileira já está em nível para que todos os seus oficiais tenham um diploma a nível de mestrado? O C-QTE não atenderia às necessidades da Marinha para o nível mestrado e além?

Por mais que se valorize o saber, por mais repugnante que seja a adoção do partido da "ignorância", o saber tem um custo e, principalmente, necessita de uma justificativa objetiva, e também de um emprego a curto prazo. Do contrário, esse saber específico é um desperdício de dinheiro e tempo e uma fonte poderosa de frustração dos oficiais que cursariam os CAPA e voltariam para bordo para exercer as mesmas funções, não tendo oportunidade de empregar o que tão arduamente foi recém-adquirido.

No meu julgamento, tudo o que foi dito sobre a necessidade de possuímos o saber a nível de criarmos tecnologia e ficarmos independentes das poderosas forças do primeiro mundo continua válido, e penso que seja irrefutável. Repetindo: para isso é necessário que todos os oficiais cursem o CAPA a nível de mestrado? Penso que não; o C-QTE será suficiente desde que seja um curso de emprego imediato e principalmente seja atrativo para a realização profissional do oficial e não seja, em hipótese alguma, classificado como um caminho para quem quer afastar-se do mar, para quem não goste da Marinha, para quem quer acumular saber em benefício próprio para um bom emprego civil tão logo possa deixar o serviço ativo.

\* \* \* \*

Das exigências do PCOM uma delas não consegui entender: a obrigatoriedade da avaliação dos cursos por correspondência ser feita na EGN o que implica em ausência dos oficiais das suas funções, e despesas extras com viagens e diárias.

Tenho a absoluta convicção de que o processo não é necessário e, digamos até, inadmissível.

Volto às minhas recordações. No meu tempo era comum oficiais (e pessoal subalterno também) serem avaliados por provas escritas em suas OM: o comandante recebe as questões em envelopes lacrados podendo ser abertos somente por aquela autoridade máxima da OM e apenas no momento da aplicação da prova e sua realização se dava à sua vista. A fiscalização era simples e eficiente.

Será que um comandante não tem a noção da sua responsabilidade? Será que ele não tem consciência de que a ajuda a um é prejuízo a outro? Será que esqueceu que nossa carrei-

ra é extremamente competitiva? Será que teria coragem de ajudar o seu oficial permitindo-lhe consultas não previstas ou tempo além do estipulado?

Não, positivamente não penso que haja um comandante desse tipo e se houver exceção, será rara, e mais cedo que se possa imaginar, ele será descoberto trazendo as conseqüências disciplinares e escolares para ele e seu protegido.

Mas seria uma exceção de probabilidade tão remota que não justifica, a meu ver, o deslocamento do oficial para a Escola de Guerra Naval apenas para a realização das provas.

A delegação de competência exige coragem daquele que a delega, principalmente porque, em caso de erro, haverá necessidade de punição, e todos nós temos uma tendência de poupar oficiais antigos da punição formal.

Mas isso era (é e sempre será) um dever, um desagradável preço para os direitos e regalias dos mais antigos.

## AGRADECIMENTOS

Pelo amistoso acolhimento às minhas entrevistas/conversas/indagações, pela confiança a mim depositada e no trabalho que eu ainda estava fazendo, pelas valiosas críticas aos meus posicionamentos, primeiro pelos maiores horizontes a mim mostrados e pela facilidade de acesso a publicações e correspondências oficiais, meus sinceros agradecimentos a:

Vice-Almirante Adilson Vieira de Sá –  
Diretor de Ensino da Marinha

Contra-Almirante José Eduardo Pimentel  
de Oliveira – Diretor da EGN

Contra-Almirante José Antonio de Castro  
Leal – Comandante da EN

Contra-Almirante Delcio Machado de  
Lima – Comandante do CIAW

CMG (RRm) Tácio Luiz de Carvalho e  
Silva, Superintendente de Ensino da EN

CF (IM) Carlos Magno da Silva Xavier –  
Chefe do Dep. de ApA do CIAW

## CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO: <EDUCAÇÃO> / Formação de oficiais /

PS (1) - Atualmente o atendimento aos C-APA obedece ao critério de voluntariado para capitães-de-corveta.

PS (2) - O CIAW já dispõe hoje de um "Curso à Distância" pronto para ser ministrado via Intranet. Trata-se de um expedito de O&M, estando o mesmo em fase de receber a aprovação da DEnsM para ser incluído no PGI para o segundo semestre deste ano.

WS/FE/10/T  
 P:\US\GM10\GM11\MEMO\PV-083.FAC

BRASÍLIA, DF.

Nº 4

Em 14 de março de 1997.

MEMORANDO

Do: Ministro da Marinha  
 Ao: Exmº Sr. Diretor-Geral do Pessoal da Marinha  
 Assunto: Atualização da Escola Naval

1. Comunico a V. Exª que, em recente visita à Escola Naval, pude identificar uma série de deficiências que recomendam providências de caráter imediato.

2. A partir do que me foi apresentado pelo Comandante da EN, ora estabeleço as seguintes orientações gerais:

a) reavaliar a distribuição de atividades acadêmicas, considerando que, muito embora a formação do Aspirante deva ser ampla, abrangendo o preparo intelectual, o profissional, o cultural e o físico, a prioridade deve estar centrada no intelectual. Adotar, de forma intensiva, as técnicas modernas de ensino, de modo a não crescer ou até mesmo reduzir a carga horária de aulas teóricas e aumentar a responsabilidade individual de estudo e pesquisa;

b) repensar o ensino profissional naval, de modo a acabar com a divisão departamental hoje existente, Armada – Fuzileiros Navais – Intendentes de Marinha, mantida, evidentemente, a orientação profissional curricular necessária à formação de cada Corpo. Auxiliar os Aspirantes na opção de Corpo, por intermédio de um trabalho eminentemente informativo, evitando a competição exacerbada entre os representantes do CA\CFN\CIM, envolvidos no processo;

c) equacionar, a curto prazo, o problema dos livros didáticos, cuja posse pelos Aspirantes deve ser mandatória. Para tal, deverá ser considerada a constituição de uma biblioteca de livros didáticos (aqueles constantes das bibliografias curriculares), em conjunto talvez, com a concessão de ajuda de custo específica para o Aspirante adquirir os livros previstos para o ano letivo (de forma análoga ao credifarda).

d) reformular a concepção da biblioteca da Escola. Considerar a transformação do antigo cinema/ginásio em uma moderna biblioteca de consulta e de lazer, dotada, além de compêndios atualizados para pesquisa e desenvolvimento cultural, de recursos de informática, incluindo o acesso a redes externas de informação;

e) recuperar de forma ampla as instalações físicas da EN, nos moldes da reforma em curso no Edifício Almirante Tamandaré. A recuperação deverá prever prioritariamente o redimensionamento e a modernização dos camarotes e alojamentos inclusive com a ocupação do setor ora destinado à enfermaria de aspirantes.

3. Adotar medidas de modo a permitir que a recuperação das instalações seja iniciada ainda em 1997, com duração máxima de dois anos e a implementação ao início de 1998, das ações na área de ensino. Em julho deste ano desejo ter uma apresentação preliminar dos currículos esboçados para os Aspirantes e um relatório de andamento das demais providências.

MAURO CESAR RODRIGUES PEREIRA  
 Ministro da Marinha

## CURSOS DA ESCOLA DE GUERRA NAVAL

\*(de acordo com as Normas sobre os cursos ministrados na EGN da DGPM aprovadas em 24/02/99)

CURSOS	PROPÓSITO GERAL	PROPÓSITO ESPECÍFICO	PESSOAL A QUE SE DESTINA	DURAÇÃO DO CURSO	REGIME DO CURSO	AValiaÇÃO	INÍCIO DO CURSO
<b>C-EMOI</b> (Curso de EM para oficiais intermediários)	<b>Essencialmente doutrinário</b>	"Proporcionar aos oficiais..., basicamente, a aquisição das noções de trabalho em grupo e de Planejamento Militar"	Oficiais do CA, CFN, CIM, CETN, CSM, QCOM, QOAM e QAFO (Capitães-Te-nentes pela ref. (*))	- 2 anos (fase por correspondência) - 3 meses (fase presencial) (12 semanas pela ref. (*))	Por correspondência (1ª fase), e Presencial (2ª fase), com frequência obrigatória em regime de tempo integral (3 turmas anuais, seqüências com 90 oficiais cada, em média)	Provas escritas sobre lotes avulsos variáveis para os quadros e corpos (fase por correspondência) Avaliação normal classificatória (fase presencial)	1997 (fase por correspondência) 1997 (fase presencial - Para os oficiais com Curso Básico completo)
<b>C-EMOS</b> (Curso de EM para oficiais superiores)	<b>Primordialmente doutrinário</b> , admitindo-se que sejam apresentados aspectos conjunturais pertinentes.	"Ampliar conhecimentos dos oficiais..., visando funções de EM e assessoria de alto nível, com ênfase em Planejamento Estratégico e Operações Navais"	Oficiais do CA, CFN e CIM, especificamente designados (CPO + Exame de Seleção) ("previamente relacionados" - ref. (*))	1 ano letivo (ref. (4))	Presencial, com frequência obrigatória em regime de tempo integral (ref. (*))		1998
<b>C-Sup</b> (Curso Superior)	<b>Complementação</b> à preparação e à experiência já adquiridas no decorrer da carreira	"Ampliar conhecimentos dos oficiais..., visando funções de assessoria de alto nível, com ênfase em Administração"	Oficiais do Corpo de Eng. Navais (EN), CSM, Quadro Técnico (T) e Capelães navais (CN), previamente selecionados (ref. (*))  Oficiais do CA, CFN e CIM, especificamente designados (CPO + Exame de Seleção)	1 ano letivo (2 meses para cada lote) ao longo do curso (ref. (*))  1 ano letivo	Por correspondência (3 lotes avulsos)  Presencial, com frequência obrigatória em regime de tempo integral.	Provas escritas na EGN (variáveis para os Quadros e corpos)  Trabalho individual (Ensaio)	1998
<b>C-PEM</b> (Curso de Política e Estratégia Marítimas)	<b>Essencialmente crítico</b> (do autor do artigo)	"Complementar a qualificação dos oficiais..., visando o exercício de cargos na Alta Administração Naval	Oficiais CA, CFN, CIM, CETN, QMD-CSM (CETN e CN pela ref. (4)) (relacionados pela CPO - ref. (*))	1 ano letivo (ref. (*))	Presencial, em tempo integral com frequência obrigatória	Avaliação normal (do autor do artigo)	

**C-EMOI – Tópicos a serem abordados:****Na 1ª fase: apresentação de conceitos sobre:**

Emprego do Poder Naval; Administração; Logística; Direito Internacional Público; Inteligência (Logística e Mobilização pela ref. (\*))

e, noções básicas sobre o Processo Decisório

(Detalhamento adequado a cada C e Qd)

**Na 2ª fase: exercícios práticos** sobre Processo Decisório com ênfase no Processo de Planejamento Militar (PPM) e Estudo de Estado-Maior (EEM)

e, apresentação de conceitos básicos sobre: Liderança; Administração; Inteligência; Logística; Mobilização; Operações Navais; Aspectos do Campo Jurídico. (Aspectos das Ciências Jurídicas – ref. (4))

(Detalhamento adequado a cada C e Qd)

**C-EMOS – Tópicos a serem abordados:**

**Disseminar** os conceitos de mais alto nível de: Doutrina Naval e Emprego dos Componentes do Poder Naval

**Enfatizar:** Planejamento de nível operacional (comandante de Força e de Teatro de Operações) e suas vinculações com os níveis estratégicos e políticos, e Conceitos de Estratégia Militar principalmente os aplicáveis à Guerra Naval

**Apresentação** de problemas administrativos e legais mais prováveis.

**Transmitir** conhecimentos sobre: Logística; Política; Economia; Ciência e Tecnologia.

**C-Sup – Tópicos a serem abordados:**

Fundamentos e aspectos básicos sobre o Poder Marítimo (estudo e pesquisa)

Compreensão sobre: Política; Operações Navais; Estratégia; Doutrina Militar; Sistemas de Administração e de Planejamento de Alto Nível da Marinha; Ciência e Tecnologia. (Os lotes: Auxílio à tomada de decisões; Fundamentos de Estatística; de Aspectos do Poder Marítimo; de Administração Naval (Particularizações e detalhamento para cada C e Qd)

O Trabalho Individual: os demais aspectos.

Fundamentos e aspectos básicos, conjunturais e perspectivas sobre Poder Marítimo (estudo e pesquisa)

Conhecimento sobre: Política; Estratégia; Direito; Auxílio à tomada de decisões; Psicologia aplicada ao relacionamento funcional, Doutrina Militar, Emprego de Meios Navais; Sistemas de Administração e de Planejamento de Alto Nível da Marinha; Economia; Ciência e Tecnologia.

**C-PEM – Tópicos a serem abordados:**

– Currículo comum a todos os oficiais.

– **Análise perspectiva** (com ênfase no Poder Marítimo) da conjuntura nacional e internacional.

– **Abordar:** Planejamento de Alto Nível da Marinha, em particular o Planejamento Estratégico Naval (PEN)

– **Discussão** das Políticas e Doutrinas em vigor com estímulo para **criatividade** de novas soluções.

## CARREIRA DE PLANEJAMENTO (exceto FN)

	CA Oficiais da Armada	CA QTE CA Opção - Qualificação Técnica Especial	QC-CA QC-IM	IM	EN
<b>2º Ten.</b> Perman. planej. 2 anos	Embarque Concurso para EN		Embarque (Embarque ou Tropa para IM)  C-Esp	Embarque ou Tropa	XXX
<b>1º Ten.</b> Perman. planej. 3 anos	Embarque <b>Cursos de Ap:</b> - Superf. - Subm. - Aviação Naval - Hidrografia - Mergulho - Combate - Engenharia		Embarque (exceto IM)  C-Ap  Seleção CPO: Q-Of Arm. ou IM Quadro Técnico	C-Ap	Embarque ou Tropa (1 ano)
<b>CT</b> Perman. planej. 6 anos	<b>C-EMOI</b> Embarque: (2a; $\Sigma$ 6a)  C-ApA	<b>C-EMOI</b> Embarque: ( $\Sigma$ 6a)  C-QTE	<b>C-EMOI</b>  < 5 anos	<b>C-EMOI</b> Embarque: 2 anos  C-ApA ou C-Extr. pós-grad	<b>C-EMOI</b> Embarque: 4 anos (da EN) Todos os Cursos: De conc.: CPO RRM $\blacklozenge$ SAM  C-Extr. (Pós-grad.)
<b>CC</b> Perman. planej. 6 anos	Embarque $\Sigma$ 7 anos  C-EMOS ou C-Sup	Embarque: $\Sigma$ 6 anos  C-EMOS ou C-Sup. ou Novo Pós-grad. $\blacklozenge$ T	XXX	XXX  C-EMOS ou C-Sup.	Emb. (desejável): 1ano Habil. especif. 3 anos  Curso Superior
<b>CF</b> Perman. planej. 6 anos	Embarque: $\Sigma$ 8 anos (2 anos Of -Sup.)	Embarque: $\Sigma$ : 6 anos	XXX	Embarque $\Sigma$ 3 anos	Habil. especif.: 4 anos
<b>CMG</b> Perman. planej. 6 anos	Emb. $\Sigma$ 9 anos Comando: 1 ano (Of. Sup.)  C-PEM ou equiv.	Emb. $\Sigma$ 6 anos Comando ou direção: 1 ano (Of. Sup.)  C-PEM ou equiv.	XXX	Direção: $\Sigma$ 1 ano  C-PEM ou equiv.	Habil. especif. 1 ano  C-PEM ou equiv.

## CARREIRA DE PLANEJAMENTO (exceto FN) – continuação

	<b>Md</b>	<b>CD</b>	<b>S</b> (Apoio à Saúde)	<b>T</b> (Concurso + AA + AFN e com curso superior)	<b>AA</b> (Qd Auxiliar da Armada)
<b>2º Ten.</b> Perman. planej. 2 anos	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
<b>1º Ten.</b> Perman. planej. 3 anos	<b>C-Ap</b> ou Residência Médica	<b>C-Ap</b>	<b>C-Ap</b> (p. EF e F)	XXX	XXX
<b>CT</b> Perman. planej. 6 anos	<b>C-EMOI</b>  CPO: RRm → SAM  Habilit. especif.: 4 anos  Emb/Tropa: 1 ano (como IT e CT)	<b>C-EMOI</b>  CPO: RRm → SAM  Habilit. especif.: 4 anos  Emb/Tropa: 1 ano (como IT e CT)	<b>C-EMOI</b>  CPO: RRm → SAM  Habilit. especif.: 4 anos	<b>C-EMOI</b>  CPO: RRm → SAM  Habilit. especif.: 4 anos	<b>C-EMOI</b>  CPO + Curso grad. Superior;  AA → T
<b>CC</b>	<b>C-Extr.</b> (pós-grad.)  Habilit. especif.: 3 anos	<b>C-Extr.</b> (pós-grad.)  Habilit. especif.: 3 anos	<b>C-Extr.</b> (pós-grad.)  Habilit. especif.: 3 anos	<b>C-Extr.</b> (pós-grad.) ou <b>CAp A</b>  Habilit. especif.: 3 anos	XXX
<b>CF</b>	<b>Curso Superior</b>  Habilit. especif.: 4 anos	<b>Curso Superior</b>  Habilit. especif.: 4 anos	<b>Curso Superior</b>  Habilit. especif.: 4 anos	<b>Curso Superior</b>  Habilit. especif.: 4 anos	XXX
<b>CMG</b>	Habil. especif. 1 ano  <b>C-PEM</b> ou equiv	Permanência máxima: 5 anos	Permanência máxima: 5 anos	Permanência máxima: 5 anos	XXX

## ESCOLA DE GUERRA NAVAL

	ÁREA I	ÁREA II	ÁREA III	ÁREA IV	ÁREA V	CARREIRA PÓS GM	Nº DE ALUNOS
C-EMOI p/correspondência	PPM	EEM, Liderança, Adm. Naval, Logística e Mobilização, Adm Financeira, Contabilidade, Orçamento e Abastecimento	Direito, Inteligência	Operações Navais, GE, Sensores e Mísseis, Guerra NBQ, Emprego da Aviação e CNTM	XXX	CT c/7 a 09 anos de carreira	427
C-EMOI presencial	PPM	EEM	XXX	XXX	XXX	CT do CA, CFN, e CIM e do QC	61 (3 turmas/ano)
Concurso p/C-EMOS/C-Sup	PPM	Serviço de Intendência, Administração, Logística e Mobilização, e Economia	Política e Relações Internacionais, Aspectos do Poder Marítimo, Inglês, História, Geografia, e Inteligência	Operações	Operações de FN	CC 13 a 14 anos	395 (Inscritos p/2000)
C-EMOS	PPM	Administração Naval Logística EEM	Política, Estratégia, Inteligência, Relações Internacionais e Direito	Operações Navais e Jogos de Guerra	Operações da ForDbq e Terrestres de Caráter Naval; Temas Navais de alto nível	CC/CF 14 a 16 anos	70
C-Sup	PPM	Adm. Naval Logística EEM Atividades de Apoio Jogo de Empresas/OMPS	Política, Estratégia, Inteligência, Relações Internacionais e Direito	Operações Navais e Jogos de Guerra	Operações da ForDbq e Terrestres de Caráter Naval;	CC/CF 14 a 16 anos	61
C-Sup p/correspondência	XXX	Auxílios à tomada de decisão; Adm. Naval, Sist. de Adm. e Planejamento de alto nível da Marinha*, Ciência e Tecnologia*	Aspectos do Poder Marítimo Estratégia* e Política	XXX	XXX	CC/CF 14 a 16 anos (* = ensaios)	101 (T, EN, MD, CD, S e CN)
C-PEM	XXX	Sistemas Administrativos, Conjuntura Econômica e Mobilização	Política, Relações Internacionais, Estratégia, Política Marítima, Assuntos Psicossociais, Política Naval e Trabalhos Individuais	Poder Naval	XXX	CMG 23 a 25 anos	41
INSTRUTORES	Of. Ativa = 04 Of. RRm = 08	Of. Ativa = 03 Of. RRm = 04	Of. Ativa = 04 Of. RRm = 06	Of. Ativa = 09	Of. Ativa = 04	Total = 24 ativa 18 RRm	Total: 754

**MARINHA DO BRASIL  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL**

**ALOCUÇÃO DE ENCERRAMENTO DO C-EMOS/C-SUP - 1999**

Excelentíssimo Sr. Almirante-de-Esquadra SÉRGIO CHAGASTELES, Comandante da Marinha, Exm<sup>o</sup> Sr. Almirante-de-Esquadra JOSÉ ROBERTO ACCIOLY FRAGELLI, Diretor-Geral do Pessoal da Marinha, Exm<sup>o</sup> Senhores Almirantes-de-Esquadra Membros do Almirantado, Exm<sup>o</sup> Senhores ex-Ministros da Marinha e ex-Diretores desta Escola, Exm<sup>o</sup> Senhores Almirantes, Generais e Brigadeiros, Senhores Adidos Navais, Comandantes, Oficiais, Senhoras e Senhores.

Anualmente, há oitenta e cinco anos, a Escola de Guerra Naval repete a sua rotina de transmitir o conhecimento vigente, na Marinha e no país, e o pensamento em curso no mundo, nos campos da ciência política, da estratégia e da tática, das operações navais, da administração e da economia, aos oficiais-alunos, que aqui vêm dos mais diferentes setores da Marinha, para realizarem os seus cursos.

O encerramento do ano letivo é, tradicionalmente, como hoje, uma ocasião em que comemoramos a diplomação dos oficiais alunos dos nossos cursos de altos estudos. É, também, uma ocasião para se refletir sobre os resultados alcançados e, por essa razão, farei breves comentários sobre a condução das atividades acadêmicas em 1999, em face das expectativas e curiosidades suscitadas, devido as alterações nos cursos regulares nos últimos quatro anos.

Antes, porém, cabe ser ressaltado que a Escola de Guerra Naval realiza anualmente seis cursos, sendo dois por correspondência, um exame de âmbito nacional, além de participar de simpósios de âmbito nacional e internacional.

Neste ano, o curso de mais alto nível, o Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM), aplicável aos capitães-de-mar-e-guerra, não foi realizado, em virtude de uma reavaliação que a Alta Administração Naval fez de seu posicionamento na carreira. No entanto, foi uma boa oportunidade para que fosse atualizado todo o seu currículo e o seu conteúdo programático para o ano 2000.

As alterações que foram propostas ao Estado-Maior da Armada visaram aprimorar os conhecimentos dos alunos no que concerne aos aspectos da conjuntura nacional e internacional, do planejamento de alto nível da Marinha, em particular do Planejamento Estratégico Naval, e reforçar o estímulo à criatividade e à discussão das políticas e doutrinas em vigor, visando à evolução do pensamento naval.

O segundo, o Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores (C-EMOS) foi ministrado para trinta e quatro oficiais dos Corpos da Armada, de Fuzileiros Navais e de Intendentes da Marinha, e para cinco oficiais estrangeiros, das Marinhas da Argentina, dos Estados Unidos da América, da Itália, do Paraguai e do Peru, que certamente sairão desta Escola com uma bagagem maior de conhecimento para o exercício de funções de Estado-Maior e de assessoria de alto nível, notadamente na área de operações navais.

O terceiro, o Curso Superior (C-Sup), foi ministrado para cinquenta oficiais dos Corpos da Armada, de Fuzileiros Navais e de Intendentes da Marinha, que sairão da Escola com uma gama de conhecimentos que os deixará melhor preparados para o exercício de funções de assessoria de alto nível, sobretudo as relacionadas com as atividades de Administração Naval.

Os dois cursos, anteriormente mencionados, que substituíram o antigo Curso de Comando e Estado-Maior (C-CEM), diferem em seus propósitos no tipo de assessoria a que se prestam, ou seja, assessoria de alto nível em operações navais e de alto nível em administração naval, respectivamente.

Observou-se que os assuntos que fundamentam ambos os cursos são da mesma natureza, isto é, a estrutura organizacional da Marinha, as mesmas metodologias de gerência, ou seja, o Processo de Planejamento Militar e o Estudo de Estado-Maior, a mesma metodologia financeira, isto é, o Plano Diretor, e a mesma estrutura de pessoal e de ensino. Isso permitiu o encaminhamento ao Estado-Maior da Armada, de propostas de alteração curricular relativas a esses cursos para o próximo ano, visando otimizar o tempo alocado ao desenvolvimento das disciplinas e priorizar os assuntos que contribuem mais diretamente para os seus propósitos. Dentro desse enfoque foi possível juntar, para os dois cursos, aulas, palestras, conferências e debates, que fossem semelhantes, e aumentar a carga horária das disciplinas de "Estudos de Estado-Maior" e de "Planejamento Militar". Acresça-se, ainda, que os oficiais egressos de ambos os Cursos acham-se sujeitos ao exercício das mesmas funções de cunho operacional e administrativo no decorrer subsequente de suas carreiras e que, portanto, devem estar devidamente preparados para exercê-las. A diferenciação curricular entre os dois cursos recairá, essencialmente, nos trabalhos individuais, e nas atividades ligadas aos jogos de guerra e de empresa, e de seus planejamentos.

O quarto, o Curso Superior por Correspondência, aplicável aos oficiais dos Corpos de Engenheiros, de Saúde e Auxiliar da Marinha, foi ministrado a sessenta e três oficiais que se beneficiarão de um melhor preparo para o desempenho de funções de assessoria de alto nível, sobretudo na área de administração.

A Escola de Guerra Naval está avaliando a possibilidade de complementar esse curso com o ensino a distância, de modo que a orientação a ser dada aos cursantes, no que tange ao seu conteúdo programático e a avaliação de provas e ensaios, possa ser feita sem a necessidade de deslocamento dos Oficiais de suas sedes. Embora a EGN já esteja instalando uma rede de comunicações e de computadores que atenderia a tal necessidade, a infraestrutura humana, para realizá-lo, será difícil de obtê-la em um curto prazo.

O quinto, o Curso de Estado-Maior para Oficiais Intermediários (C-EMOI), em sua fase presencial, aplicável aos capitães-tenentes de todos os corpos e quadros, teve seu início em 1997, e constituiu-se em um divisor de águas em termos de preparo e qualificação profissional dos nossos Oficiais. Tornou-se um curso com muitas expectativas com relação a seus resultados, devido ao ineditismo em nossa Marinha, em face da ausência de três meses que os Oficiais ficam de suas OM e das despesas decorrentes de suas movimentações para realizá-lo.

Nele enfatiza-se o ensino do Processo de Planejamento Militar, do Estudo de Estado-Maior, e os assuntos ligados à Administração Naval. Também propicia o nivelamento de conhecimentos e a padronização de procedimentos, além de transmitir uma visão ampla de nossa instituição e de ensinar a troca de experiências profissionais entre os próprios oficiais-alunos.

É certo que, ainda, paira em alguns, a incerteza sobre a validade de determinados conhecimentos serem ministrados a oficiais de determinados quadros, que dificilmente estarão envolvidos em planejamentos militares, mas esses oficiais, como técnicos, poderão ser requisitados a prestar assessoria a um estado-maior e, nessa circunstância, os conhecimentos adquiridos serão primordiais para uma melhor qualidade dessa assessoria.

Os comentários favoráveis ao curso, que temos recebidos na Escola de Guerra Naval, de oficiais que já cursaram e de comandantes desses oficiais, fazem-nos crer que foi uma medida muito acertada, a decisão tomada pela Alta Administração Naval de implementá-lo.

Acreditamos que melhores reflexos desse curso serão mais sentidos a partir de 2004, quando as primeiras turmas que realizaram o C-EMOI, fase presencial, vierem realizar o Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores ou o Curso Superior. Atualmente, seiscentos e quarenta e sete oficiais já o concluíram, sendo duzentos e setenta e dois neste ano.

Finalmente, o Curso de Estado-Maior para Oficiais Intermediários (C-EMOI), por correspondência, que já é tradicional nesta Escola, pois corresponde ao antigo Curso Básico.

Assim como o Curso Superior por correspondência, a EGN, também, estuda a possibilidade de tornar um curso de ensino a distância, pois a parte física de instalações de comunicações e computadores já está sendo instalada, mas de igual modo, como já mencionado, teremos a necessidade de uma melhor infra-estrutura humana e administrativa para apoiá-lo. No momento temos quatrocentos e quatorze oficiais realizando esse curso.

Na Escola, neste ano, realizou-se o I Simpósio de estratégia entre as Escolas de Guerra Naval do Brasil e da Argentina. Nele foram tratados quatro temas de especial interesse para ambas as marinhas, quais sejam: Teoria e Manobra de Crises Político Estratégicas, Bases para uma Decisão Estratégica, Medidas de Fomento de Confiança Mútua, e Estratégia Operacional.

Igualmente, representantes desta Escola estiveram na Escola de Guerra Naval da Marinha dos Estados Unidos – Naval War College – em dois importantes seminários. O primeiro, com a participação de várias marinhas do continente americano, tratou dos aspectos inerentes ao emprego de regras de comportamento operativo, no âmbito de uma força multinacional. O segundo seminário, que contou com a participação de setenta e três países, que se fizeram representar por Almirantes, discutiu-se temas relevantes relacionados ao emprego do Poder Naval no século XXI.

Somando-se às diversas atividades da Escola de Guerra Naval, mencionamos, ainda, a realização de vários jogos de guerra, com destaque para o jogo OPERATLAN, o de maior importância para a Marinha, e o jogo AZUVER, exercitado em conjunto com as escolas congêneres da Aeronáutica e do Exército.

A Escola de Guerra Naval apoiou, também, a realização de simpósios na área da Diretoria de Assistência Social da Marinha, do Centro de Análises de Sistemas Navais, do curso de planejamento estratégico afeto a gestão contemporânea patrocinado pelo EMA, além de ter cedido as instalações para as reuniões de planejamento da OPERAÇÃO UNITAS XL.

#### MEUS CAROS OFICIAIS-ALUNOS QUE HOJE SE DIPLOMAM!

Com esse meu relato sobre as atividades de nossa Escola de Guerra naval, no decorrer deste ano, puderam os senhores perceber a multiplicidade e a riqueza dos assuntos que aqui são tratados, o que a torna um centro de ensino de excelência, onde se valoriza a competência profissional e o preparo intelectual.

Neste dia de júbilo, a Escola de Guerra Naval congratula-se com os senhores, Oficiais do Corpo da Armada, do Corpo de Fuzileiros Navais, do Corpo de Intendentes da Marinha e das Marinhas amigas, por atingirem os seus propósitos e por cumprirem, com êxito, mais essa etapa de suas carreiras.

Ao alcançarmos a fronteira do próximo milênio, acredito que é claramente percebida a vizinhança de grandes mudanças por que passa, não só o país, mas o mundo. Não falo apenas no desenvolvimento tecnológico, mas também nas novas técnicas, procedimentos e regras empregadas e utilizadas pelas Marinhas dos diversos países.

A necessidade de mudar tem muito a ver com o que esta Escola faz e vem fazendo durante todos esses anos. Aqui instigamos as mentes, apresentamos o que já foi testado, a doutrina, e, principalmente, caminhos alternativos; incentivamos o gosto pela pesquisa, pela análise racional, enfim, esperamos ter contribuído para a preparação de líderes, daqueles que a Marinha necessita e que fazem o diferencial, que são multiplicadores de cada ação desenvolvida e cuja escassez é percebida, ainda mais, torna-se crítica, em época de rápidas mudanças.

Os senhores, doravante, assumirão novas responsabilidades mercê dos novos conhecimentos adquiridos, da ampliação de suas cultura naval e militar, e por passarem a ser detentores de novas informações que, com certeza, aumentarão as suas capacidades de melhor assessorar no mais alto nível, de planejar operações e a administração, de analisar o emprego de forças, e, principalmente, de exercer futuros cargos de comando e direção. Tenho a firme convicção de que o trabalho aqui efetuado, estritamente direcionado para o melhor preparo profissional dos senhores, logrará o êxito esperado por todos nós.

Cabe, ainda, ressaltar que muito se deve ao apreço de Comandantes, Diretores, Instrutores, Palestrantes e Conferencistas das inúmeras organizações e dados do dia-a-dia de suas administrações, possibilitando aos Oficiais-Alunos, assim, uma melhor análise e avaliação das conjunturas.

Tenho a certeza de termos, todos, cumprido as nossas missões: a EGN por ter proporcionado, aos senhores, as ferramentas necessárias para, em seus setores, desenvolverem uma assessoria de alto nível aos seus Chefes e Superiores; os Senhores por buscarem e obterem, por meio do estudo e da pesquisa o conhecimento necessário para situar a Marinha e o País no cenário mundial vigente.

Porém, conclamo a todos a continuarem na busca incansável de novos conhecimentos, afim de poderem se posicionar, sempre, a frente dos desafios que se lhes apresentarão, e para cujas soluções, a Marinha espera, dos senhores, uma assessoria plena de recursos, segura nos argumentos, profissional e inovadora.

Lembrem-se "nunca ande pelo caminho traçado, pois ele conduz somente até onde os outros foram".  
Parabéns! Bons ventos e muito êxito!



# OS PROBLEMAS DE SEGURANÇA DA EUROPA – UMA REVISÃO\*

ARMANDO AMORIM FERREIRA VIDIGAL  
Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>)

---

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO  
A GUERRA FRIA  
O FIM DA GUERRA FRIA  
A TRANSFORMAÇÃO DA OTAN  
NOTAS

## INTRODUÇÃO

O sistema de equilíbrio de poderes, estabelecido na Europa logo após as guerras napoleônicas, na Conferência de Viena (1815), chegou ao fim ao término da Segunda Guerra Mundial: as principais potências européias, com a única exceção da União Soviética, com suas economias arrasadas pela guerra e seus impérios de ultramar em processo acelerado

de decomposição (chegava ao fim a era do imperialismo), perderam a condição de grandes potências. Países derrotados na guerra, como a Alemanha e a Itália, ou vencedores, como a França e o Reino Unido, não tinham condições de, sem auxílio, reerguerem-se das ruínas deixadas pelo conflito.

No continente europeu, a União Soviética aparecia como a única potência de caráter global (superpotência) ou, pelo menos, assim

\* N.R.: O presente trabalho é uma atualização e revisão do artigo "Europa: uma Análise Politico-Estratégica", publicado na *Revista Marítima Brasileira (RMB)*, 2º trim. 96, pág. 67 a 80. Foi escrito em fevereiro de 2000.

parecia na época.<sup>1</sup> Ao secular expansionismo russo, antes sob inspiração do pan-eslavismo e agora dos princípios do marxismo-leninismo, só se opunha o poder dos Estados Unidos.

O caráter antagonístico dos sistemas político e econômico das duas superpotências levou-as à disputa pela hegemonia mundial, e nesse contexto a Europa, sem sombra de dúvida, era o prêmio maior.

## A GUERRA FRIA

A divisão política da Europa antes da Segunda Guerra Mundial (1936) era a mostrada na figura 1. Quase ao fim da guerra, porém, em 1944 e 1945, a URSS anexou uma série de novos territórios: parte da Lapônia, tirada da Finlândia; os três estados bálticos – Estônia, Letônia e Lituânia; a Polônia Oriental, rebatizada de Bielorrússia e incorporada à União Soviética (em compensação, a Polônia pôde expandir o seu território para oeste até a linha Oder–Neisse, ficando, pois, com o que era a Prússia Oriental; uma pequena parte desta, porém, com o nome de Kaliningrado, foi anexada à Rússia, embora fisicamente separada dela pelos estados bálticos); a província da Rutênia, da ex-Cecoslováquia, incorporada à Ucrânia (hoje a província pertenceria à Eslováquia); as províncias romenas da Bucóvia, também incorporada à Ucrânia, e da Bessarábia, que com o nome de Moldova (antiga Moldávia) passou a constituir mais um estado da União Soviética.

A figura 2 mostra esta expansão soviética.

Este redesenho geopolítico do leste europeu foi feito para ficar: a única mudança ocorrida até hoje, passados 55 anos, foi a independência dos estados bálticos. Parte significativa da política soviética durante o período da Guerra Fria foi inspirada no desejo da URSS de ver as novas fronteiras reconhecidas pelos Estados Unidos e pela Europa. É fácil compreender que daí poderão resultar futuros problemas, que se intensificarão na

medida em que se enfraqueça a Rússia (apesar da atual crise política e econômica da Rússia, as contestações só não se fizeram maiores – a Romênia tem explicitado a sua insatisfação ainda de maneira comedida – devido ao enorme arsenal nuclear russo).

As anexações não foram, entretanto, os únicos avanços comunistas na Europa. Aproveitando a “ação libertadora” do exército vermelho, os soviéticos colocaram governos comunistas, fiéis a Moscou, nos países que iam sendo libertados do domínio nazista, criando uma zona de influência soviética (ver figura 2): em 45, foi a vez da Polônia; em 46, da Albânia; em 47, da Romênia e da Bulgária; em 48, a Checoslováquia e a Hungria, que haviam resistido às manobras iniciais comunistas, foram vítimas de golpes de estado e ficaram sob governo de líderes submissos à URSS; em 49, é formalizada a divisão da Alemanha, ficando a Alemanha Oriental, que correspondia à zona de ocupação soviética, com o nome de República Democrática Alemã, na esfera de influência soviética; até 1954, houve presença de tropas soviéticas em parte do território austriaco.

Embora os avanços do comunismo não se fizessem apenas na Europa, é fora de dúvida que, por sua importância histórica, econômica, cultural e até mesmo moral, a Europa era o foco principal da disputa entre os dois sistemas.

A doutrina da contenção, ou doutrina Truman, enunciada pelo Presidente Harry Truman, em março de 1947, anunciou o engajamento dos Estados Unidos numa cruzada anticomunista; no que se referia à Europa, a cruzada, mais do que o fortalecimento militar da Europa Ocidental, pretendia criar as condições para a sua recuperação econômica.

O plano Marshall, uma consequência direta da doutrina, foi lançado em julho do mesmo ano, com o propósito de criar as condições para a recuperação econômica da Europa. a



Figura 1

maneira julgada mais eficaz para deter o avanço comunista que, àquela altura, parecia irresistível. Seu êxito foi extraordinário, evitando que países como a França e a Itália, que tinham partidos comunistas poderosos, fossem governados pela esquerda, afastando-se de Washington e aproximando-se de Moscou.<sup>2</sup>

Em abril de 1949, foi assinada a Carta da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), cujos objetivos, como os do Plano Marshall, eram mais políticos e econômicos do que militares.

A idéia de uma aliança atlântica foi formulada pela primeira vez pelo Ministro das Relações Exteriores da Grã-Bretanha Ernest Bevin, no início de 48. Para ele, a única forma de impedir o avanço da onda soviética seria organizar e reforçar as forças éticas e espirituais da civilização ocidental.<sup>3</sup> Bevin via a ameaça soviética menos em termos militares do que morais: o verdadeiro perigo parecia estar no esgotamento moral e material de uma Europa Ocidental que, a despeito da ajuda do Plano Marshall, ainda parecia vulnerável à infiltração e à propaganda comunistas.<sup>4</sup>

As discussões que se arrastaram por todo o ano de 48 sobre os termos da Carta, com os Estados Unidos e o Canadá opondo-se a que esta impusesse qualquer obrigação militar específica, deixam claro que a ênfase era, de fato, mais política e econômica do que militar.

O verdadeiro espírito que orientou a criação da OTAN reflete-se no artigo II, pelo qual os signatários comprometiam-se a contribuir para o maior desenvolvimento de relações internacionais pacíficas e amigáveis por meio do fortalecimento de suas instituições livres, do estímulo a um melhor entendimento dos princípios sobre os quais tais instituições se baseiam e da promoção de condições de estabilidade e bem-estar. Eles se comprometiam, ainda, a procurar, com empenho, eliminar os conflitos existentes entre suas políticas econômicas e a estimular a colaboração

econômica entre cada um e todos os membros da aliança.<sup>5</sup>

Somente após o golpe de Praga e o bloqueio de Berlim foi incluído no texto definitivo do Tratado o artigo V, pelo qual os países signatários concordavam que qualquer ataque armado contra um ou mais de um dos membros na Europa ou na América do Norte seria considerado um ataque contra todos os membros e que cada participante da Aliança ajudaria a parte ou as partes atacadas, tomando todas as medidas que considerasse cabíveis, incluindo o emprego da força armada, a fim de restaurar e preservar a segurança internacional.<sup>6</sup>

Para os europeus, esse compromisso significava que os Estados Unidos não se omitiriam no caso de uma agressão soviética à Europa Ocidental, ao contrário do que, segundo eles, acontecera na Primeira e na Segunda Guerra Mundial, que só teriam ocorrido pela falta de um compromisso de envolvimento americano.

Para Stalin, a criação da OTAN não tinha nenhum significado maior e, por essa razão, ele não cuidou, naquela ocasião, de criar uma aliança que se contrapusesse a ela e nem mesmo determinou qualquer aumento significativo nos gastos militares soviéticos.<sup>7</sup>

O monopólio nuclear dos Estados Unidos, que perdurou até setembro de 49, contribuiu para dissuadir a União Soviética de atacar a Europa Ocidental, apesar da esmagadora superioridade soviética em armas convencionais, em especial em carros de combate; foi, porém, o desenvolvimento econômico ocidental que impediu que os partidos comunistas locais pudessem chegar ao poder. Mesmo depois que a URSS desenvolveu armas nucleares e seus vetores, até meados da década de 50 a superioridade americana, especialmente em termos de veículos lançadores, não alterou o quadro estratégico.

O "equilíbrio de terror" que depois se seguiu, com as forças nucleares dos Estados



Figura 2

Unidos e da União Soviética dispendo de uma capacidade mútua de destruição, tornou impensável um conflito global.

Sempre será muito difícil estabelecer a contribuição dos diversos fatores intervenientes (Plano Marshall, OTAN, o soerguimento moral do Ocidente, balanço nuclear, etc.) para a dissuasão, se é que, de fato, ela alguma vez foi necessária.

As elaboradas discussões sobre a guerra nuclear (os dois escorpiões presos na garrafa de Wohlstetter, a teoria da escalada de Herman Kahn, os conceitos de contraforça e contravalor, primeiro e segundo golpes, mútua destruição assegurada – o acrônimo inglês é MAD, louco, etc.) parecem, agora, à distância, um tanto ou quanto fora de qualquer realidade, parte de uma “estratégia do absurdo”.

As diversas concepções estratégicas, que durante o período da Guerra Fria moldaram a política externa dos Estados Unidos, sempre levando em conta a essencialidade da defesa da Europa Ocidental contra o comunismo – a contenção periférica de Truman; a estratégia de retaliação maciça, adotada na administração Eisenhower inspirada por John Foster Dulles; a estratégia de resposta flexível ou controlada, do período Kennedy-MacNamara; a Doutrina Nixon ou da distensão, cujo principal arquiteto foi Henry Kissinger, e que se prolongou até o final da década de 70, estabelecendo o pluralismo ideológico; o fim da distensão, consequência do recrudescimento do nacionalismo nos oito anos da administração Reagan (década de 80), que acarretou uma renovação da corrida armamentista, em especial com o projeto Guerra nas Estrelas – ora levaram os Estados Unidos a darem ênfase às armas nucleares, ora às armas convencionais; ora a adotarem uma política mais rígida para conter o comunismo, ora mais flexível, de coexistência pacífica, quase chegando à cooperação. Se algumas vezes a iniciativa era dos Estados Uni-

dos, com a União Soviética apenas reagindo, outras vezes a iniciativa era soviética e provocava reações dos americanos.

Para o futuro da Europa, dois acontecimentos do período da Guerra Fria iriam mostrar-se de grande importância: primeiro, a criação da OTAN e seus desdobramentos; segundo, os esforços de integração europeia, da qual uma etapa significativa foi a assinatura do Tratado de Roma, em março de 1957, que, junto com instituições já então existentes – a Comunidade Econômica do Carvão e do Aço e a Comunidade Europeia de Energia Atômica (EURATOM) –, tinha o objetivo de acelerar a recuperação econômica europeia através dos esforços coordenados de todos os países envolvidos, de modo a criar uma economia de escala capaz de fazer frente ao “desafio americano” no plano econômico.

## O FIM DA GUERRA FRIA

A queda do Muro de Berlim, em 1989, foi o acontecimento mais espetacular do processo de reunificação da Alemanha e tem sido considerada, pela maior parte dos analistas, como o marco que assinalou o fim da Guerra Fria, abrindo caminho para outros eventos significativos para o alívio das tensões daquele período.

Em novembro de 1990, em Paris, dois eventos sucessivos fizeram história. Os 16 países-membro da OTAN<sup>9</sup> e os seis países que ainda faziam parte do Pacto de Varsóvia<sup>10</sup> reuniram-se para negociar um acordo para a redução das Forças Convencionais na Europa – FCE ou CFE de “*Conventional Forces in Europe*”.<sup>10</sup>

O Tratado FCE, ao estabelecer que cada estado tem o direito de decidir se integra ou não uma aliança militar,<sup>11</sup> criou as condições para o fim do imperialismo soviético no leste europeu e pôs uma pá de cal no Pacto de Varsóvia, a adesão ao qual não se fazia livremente, diferentemente do que acontecia com a OTAN, uma associação de países livres.

As palavras de François Mitterand, ao assinar o tratado pela França, traduzem a importância histórica do acontecimento:

“Esta é a primeira vez na história em que nós vivemos uma profunda mudança no território europeu sem uma guerra ou uma revolução sangrenta. Não estamos sentados aqui como vencedores nem como vencidos, mas como países livres, iguais em dignidade”.<sup>12</sup>

É incontestável que esta transição pacífica, que teria continuidade com a Conferência para Segurança e Cooperação na Europa (CSCE), que discutiremos a seguir, só foi possível porque o líder soviético Mikhail Gorbachev havia compreendido que a União Soviética caminharia para o caos se não fossem feitas reformas profundas: sua economia não podia sustentar a disputa pela hegemonia mundial com os Estados Unidos e a sociedade soviética ressentia-se da falta de liberdade e aspirava por melhores condições de vida, pelo menos comparáveis com as da Europa Ocidental. Com coragem e determinação, ele deu início à reestruturação do sistema soviético, emperrado e incapaz de promover o desenvolvimento (a “perestroika”), ao mesmo tempo que punha em marcha a abertura política (a “glasnost”).<sup>13</sup> Ele só não compreendeu que uma vez iniciado o processo ele se tornaria incontrolável, e acabaria com a sua carreira política e com a URSS.

Após a assinatura do FCE, vieram juntar-se aos países-membros dos dois pactos militares os representantes de todos os demais países europeus,<sup>14</sup> dando início a mais uma CSCE.<sup>15</sup>

A CSCE 1990 produziu o documento que ficou conhecido como a Carta de Paris. A Carta vai além da preocupação da Ata de Helsinque (ver nota 15) com os direitos humanos, pois considera como objetivo básico dos países signatários a adoção da democracia pluralista como sistema de governo e da economia de mercado como instrumento indispensável para o pleno desenvolvimento

econômico. A Carta de Paris complementa, pois, o Tratado FCE, cobrindo os aspectos políticos e econômicos.<sup>16</sup>

As declarações entusiásticas dos principais dirigentes europeus ao fim da conferência prometiam ao mundo uma nova era de paz e de contínua prosperidade, com base no aperfeiçoamento da cooperação internacional. Entretanto, no mesmo instante em que se faziam esses prognósticos, as forças navais e aéreas dos Estados Unidos e aliados, em resposta à ocupação do Kuwait pelo Iraque, impunham a este rigoroso bloqueio naval e interdição aérea, ao mesmo tempo em que eram agrupados na região homens e equipamentos que, pouco mais tarde, esmagariam o Iraque, impondo-lhe uma paz que, hoje, transcorridos nove anos, ainda justifica sanções de toda ordem contra o país, as quais penalizam o povo mais do que o governo iraquiano.<sup>17</sup>

As conseqüências do fim da guerra fria para a Europa logo se tornariam evidentes.

Em agosto de 1991, antes mesmo da desintegração da União Soviética, o Presidente Bush anunciou a nova Estratégia de Segurança Nacional dos Estados Unidos<sup>18</sup>, que reflete o novo cenário político-estratégico resultante do fim da Guerra Fria e da esmagadora vitória da coligação liderada pelos Estados Unidos contra o Iraque.

Conforme veremos, em função desta Estratégia a OTAN irá mudar, o que afetará os problemas de segurança da Europa de maneira significativa.

Embora reconhecendo que a União Soviética representa ainda uma ameaça aos Estados Unidos, devido ao seu imenso arsenal nuclear, a nova Estratégia inova quando identifica que “o tráfico internacional de drogas é a maior ameaça à segurança nacional” americana, quando reconhece que “a tensão resultante dos desafios ambientais já está contribuindo para conflitos políticos” e que “as migrações estão atingindo escala sem precedentes, trazendo enorme quantidade de desafios sociais, eco-

nômicos, políticos e morais para as nações do mundo". A nova Estratégia ressalta, ainda, que será imprescindível combater a proliferação das armas de destruição em massa e da tecnologia de mísseis, estabelecendo-se um rigoroso controle das exportações para evitar que essas tecnologias possam ser transferidas para "países não confiáveis".<sup>19</sup>

O terrorismo, não mencionado na Estratégia, logo ocuparia um lugar de destaque no rol das preocupações norte-americanas.<sup>20</sup>

No que concerne especificamente à Europa, os Estados Unidos reconhecem que a eliminação da ameaça soviética afetará todo o seu sistema de alianças, muito especialmente sua relação com a Europa: como esta era considerada, durante todo o período de Guerra Fria, o mais provável objetivo da URSS no caso de um conflito, é natural que, ao diminuírem os receios com a segurança – que foi a principal motivação para que a Europa aceitasse a hegemonia americana – venham à superfície as diferenças de interesses e de visão entre os Estados Unidos e as nações européias.

A nova Estratégia representou uma verdadeira revolução no que diz respeito ao emprego do poder militar dos Estados Unidos e, ainda hoje, é a síntese do pensamento estratégico americano.<sup>21</sup>

A tentativa de Gorbachev de manter a unidade da União Soviética, propondo um novo Tratado da União que viesse substituir o de 1922, dando mais autonomia aos países participantes, fracassou, levando à desagregação do "império russo" em 1991, o que deu lugar à Comunidade dos Estados Independentes (CEI) – "Commonwealth of Independent States (CIS) – um fraco substituto para a URSS. A recusa dos estados bálticos em se integrarem à CEI prevaleceu, apesar das pressões da Federação Russa em contrário. Há, conforme veremos, fortes razões para os estados bálticos temerem a Rússia (ver nota 23).

A figura 3 mostra os estados que compunham a URSS e que agora, com a exceção da Estônia, Letônia e Lituânia, fazem parte da CEI. Também aqui, os problemas étnicos estão causando muitos e graves conflitos: o Afeganistão muçulmano confronta-se com a Armênia cristã na disputa do enclave de Nagorno-Karabach, hoje no Afeganistão mas com população majoritariamente armênia; a etnia russa da Moldova (13%) quer criar o Estado do Dnieper, que se agregaria à Federação Russa, mas a maioria da população, de origem romena (64,5%) quer que o país volte a ser uma província romena, de onde foi separado à força em 1945; a Ucrânia divide-se entre uma região leste russificada (21% da população é de etnia russa) e uma a oeste, radicalmente anti-russa (72,6% da população é de etnia ucraniana, além da presença de rutenos e romenos das províncias anexadas) e há, além disso, pendências com a Rússia relativamente à Criméia<sup>22</sup>; na Geórgia, a província da Ossétia do Sul pretende juntar-se à Ossétia do Norte, que faz parte da Federação Russa, e com ela formar uma Ossétia independente e muçulmana, e, também, a Abcázia luta para ter a sua autonomia consolidada; na Bielorrússia, há duas correntes em oposição, uma favorável à unificação com a Rússia (que, atualmente, parece ser a dominante) e outra totalmente contrária a isso.

A falta de unidade étnica, cultural e religiosa nesses países, bastante agravada pelo programa de "russificação" da União Soviética, posto em execução por Stalin para consolidar a União – migração, orientada pelo estado, dos russos para os países-membros da União Soviética – torna o sistema muito instável.<sup>23</sup> Dentro da própria Federação Russa, também ela um conglomerado de etnias e culturas diferentes, existem muitos problemas (Ossétia do Norte, Chechênia, etc.).

A Iugoslávia de Josip Broz Tito, uma federação multiétnica, constituída por seis repúblicas – Sérvia, Croácia, Eslovênia,

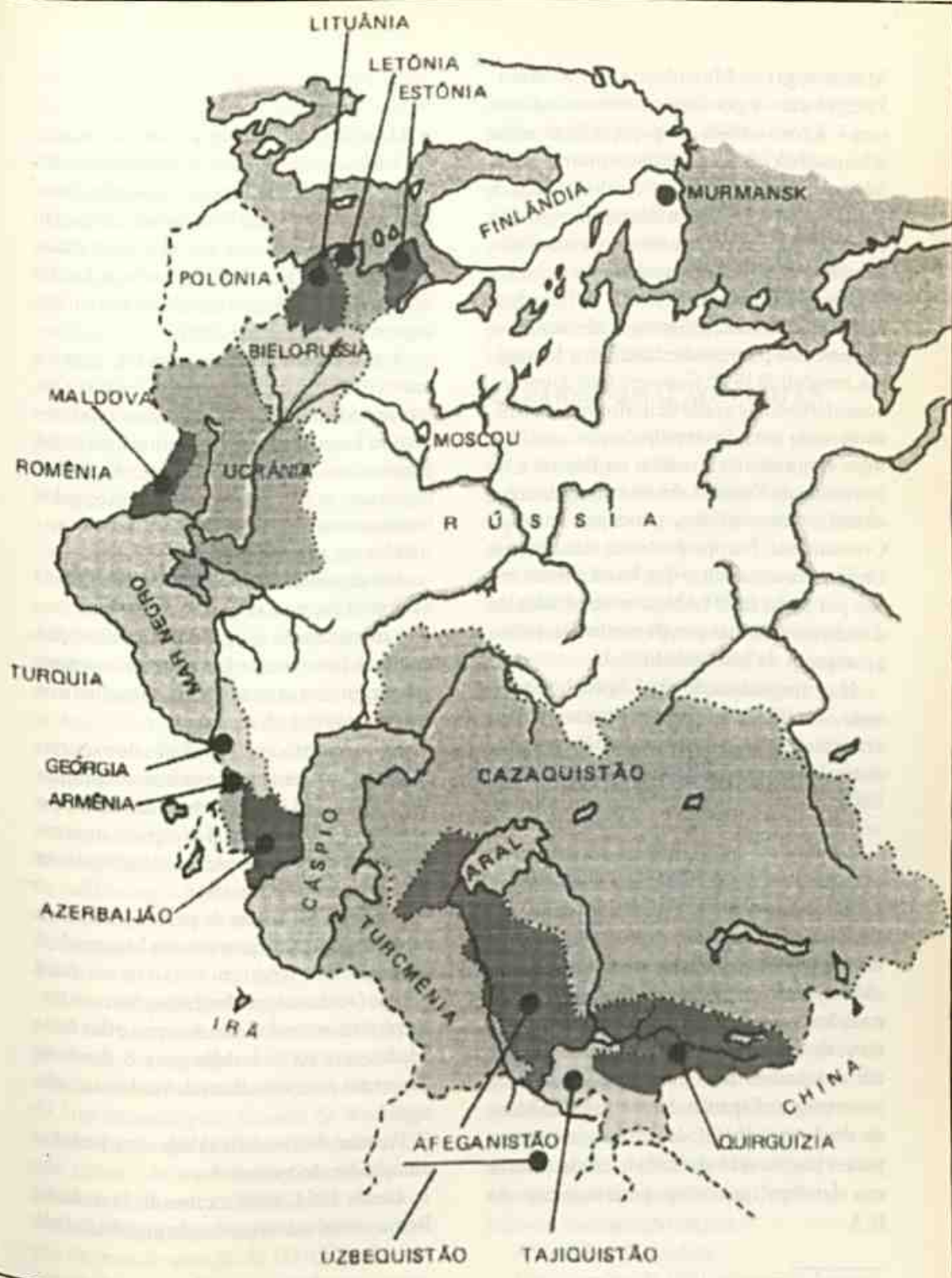


Figura 3

Montenegro, Macedônia e Bósnia-Erzegóvina – e por duas províncias autônomas – Kosovo (84% da população de etnia albanesa) e Vojvodina, ambas no território da Sérvia – desintegrou-se\*: a Eslovênia, a Croácia, a Macedônia e a Bósnia-Erzegóvina conseguiram o reconhecimento de suas independências pela Comunidade Econômica Européia (CEE) em dezembro de 1991; as duas repúblicas restantes, Sérvia e Montenegro, reuniram-se para fundar uma nova Iugoslávia, em abril de 1992. Como era fácil de prever, considerando-se a falta de uniformidade étnica de cada uma das repúblicas, os conflitos logo surgiram, na Croácia, na Bósnia e na província de Kosovo. As tentativas de solucionar esses conflitos, tanto por parte da Comunidade Européia como das Nações Unidas, fracassaram, o que levou à intervenção por parte da OTAN, com resultados de difícil avaliação mas que, de imediato, levaram à cessação da luta armada.

Já a fragmentação da Checoslováquia, onde conviviam duas etnias, de que resultou a criação da República Checa e da Eslováquia, deu-se de forma pacífica, a 1º de janeiro de 1993.

Há na Europa diversos outros problemas que afetam a segurança da região, como, por exemplo, os entre a Albânia e a Iugoslávia, entre a Macedônia e a Grécia (questão de símbolos e etimologia), entre a Hungria e a Romênia (a Transilvânia romena tem população majoritariamente magiar), entre a Hungria e a Eslováquia, entre a Grécia e a Turquia (em torno de Chipre), e assim por diante. A questão dos bascos tem sido causa de atos de terrorismo na Espanha, e o problema da Irlanda do Norte, apesar dos esforços recentes para a pacificação definitiva, ainda esbarra nos detalhes quanto ao desarmamento do IRA.

\* \* \*

O fim da Guerra Fria representou um estímulo à integração européia. A assinatura em Maastrich, Países Baixos, do Tratado da União e do Tratado da União Econômica e Monetária, por representantes dos 12 países então membros da CEE, transformou esta em União Européia (UE). Os dois tratados entraram em vigor a 1º de janeiro de 1993.<sup>24</sup>

A associação dos países da UE com os países da Associação Européia de Livre Comércio (AELC)<sup>25</sup>, para formar uma Zona Econômica Européia (ZEE), constitui uma etapa preparatória para que os países da AELC ingressem na UE, desde que aceitem e paulatinamente implementem os dois tratados assinados em Maastrich.

Já a admissão dos países do leste europeu à UE envolve uma série de dificuldades:

– encontram-se eles numa difícil transição política e econômica e levará um certo tempo até que atinjam as metas políticas e os índices econômicos exigidos pela UE;

– os seus principais produtos de exportação são os que têm gerado os maiores problemas dentro da União (têxteis, carvão, aço e produtos agrícolas), de modo que o ingresso deles tornará mais complexa a solução para as dificuldades já existentes;

– a livre circulação de pessoas dentro da comunidade, como previsto em Maastrich, é um empecilho, tendo em vista o receio que a Europa Ocidental tem das migrações crescentes provenientes do leste europeu e das facilidades que serão criadas para o fluxo de terroristas e narcotraficantes vindos daquela região.

Apesar dessas dificuldades, os pedidos de adesão são muitos.<sup>26</sup>

Desde 1954, antes mesmo do Tratado de Roma, existe uma organização cuja finalidade

\* NR.: Ver também *Conflito nos Balcãs – A participação do Brasil, sob a égide da ONU, na Força de Proteção da ex-Iugoslávia (UNPROFOR)* na *Revista Marítima Brasileira*, 4º trim./1996 – pág. 202 a 229.

é elaborar e implementar as decisões e ações da Europa que tenham implicações com a defesa: trata-se da União da Europa Ocidental – UEO (“Western European Union – WEU”), criada naquele ano por um Protocolo ao Tratado de Bruxelas de 1948 sobre Colaboração Econômica Social e Cultural e Autodefesa Coletiva entre os Estados da Europa Ocidental.<sup>27, 28</sup> Na atualidade, a UEO faz parte da estrutura da União Européia. Desde cedo, portanto, existe o germe do desejo europeu de uma maior independência em relação aos Estados Unidos e à OTAN na área militar. Contudo, há uma clara divisão entre os países-membros da UEO quanto ao grau desta independência.<sup>29</sup>

O Tratado de Maastrich prevê o estabelecimento de uma estrutura militar para a UE. Uma maneira que parece lógica de implementar essa decisão seria através da transformação da UEO numa organização com uma estrutura militar própria, semelhante à da OTAN, mas sem os Estados Unidos, capaz de responder às ameaças à segurança da Europa fora da área de atuação da OTAN. Pelo menos por algum tempo a idéia prevaleceu, alguns países-membros estabelecendo forças multinacionais no âmbito da UEO – como o Eurocorpo, envolvendo a Alemanha e a França e a brigada anfíbia anglo-holandesa – apesar da oposição de alguns países que se opõem à criação de qualquer estrutura militar no âmbito da UE.<sup>30</sup>

Um dos principais argumentos usados pelos defensores de uma força militar independente, desvinculada da OTAN, é o de que esta, institucionalmente, não pode atuar fora da área definida pelo Tratado de Washington, limitação que as forças vinculadas à UE não teriam. As transformações pelas quais passa no momento a OTAN estão tirando a força deste argumento, isto devido à expansão da área de atuação da OTAN (primeiro para incluir toda a Europa e, no futuro, talvez o mundo inteiro).

Não se pode, porém, ignorar os aspectos econômicos dessa questão: de 1988 a 1992 os países da UE gastaram apenas de 3 a 4 por cento de seus orçamentos de defesa para comprar dentro da Comunidade; no mesmo período, importaram dos Estados Unidos US\$ 18 bilhões em armas convencionais e exportaram para lá irrisórios US\$ 1,7 bilhão, com a conseqüente perda, nesse mesmo período, de 600 mil empregos na indústria militar (de um total de 1,6 milhão de empregos existentes).<sup>31</sup>

## A TRANSFORMAÇÃO DA OTAN

Com o fim da guerra fria, foi possível à OTAN realizar cortes profundos nas suas forças convencionais e reduzir significativamente o seu estoque de armas nucleares estacionadas na Europa.

O fim do Pacto de Varsóvia, em 1991, abriu o debate sobre o destino da OTAN.

Três diferentes opiniões logo dividiram os analistas ocidentais. Uma delas, que punha ênfase no artigo V do Tratado da Organização, apontava a extinção da OTAN como lógica, já que a ameaça externa representada pela União Soviética tinha desaparecido (evidentemente a União Soviética, e mais tarde a República Russa, apoiava este ponto de vista); outra, totalmente oposta, punha ênfase no artigo II do Tratado, e considerava a OTAN como o elemento-chave de uma nova estrutura de segurança européia que englobaria os aspectos políticos, econômicos e sociais mais do que os militares, sendo, pois, absolutamente necessário que ela se expandisse para o leste, com o propósito de aumentar a área de estabilidade na Europa, limitada até então apenas à Europa Ocidental; a terceira opinião era de que o destino da OTAN dependeria da maneira como ela iria resolver os problemas de segurança dali por diante e do grau de seu êxito na manutenção da paz.<sup>32</sup>

A decisão não tardou.

Em novembro de 1991, na reunião de cúpula da OTAN, em Roma, foi formulado um novo

conceito estratégico para a Organização, em perfeita consonância com a Estratégia de Segurança Nacional dos Estados Unidos e pondo a ênfase no artigo II do Tratado:

– a área de atuação da Aliança seria todo o continente europeu e não mais a área coberta pelos estados-membros (esta mudança permitiu a intervenção na Bósnia e em Kosovo);

– as ameaças à estabilidade seriam definidas não apenas em termos militares; a OTAN deveria estar preparada para intervir em disputas territoriais, rivalidades étnicas e problemas políticos e econômicos de toda ordem (é difícil imaginar um mandato mais amplo; na verdade, a OTAN assumia, em nome dos Estados Unidos, o papel de xerife da Europa);

– os objetivos tradicionais – defesa coletiva e manutenção do equilíbrio de poder na Europa – teriam a mais baixa prioridade no rol das preocupações da OTAN.<sup>33</sup>

O conflito na Bósnia-Erzegovina, em 1992, serviu para testar o desempenho da OTAN nas suas novas atribuições. O fracasso da UE e das forças de paz da ONU levou à intervenção da OTAN; esta, em 1995, conseguiu que as partes envolvidas no conflito assinassem o Acordo de Dayton, que pôs fim à luta interna; entretanto, como o país continua dividido em duas áreas, uma sob a influência de muçulmanos e croata-bósnios e outra sob a influência de servo-bósnios, debaixo de um governo central fraco, é muito possível que, quando as forças da OTAN se retirem, o conflito recomece com a antiga violência.<sup>34</sup>

Enquanto procurava solucionar o conflito bósnio, a OTAN buscou novos vínculos com os países do centro e do leste europeu: em janeiro de 1994, assinou com muitas nações européias, que não faziam parte da Organização, muito especialmente com as que tinham integrado a ex-União Soviética, os acordos conhecidos como Parceria para a Paz (PPP) – “Partnership for Peace” (PFP) – com o objetivo de atuar nas áreas econômica, política e social,

tendo em vista contribuir para a democratização, a estabilização, a segurança e o desenvolvimento da Europa do Centro e do Leste.<sup>35</sup>

A PPP deveria atuar junto com o Conselho de Cooperação do Atlântico Norte (CCAN) – “North Atlantic Cooperation Council” (NACC)<sup>36</sup> – e com os estados-membros da Organização para Segurança e Cooperação na Europa (OSCE)<sup>37</sup>, antiga CSCE, nas áreas de planejamento, orçamento e treinamento militar.

Estava claro, porém, que a PPP era apenas um estágio preliminar e que o verdadeiro objetivo da OTAN seria a sua expansão efetiva para o leste, com a adesão à organização dos países antes ligados à URSS.

Em setembro de 95, a OTAN definiu as condições em que a expansão ocorreria.<sup>38</sup> Em síntese, não haverá critérios fixos ou rígidos para a admissão, que será decidida caso a caso, sem que nenhum país não-pertencente à Aliança possa vetar ou influenciar o processo; os novos admitidos terão todos os direitos e obrigações dos antigos e terão de se conformar com os princípios, políticas e procedimentos seguidos pela Aliança à época de sua adesão. A expansão da OTAN não significará o esvaziamento do CCAN ou da PPP; pelo contrário, essas organizações continuarão vitais para manter estreita a cooperação para a segurança da Europa, tanto para os países que estiverem próximos de serem admitidos como para os ainda distantes disso ou que não estejam sequer sendo cogitados para admissão.

A oposição russa era ainda o maior obstáculo. Uma série de ações foi então executada para remoção desta dificuldade.

Em maio de 1997, foi assinado o Ato de Instituição de Relações Mútuas, Cooperação e Segurança entre a OTAN e a Rússia, com o objetivo de os contratantes “construírem juntos uma paz duradoura e abrangente na área Euro-Atlântica, baseada nos princípios da democracia e da segurança cooperativa”.<sup>39</sup>

O principal instrumento do Ato de Instituição é o Conselho Combinado Permanente entre a OTAN e a Rússia (CCP) – “Nato-Russia Permanent Joint Council” (PJC).

Reconhecendo as dificuldades que a Rússia teria para permitir a adesão da Ucrânia à OTAN, face à enorme importância desta para a Rússia, a OTAN procurou uma solução específica para o caso, que ficasse aquém da adesão mas que fosse além da Parceria para a Paz. Em julho de 1997, foi assinada a Carta para uma Relação Diferenciada da Ucrânia com a OTAN, que estabelece uma relação especial entre as duas. Diferentemente do Ato de Instituição, a Carta é um documento de “convergência”. Com a assinatura da Carta, a Ucrânia sentiu-se mais segura e pôde aproximar-se da Rússia de maneira mais construtiva,<sup>40</sup> um efeito talvez não esperado da assinatura deste documento.

Antes de prosseguir no seu projeto de expansão, a OTAN precisava ainda resolver uma questão muito sensível para a Rússia: a dos estados bálticos. A Rússia, conhecendo a pretensão dos estados bálticos de ingressarem na OTAN (são os que se sentem mais ameaçados por ela), usou todos os meios de pressão – políticos, econômicos e diplomáticos – para demovê-los, chegando mesmo a propor-lhes um tratado de não-agressão em que oferecia garantias unilaterais para a segurança deles, bem como um tratado mais amplo, que envolveria todos os países do Báltico (recusado por eles pois não viam nenhuma razão que justificasse um tratamento especial por parte da Rússia).

O fracasso da Rússia levou os Estados Unidos (e não a OTAN) a assinar, em janeiro de 1998, a Carta de Parceria que, embora mantendo abertas as portas para um eventual ingresso futuro desses países na OTAN, não assume nenhum compromisso mais específico nesse sentido, tornando assim o documento aceitável para a Rússia.<sup>41</sup>

A 13 de maio de 1998, na comemoração do 50º aniversário do levantamento do bloqueio de Berlim, o presidente Bill Clinton anunciou, num discurso feito naquela cidade, as prioridades da política dos Estados Unidos em relação à Europa:

“Nós procuramos uma parceria que seja ampla e aberta em seus objetivos, onde os benefícios e os encargos sejam compartilhados; procuramos um futuro estável e pacífico não apenas para nós, mas para todo mundo.

“Em primeiro lugar, vejamos a nossa segurança comum, da qual a OTAN é o alicerce...

“A OTAN de ontem guardava nossas fronteiras contra uma invasão militar direta. A Aliança de amanhã deve continuar a defender as nossas fronteiras agora ampliadas e deve se opor a ameaças contra a nossa segurança que, agora, têm origem fora dessas fronteiras – a proliferação das armas de destruição em massa, a violência étnica, o conflito regional...

“Segundo, nós devemos fazer mais para promover a prosperidade em toda nossa comunidade... A América continuará a apoiar a marcha da Europa no caminho da integração... Nós continuaremos a encorajar os passos de vocês para também aumentar a UE, eventualmente para que ela venha abranger toda a Europa Central e a Turquia.

“Nossa terceira tarefa é fortalecer o braço e estender o alcance da democracia...

“Nossa quarta e última tarefa é reforçar nossa cooperação global.” [trad. nossa]<sup>42</sup>

A campanha de convencimento prosseguiu com o pronunciamento da Secretária de Estado dos Estados Unidos, Madeleine Albright, em dezembro do mesmo ano, numa reunião do Conselho de Cooperação do Atlântico Norte (CCAN), em Bruxelas, quando ela sintetizou o ponto de vista do seu país relativamente à transformação da OTAN:

“– a Aliança deverá ser reforçada com a adesão de novos membros que deverão ser “capazes de participar da defesa coletiva; de assumir o compromisso de

enfrentar uma grande variedade de ameaças aos nossos interesses e valores compartilhados; e de agir em parceria com outros para assegurar estabilidade, liberdade e paz em toda a área transatlântica”;

– no período da Guerra Fria, os membros da OTAN podiam facilmente identificar “uma ameaça a nosso território e à nossa segurança, como previsto no artigo V”. As ameaças presentes e futuras, entretanto, podem vir “de muitas partes diferentes, inclusive de regiões além das fronteiras da OTAN”. Existe a possibilidade de “um ataque, desfechado por um estado marginal, com míssil balístico portando uma arma de destruição em massa”. Noutras palavras, acontecimentos “fora da área” – os que têm origem além das fronteiras da OTAN – podem afetar os interesses vitais da Organização;

– a tarefa-chave é achar “o equilíbrio adequado entre duas considerações: a de que as missões de defesa coletiva previstas no artigo V são vitais e a de que as tarefas fundamentais da Aliança estão intimamente relacionadas com a mais ampla defesa de nossos interesses comuns”.<sup>43</sup>

Finalmente o caminho estava preparado para o passo seguinte: admitir novos membros, selecionados entre os países antes sob domínio soviético, apesar da forte oposição da Rússia, oposição que, cada vez mais, parece dirigida especialmente ao público interno.

Em 1998, a Hungria, a Polónia e a República Checa foram admitidas como membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte.

Não se pode considerar ainda que a polémica sobre os destinos da OTAN esteja encerrada. Alguns, como Michael E. Brown,<sup>44</sup> querem que a OTAN se limite ao papel de dar a garantia estratégica de modo a assegurar a paz na Europa, deixando que a UE se volte para o desenvolvimento das instituições democráticas e do estado de direito, para a proteção das minorias, para a resolução paci-

fica dos conflitos e ampliação dos vínculos entre os países; noutras palavras, a expansão da UE é que deveria ser estimulada; outros, como Robert E. Hunter,<sup>45</sup> querem a OTAN – ainda que, no momento limitada ao teatro europeu, e muito cautelosa quanto à admissão de novos membros – atuante em todos os conflitos europeus e agindo para que o processo de expansão avance de forma firme e constante.

A possibilidade da expansão da área de atuação da OTAN “*out-of-Europe*” – a tese dos chamados “globalistas” – ganha adeptos dentro da OTAN. Para os Estados Unidos, se as forças da OTAN não forem empregadas em qualquer área do mundo onde os interesses do Ocidente estejam ameaçados, a OTAN terá a sua credibilidade abalada já que demonstrará não ter vontade política de usar o seu poder militar no ponto e no momento em que ele é mais necessário.

As transformações por que vem passando a OTAN não desviaram a UE da sua intenção de, como determinado no Tratado de Maastrich, desenvolver uma força militar autónoma, isto é, desvinculada da OTAN e sem presença dos Estados Unidos.

Em dezembro de 1999, os líderes da UE, em reunião realizada em Helsinque, tomaram a decisão política de promover a criação de uma força militar europeia até 2003. Certamente o fracasso da UE em resolver os problemas nos Balcãs, em especial em Kosovo, contribuíram para essa tomada de posição.

Na reunião dos ministros da defesa dos países integrantes da UE, realizada em Sintra, Portugal, em fevereiro de 2000, foi estabelecido um calendário para a criação da Força de Reação Rápida Europeia dentro do prazo preestabelecido. Esta força deverá reunir cerca de 60 mil homens e deverá estar apta a intervir em missões de vigilância, de manutenção da paz ou humanitárias.

Na próxima reunião dos ministros de defesa, programada para dezembro de 2000, serão

definidas as contribuições de cada país participante no que se refere a recursos financeiros, homens e equipamentos.<sup>46</sup>

Aparentemente, a UEO continuará com suas atuais funções mais ligadas ao planejamento.

Caso prevaleça a tese "globalista", ficará difícil identificar quando e em que circunstâncias será aplicada a Força de Reação Rápida Européia, já que a expressão "out-of-area" perderia todo significado no que se refere à OTAN.

A figura 4 mostra toda a complexidade das relações dos países da Europa entre si e com os Estados Unidos, mostrando como as diversas parcerias, representadas pelos organismos multilaterais existentes relativos à segurança euro-atlântica, se entrelaçam. Delimitam-se claramente os esforços europeus para a sua integração mas, também, a ação coordenada dos Estados Unidos para a manutenção de sua hegemonia.

A intervenção da OTAN em Kosovo abriu um precedente perigoso, já que ela se fez sem que o Conselho de Segurança das Nações Unidas fosse consultado, o que vai frontalmente contra o que determina a Carta das Nações Unidas.

O receio de uma mobilização civil, como a que ocorreu durante a Guerra do Vietnã, está levando os americanos a uma reformulação operacional que permita a "vitória sem perdas de vidas" (americanas, naturalmente). Ao evitar ou reduzir ao mínimo as operações terrestres, usando para isso o bombardeio aéreo de saturação do território inimigo, sem muita discriminação de alvos, como aconteceu de certa forma na Guerra do Golfo e de maneira absoluta em Kosovo, tem sido possível reduzir as baixas dos atacantes a valores insignificantes, mas à custa de danos consideráveis e muitas perdas de vida entre combatentes e não-combatentes do outro lado. O argumento de que as "armas inteligentes" tornam o ataque de precisão cirúrgica, dirigido

do exclusivamente contra alvos de valor militar, não tem se mostrado verdadeiro na prática. Kosovo é um bom exemplo.

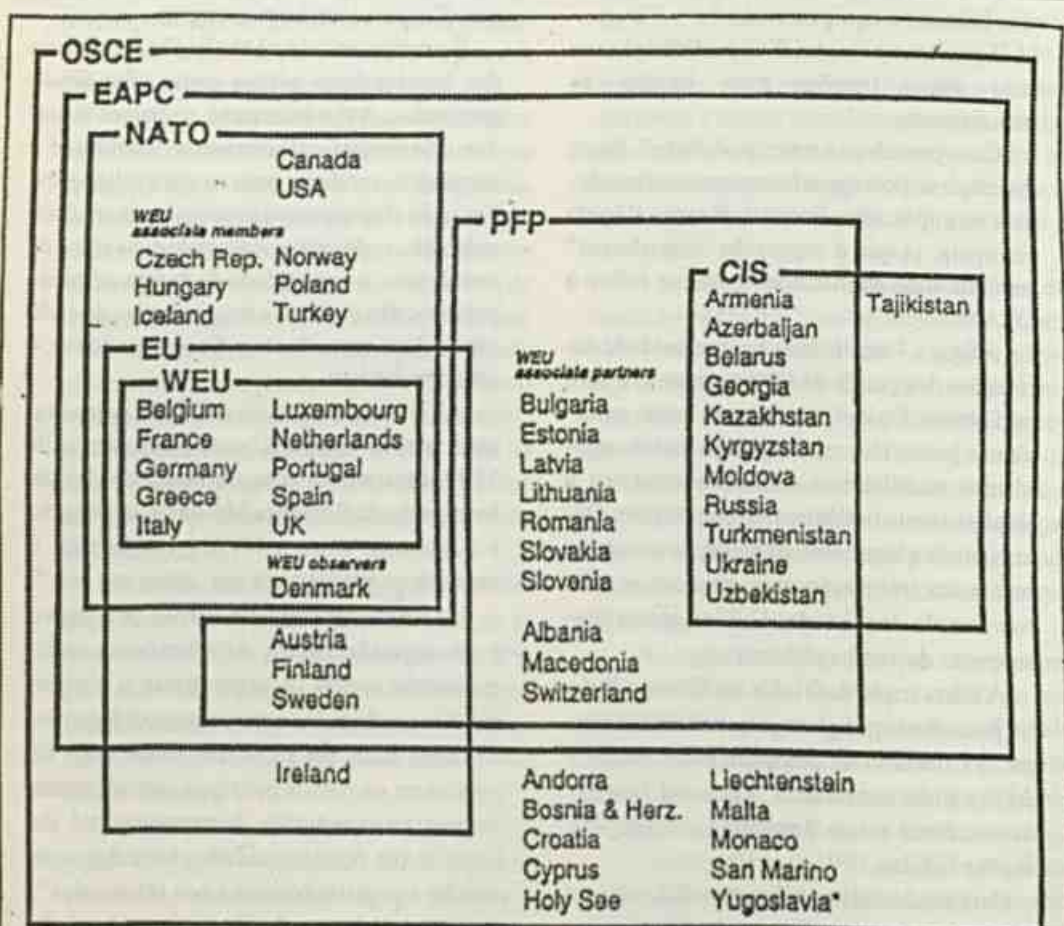
É preciso cautela na avaliação da eficácia dos bombardeios aéreos como vêm sendo praticados. Até o momento, os países atacados têm muitas características comuns e é necessário cuidado com as generalizações. Em cada situação será preciso levar em consideração o diferencial tecnológico entre os envolvidos, a capacidade de defesa aérea do país atacado e outras circunstâncias que são específicas em cada caso. Se assim não for, o erro é inevitável.

As críticas da Rússia à OTAN pelos ataques aéreos contra Kosovo, em março de 1999, levaram ao congelamento do Ato de Instituição de Relações Mútuas, Cooperação e Segurança entre a OTAN e a Rússia; o impasse se prolongaria por quase um ano.<sup>47</sup>

Os russos aprenderam a lição de Kosovo e na segunda guerra da Chechênia estão utilizando contra os separatistas o mesmo método usado pelos americanos em Kosovo.

Desta feita, foi a vez dos americanos de criticarem os russos pelo que consideraram "o uso enormemente desproporcional de força" e "os poucos cuidados tomados com relação à população civil e aos refugiados", conforme palavras do Secretário-Geral da Otan George Robertson. Após a tomada de Grozny pelos russos, Robertson fez uma visita ao presidente em exercício da Rússia, Vladimir Putin, dando início ao degelo (afinal, ambos os lados são culpados do mesmo crime e os protestos diplomáticos são dirigidos especialmente aos respectivos públicos internos).<sup>48</sup>

A intervenção em Kosovo põe em dúvida a validade das intervenções ditas humanitárias; os perseguidos antes da intervenção passaram, depois dela, a ser os carrascos, as vítimas transformaram-se em algozes. A manutenção da atual estratégia da OTAN vai gerar novas situações do gênero.



OSCE—Organization for Security and Co-operation in Europe  
 EAPC—Euro-Atlantic Partnership Council  
 NATO—North Atlantic Treaty Organization

PFP—Partnership for Peace  
 EU—European Union  
 WEU—Western European Union  
 CIS—Commonwealth of Independent States

\* Membership in the OSCE suspended

The overlapping membership of multilateral Euro-Atlantic security organizations, as of 1 April 1999

Figura 4

Há um problema ético de difícil solução: não impedir o massacre de uma minoria parece ser um erro, mas a intervenção não só tem causado muitas vítimas inocentes – Ruanda e Somália são outros bons exemplos – como o problema que justificou a intervenção não é resolvido e, não raro, a situação pós-intervenção não é melhor que a anterior, às vezes até se agrava. Há ainda uma outra dúvida: a quem cabe tomar a decisão de intervir ou não intervir? Como a Rússia e a China têm o direito de veto no Conselho de Segurança das Nações Unidas, a OTAN já fez saber que não considera a consulta ao Conselho um procedimento indispensável para decidir sobre uma intervenção.

Certamente os termos do problema estão mal colocados e é necessário encontrar novos termos, de modo a que a questão não se limite a intervir ou não intervir. Negociação é um termo que não pode faltar nessa equação, com todas as suas nuances, podendo envolver pressões políticas, econômicas e diplomáticas. Intervenções como a de Kosovo e da Chechênia podem se mostrar eficazes a curto prazo mas é difícil dizer o que o futuro trará. Qualquer que seja a resposta, não há nenhuma dúvida de que o procedimento atual dos Estados Unidos e da Rússia não é correto.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES >/ Estratégia / Política; Segurança; Estratégia para a Europa; Europa;

O poder de um Estado soberano é a capacidade que este tem de submeter os demais à sua vontade (por meios violentos ou não), visando à preservação de seus interesses e objetivos.

*Eduardo Ítalo Pesce*  
(Monitor Mercantil de 23/2/00)

## NOTAS

1. Para Zbigniew Brzezinski, a URSS nunca foi uma superpotência global; em face dos problemas de sua economia ela era apenas uma superpotência militar. Ver "Estados Unidos se tornaram a única superpotência", Zbigniew Brzezinski, in *A Nova Desordem Mundial (NDM)*, vol. 1, anexo à *Folha do Estado de São Paulo*, de 19/12/90.
2. O Plano Marshall foi oferecido também aos países comunistas, o que foi recusado por Moscou. Ver George Keenan, *At a Century's Ending – Reflections 1982-1995*, W.W. Norton Company, New York/London, 1996, 352 p.  
Na mesma obra fica caracterizado o caráter mais econômico do que militar da doutrina de contenção, inspirada no artigo de Keenan *The Sources of Soviet Conduct*.
3. Citado por Michael Howard, *Casamento bem-sucedido*, in *Foreign Affairs*, ed. brasileira, nº 32, maio de 1999, p. 49, anexo à *Gazeta Mercantil* de 14/05/99.
4. *Ibidem*
5. *Ibidem*
6. *Ibidem*
7. *A OTAN venceu a Guerra Fria?*, Vojtech Mastny, in *Foreign Affairs*, ed. brasileira, nº 32, maio de 1999, p. 9-15. O Pacto de Varsóvia – *Warsaw Treaty Organization (WTO)* – só foi estabelecido em 1955 pelo Tratado de Amizade, Cooperação e Assistência Mútua; foi dissolvido em 1991.
8. Estados Unidos, Grã-Bretanha, França, Canadá, Alemanha, Dinamarca, Holanda, Itália, Turquia, Grécia, Portugal, Espanha, Bélgica, Noruega, Islândia e Luxemburgo.
9. União Soviética, Hungria, Polônia, Romênia, Checoslováquia e Bulgária. Após a reunificação alemã, a República Democrática da Alemanha retirou-se do Pacto; desde 1968, a Albânia havia se afastado, ficando neutra em relação aos dois blocos.
10. As reduções acordadas nessa reunião até o momento não foram implementadas. As transformações políticas por que passou a Europa dão margem a uma multiplicidade de diferentes interpretações do acordo.
11. Os signatários do Tratado inter alia assumiram uma série de posições, além do compromisso de reduzir os seus sistemas de armas convencionais:
  - declaram que já não são adversários e que estabelecerão novas relações de colaboração e amizade;
  - reiteram suas obrigações relativas à Carta das Nações Unidas e reafirmam seus compromissos com a Ata Final de Helsinque (só usar as armas em caso de legítima defesa ou nos termos estabelecidos na Carta);
  - reconhecem que a segurança de cada um dos países participantes do acordo está intimamente ligada à dos demais países-membros;
  - comprometem-se a manter somente as instalações militares necessárias para evitar a guerra e garantir uma defesa eficaz, aceitando a imposição de um limite máximo por zona;
  - reafirmam que cada estado tem o direito de decidir se integra ou não uma aliança militar;
  - concordam em intensificar os contatos políticos e militares entre si, com o propósito de promover a mútua compreensão e confiança;
  - declaram sua determinação de contribuir ativamente para os acordos de controle e desarmamento no âmbito das armas convencionais, nucleares e químicas;
  - saúdam a contribuição que as medidas adotadas possam dar à distensão leste-oeste e apóiam toda iniciativa nesse sentido;
  - comprometem-se a reforçar o processo da Conferência para Segurança e Cooperação na Europa (CSCE) para que a segurança e a cooperação na Europa aumentem (ver nota 15);
  - manifestam a sua convicção de que este acordo reflete os desejos de seus povos de estreitamento da cooperação e do entendimento recíproco. Ver *Tratado reduz arsenais e abre nova era na Europa*, *Jornal do Brasil*, de 20/11/90.

12. *Ibidem*
13. Mikhail Gorbachev, *Perestroika – Novas Idéias para o meu País e o Mundo*, ed. Best Seller, São Paulo, 1987, 300 p.
14. A Albânia, embora não sendo membro da Conferência, participou da reunião como observadora. Os estados bálticos, embora convidados pela França, tiveram sua presença vetada pela URSS, que se recusava a reconhecer a independência deles. Ver *URSS veta presença dos países bálticos*, *O Globo*, de 20/11/90.
15. A idéia de uma Conferência para Segurança e Cooperação na Europa foi sugerida em 1954 pela União Soviética, que procurava o reconhecimento europeu para as fronteiras criadas após a Segunda Guerra Mundial. No final da década de 60, a Finlândia ofereceu-se para sediar uma conferência que, além de reunir os 33 países europeus, admitisse também os Estados Unidos e o Canadá; o propósito da conferência seria o de aumentar a segurança no continente e incrementar a colaboração entre os países.
- Após uma série de reuniões preparatórias, em agosto de 1975 os 35 países firmaram a Ata Final de Helsinque, que continha deliberações sobre segurança, cooperação nas áreas econômica e científica, cooperação em matéria de direitos humanos e regras para prosseguimento do diálogo. Para muitos analistas, a reunião foi uma importante vitória para a URSS que, em troca de vagas declarações sobre o respeito aos direitos humanos, na própria União Soviética e nos países-satélites do leste europeu, conseguiu a aceitação tácita das fronteiras da Segunda Guerra Mundial.
- As divergências sobre a questão dos direitos humanos esvaziou as subseqüentes conferências, antes da de Paris (1990).
16. A Carta de Paris está dividida em três partes: uma nova era de democracia, paz e unidade; orientação para o futuro; e novas instituições no processo da CSCE.
- Na primeira parte, o documento anuncia o início de uma nova era em que deverão ser respeitados “os direitos humanos e as liberdades fundamentais”, cuja proteção e promoção são da responsabilidade dos governos. É enfatizada a essencialidade da economia de mercado para assegurar “um crescimento econômico duradouro, um aumento de emprego e da utilização racional dos recursos econômicos”. A transição da economia da URSS e dos países do leste europeu para a economia de mercado é considerada como uma medida que atende aos interesses europeus.
- A segunda parte da Carta trata dos graves problemas que perduram na Europa, mesmo após o término da Guerra Fria. A Carta proclama os direitos das minorias raciais, condena o ódio racial ou étnico e qualquer tipo de discriminação. Os países europeus manifestam a sua disposição de pôr fim ao terrorismo e prometem multiplicar as iniciativas para melhorar o meio ambiente.
- Na terceira e última parte são estabelecidos os novos organismos que serão os instrumentos da CSCE para implementar as decisões da Carta – reunião dos Chefes de Estado, Secretariado Permanente (sediado em Praga), Conselho de Chanceleres, o Centro de Prevenção de Conflitos (com sede em Viena), Agência para Eleições Livres (sede em Varsóvia).
- Mantém os dez princípios estabelecidos na Ata de Helsinque (ver nota 15) mas vai além dessa quando considera que um dos objetivos básicos da Carta é a adoção da democracia pluralista como sistema de governo.
17. A eficácia do emprego de sanções é posta em dúvida por muitos analistas; para eles, as sanções econômicas dos Estados Unidos contra Cuba e o Iraque ajudam a manter no poder Fidel Castro e Saddam Hussein, respectivamente. Compartilho desse ponto de vista e julgo que as sanções, na maior parte das vezes, não contribuem para a solução do problema. A violência do ataque à Sérvia pode ajudar Milosevich a se manter no poder.
18. *National Security Strategy of the United States*, The White House, August 1991.
19. Durante a Guerra Fria, por inspiração dos Estados Unidos foi criado o Comitê de Coordenação dos Controles Multilaterais de Exportação – “Coordinating Committee on Multilateral Export Controls (COCOM) – cujo objetivo principal era controlar as exportações para os países que compunham a União Soviética ou países ligados a ela, para evitar que tecnologias importantes pudessem chegar à União Soviética. Com a dissolução da URSS, o COCOM teve o seu objetivo ampliado de modo a controlar a exportação de quaisquer itens sensíveis para qualquer país não-confiável, especialmente países subdesenvolvidos.

Ao expirar a vigência do COCOM, em 1994, foi necessário substituí-lo por um novo instrumento: em dezembro de 1995, em Wassenaar, Países Baixos, foi assinado o Acordo de Wassenaar, com o mesmo propósito que o COCOM (o Acordo conta, inclusive, com a Rússia como um dos membros fundadores, o que, indubitavelmente, caracteriza a modificação do seu objetivo inicial).

20. Ver *A Defesa na Era da Esperança*, William J. Perry, in *Foreign Affairs*, ed. brasileira, n° 2, novembro de 1996. À época, Perry era o Secretário de Defesa dos Estados Unidos.
21. Para mais detalhes ver *Apontamentos Sobre Estratégia Naval II – A Estratégia Naval dos Estados Unidos Durante e Após a Guerra Fria*, A. Vidigal, 4º trim/99, pág. 63 *Revista Marítima Brasileira*.
22. A região foi cedida em 1954 à Ucrânia por Nikita Krushev, e agora a sua volta é reclamada pela Rússia.
23. A grande percentagem de russos na população de Estônia e Letônia (30,3 e 34,2%, respectivamente) explica em parte a pressão da Rússia sobre estes países. Já na Lituânia o percentual é bem menor (8%). São elevados os percentuais de russos também na Ucrânia (21%), na Quirguízia (21,5%) e no Cazaquistão (37,8%) e um pouco menos na Bielorrússia (13%) e na Moldova (13%); nesta última, porém, há uma forte presença de ucranianos (13,9%). Todos os dados são do censo de 1990.
24. Atualmente 15 países fazem parte da UE: Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Grécia, Holanda, Irlanda, Luxemburgo, Portugal e Suécia.
25. Os países-membros da AELC são Islândia, Lichtenstein, Noruega e Suíça.
26. Os três estados bálticos – Estônia, Letônia e Lituânia; os seis países do antigo bloco soviético – Polónia, Hungria, República Checa, Eslováquia, Bulgária e Roménia; a Eslovénia (parte da antiga Iugoslávia). Além desses países, também solicitaram o ingresso na UE Chipre e Malta.
27. *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) Yearbook 1998*, Oxford University Press, New York, 1998, 638p. Ver Glossary p. XXVIII.
28. Os países-membros são Alemanha, Bélgica, Espanha, França, Grécia, Holanda, Itália, Luxemburgo, Portugal, Reino Unido. A Islândia, a Noruega e a Turquia são membros associados e a Bulgária, a Eslováquia, a Eslovénia, a Estônia, a Hungria, a Letônia, a Lituânia, a Polónia, a República Checa e a Roménia são parceiros associados. Há, ainda, países observadores: Áustria, Dinamarca, Finlândia, Irlanda e Suécia.
29. Alemanha, Bélgica, França e Holanda são a favor de uma maior independência enquanto Itália, Portugal e Reino Unido não desejam a total desvinculação com a OTAN.
30. Áustria, Finlândia, Irlanda e Suécia.
31. *UE quer proteger sua indústria armamentista*, *Gazeta Mercantil*, de 25/01/96.
32. *Europe towards new security arrangements*, Adam Daniel Rotfeld, in *SIPRI Yearbook 1996*, p. 279-321, Oxford University Press, New York, 1996, 830 p.
33. *A minimização da OTAN*, Michael E. Brown, in *Foreign Affairs*, p. 17-22, ed. brasileira, n° 33, junho de 99, anexo à *Gazeta Mercantil* de 11/06/99.
34. *Armed conflict prevention, management and resolution*, Trevor Findlay, in *SIPRI Yearbook 1998*, p. 31-74, Oxford University Press, New York, 1998, 638 p.
35. *A Europa e o Contexto Estratégico Naval para o Século XXI*, Antônio M. Quesada Andrade (V.-Alte.), conferência pronunciada na Escola de Guerra Naval (EGN) do Brasil, em 1994. À época, o Alte. Quesada era diretor da Escola congênere de Portugal.

36. O Conselho de Cooperação Norte-Atlântico foi criado em 1991 como uma instituição da OTAN voltada para a cooperação em assuntos políticos e de segurança entre a OTAN e os países que haviam sido membros do Pacto de Varsóvia e da ex-União Soviética.
37. Em 1995, a CSCE foi transformada em OSCE, Organização para a Segurança e Cooperação na Europa. Compreende um sem-número de escritórios, foros, conselhos, etc. Ver *SIPRI Yearbook 1996*, Glossary pág. XXVIII.
38. *Europe towards new security arrangements*. Ver nota 29.
39. *Europe: the transition to include security*, Adam Daniel Rotfeld, in *SIPRI Yearbook 1998*, p. 141-182. Ver nota 31.
40. *Ibidem*
41. *Ibidem*
42. Citado em *Europe: the institutionalized security process*, Adam Daniel Rotfeld, in *SIPRI Yearbook 1999*, p. 234-262, *Oxford University Press*, New York, 1999, 772 p.
43. *Ibidem*
44. Brown, *op. cit.*
45. *A maximização da OTAN*, Robert E. Hunter, in *Foreign Affairs*, p. 23-9, ed. brasileira, nº 33, junho de 1999, anexo à *Gazeta Mercantil*, de 11/06/99.
46. *UE defende defesa conjunta*, *Jornal do Brasil*, de 29/02/2000.
47. *Jornal do Brasil*, de 17/02/2000.
48. *Ibidem*

O poder é o conceito fundamental das ciências sociais, assim como a energia é o conceito fundamental da física.

*Bertrand Russell*  
(Monitor Mercantil 23/2/00)

# SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA



O SDM, órgão com atribuição de estudar, pesquisar e divulgar a História Marítima Brasileira e conservar o patrimônio histórico e artístico da Marinha do Brasil, foi criado em 1943 e reúne sete departamentos distribuídos em cinco prédios históricos:

- Sede Ilha das Cobras onde funcionam os Departamentos de Arquivos, de História Marítima, de Publicações e Divulgação e de Administração;
- Sede Dom Manuel (Praça XV), onde fica o Museu Naval e Oceanográfico;
- Espaço Cultural da Marinha, onde estão atracados o Navio-Museu *Bauru*, o Submarino-Museu *Riachuelo* e o Rebocador-Museu *Laurindo Pitta*;
- Sede Mayrink Veiga, onde pode ser visitada a Biblioteca da Marinha; e
- A Ilha Fiscal.

# DA GQT À GECON OU A IMPLANTAÇÃO SISTEMÁTICA DA QUALIDADE NA MARINHA DO BRASIL

RUY CAPETTI  
Vice-Almirante(RRm)

---

## SUMÁRIO

HISTÓRICO, ATÉ 1994, DA EVOLUÇÃO DO PBQP NA MARINHA  
DE 1994 AOS DIAS ATUAIS  
A IMPORTÂNCIA DO DIAGNÓSTICO INICIAL  
CONCLUSÃO  
GLOSSÁRIO

### HISTÓRICO, ATÉ 1994, DA EVOLUÇÃO DO PBQP NA MARINHA DO BRASIL

O Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade (versão década de 90) foi lançado oficialmente em 7 de novembro de 1990, pelo Presidente Fernando Collor de Mello.

No discurso de lançamento foi determinado o engajamento de todos os órgãos da administração pública:

“Quero que todos os órgãos da administração pública e, em particular, as empresas

estatais, se engajem no Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade, desenvolvendo ações e programas específicos. Espero que este engajamento se estenda ao âmbito dos Estados e Municípios. Solicito aos senhores ministros e secretários que divulguem e implementem de imediato, em suas respectivas áreas de atuação, os conceitos e técnicas aplicáveis às mais diferentes atividades, e que hoje representam o consenso internacional sobre sistemas de qualidade.”

Em novembro de 1991, o Comitê Nacional do Programa Brasileiro de Qualidade e Produ-

tividade<sup>1</sup> (PBQP) divulgou o calendário de reuniões do Subcomitê Setorial, devendo o Ministério da Marinha fazer suas apresentações, relativas ao andamento da implantação do programa, nos meses de fevereiro, maio, agosto e novembro do ano seguinte.

Em decorrência dos atos e fatos acima relatados ocorreu a implementação do Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade na Administração Pública, merecendo destaque as seguintes iniciativas sistemáticas, até 1991:

a) implantação da Gerência da Qualidade e Produtividade na Secretaria da Administração Federal, em outubro de 1991;

b) implantação do Sistema de Informações Gerenciais, através da elaboração e divulgação do Quadro de Acompanhamento dos Projetos na Administração Pública, em outubro de 1991;

c) elaboração da edição do documento Critérios para a Geração de Indicadores da Qualidade e Produtividade no Serviço Público, em novembro de 1991;

d) implantação do Programa de Difusão da Qualidade Total (projeto FAF/02/01/001), sob a responsabilidade da Secretaria de Assuntos Fazendários/Escola Nacional de Administração Pública (SAF/ENAP), com destaque para a realização do primeiro Curso de Gestão da Qualidade no Serviço Público, turma pioneira e experimental, para modelagem do programa curricular definitivo, em dezembro de 1991;

e) instalação do Subcomitê Setorial para a Administração Pública, em novembro de 1991, e aprovação da implantação dos procedimentos para a realização das reuniões e do calendário de reuniões de 1992, em dezembro de 1991; e

f) desenvolvimento de vários programas de conscientização, motivação e capacitação em gestão de qualidade já em andamento nos ministérios e secretarias, alguns deles contratados junto às nucleadoras no âmbito do Programa Especial de Gestão de Qualidade (PEGQ) e outras iniciativas individualizadas, principalmente nas empresas estatais.

Ainda como decorrência, e no âmbito da Marinha, o Estado-Maior da Armada (EMA) em janeiro de 1992<sup>2</sup> expediu o ofício aos Órgãos de Direção Setorial (ODS), onde estabelecia, no item 3, "a estreita vinculação do Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade (PBQP) com o Plano de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da Marinha (PDCTM), a importância e a amplitude da matéria sobre a estrutura da Marinha e a experiência do Setor do Material da Marinha sobre o assunto" e "indicava a Diretoria-Geral do Material da Marinha como ODS líder do estudo e da implementação do PBQP na Marinha, a qual deveria propor ao EMA as medidas necessárias para a obtenção do propósito colimado".

O Estado-Maior solicitou, ainda, que o Diretor-Geral do Material do Ministério da Marinha efetuassem a exposição a ser proferida em 18 de fevereiro de 1992 perante o Subcomitê para a Administração Pública Federal, conforme detalhamento constante nos anexos ao ofício citado, e também que aquela Diretoria Geral, observadas as instruções que enviava como anexo E, apresentasse "proposta de diretrizes que, após serem apreciadas por este Estado-Maior, servirão de orientação para a implementação do PBQP na Marinha do Brasil".

O mencionado anexo E continha instruções para a confecção do Relatório Setorial de

1 N.A.: Portaria nº 4, de 14 de novembro de 1991 (publicada no Diário Oficial da União de 20 de novembro de 1991)

2 N.A.: Ofício (URG) 0022, de 7 de janeiro de 1992.

Controle da Qualidade e Produtividade (RSCQP) (sugestão do EMA). O propósito do relatório era de "inventariar os recursos humanos e materiais já disponíveis, em processo de obtenção, ou em planejamento, empregados pelas diversas organizações militares da Marinha (OM)".

Ainda segundo as mesmas instruções, o "documento deveria ser instrumento de divulgação de experiência de cada OM na implementação e no acompanhamento de atividades relacionadas ao controle da qualidade e produtividade e de seus Indicadores de Qualidade e Produtividade (IQP)".

Acrescentou ainda, o EMA, a seguinte nota às instruções: "Esclarecimento Inicial - O objetivo deste relatório é de 'apenas' enfatizar os recursos da Marinha na área de CQP. Não deve fazer parte desta primeira etapa do processo nenhuma ação emergencial, ou mesmo estudos sobre os prováveis IQP. Esses aspectos serão abrangidos em fases posteriores, ficando para esta primeira etapa apenas os elementos já existentes, que auxiliarão as OM, por meio de intercâmbio de experiências, nos futuros estudos de processos e IQP."

Junto ao ofício inicial foi, também, distribuído o documento *Crerios para a Geração de Indicadores da Qualidade e Produtividade no Serviço Público*, aprovado pelo Presidente da República, e no qual era estabelecida conceituação padronizada de termos empregados pelo PBQP, e normas gerais para o estabelecimento de Indicadores da Qualidade e Produtividade, no setor público.

Naquela ocasião a Diretoria de Ensino da Marinha já tomara várias medidas para o preparo de oficiais no assunto Qualidade Total (QT), oferecendo-lhes a oportunidade de cursos que a Fundação Christiano Ottoni, ligada à Universidade Federal de Minas Ge-

rais, ministrava. O assunto era tipicamente administrativo, pois que Qualidade Total se relacionava mais com a Teoria Geral da Administração do que aos aspectos especializados do material ou somente do pessoal. Não que esses aspectos específicos pudessem ser descartados, apenas eles eram parte de um todo bem maior.

O pouco conhecimento ou mesmo o desconhecimento do que vinha ocorrendo no mundo, relativamente à evolução dos sistemas administrativos, cristalizava-se por atitudes conservadoras de altas autoridades da Marinha.

Somente através de um prolongado, mas felizmente proficuo, trabalho de esclarecimento, e principalmente graças à visão de um subchefe naquele Estado-Maior as coisas foram se colocando nos seus devidos lugares, ainda que mais tarde.

O acaso deu ao Diretor de Ensino (o autor desse artigo) a oportunidade de intervir diretamente na orientação do assunto. Estava ele respondendo pelo Diretor-Geral do Pessoal da Marinha, quando foi recebido o Ofício 22 de janeiro de 1992 do EMA, dando ensejo a que expedisse, imediatamente, ofício ao Diretor de Ensino da Marinha<sup>3</sup> (DensM), onde esclarecia a mecânica da implantação do Programa de Qualidade, como determinado pelo PBQP, dividida em face do diagnóstico inicial, na fase da capacitação de pessoal e na fase da internalização do Programa. Atribuiu à Diretoria de Ensino a tarefa do preparo do pessoal para executar o Programa. O item 3 do referido ofício dizia:

"3. Levando em consideração que essa Diretoria Especializada (DE) já vem, há mais de um ano, promovendo cursos extra-Marinha sobre a Gerência da Qualidade e, internamente, vem promovendo a revisão de currículos, no sentido de introduzir os conceitos ora

<sup>3</sup> N.A.: Ofício 0043, de 21 de janeiro de 1992 do DGPM ao DensM com informação ao DGMM.

ênfatisados, atribuiu a V. Ex<sup>a</sup> a tarefa de entendimentos com o DGMM, no sentido de buscar orientação quanto à estratégia a ser adotada para introdução na Marinha, via educação, dos conceitos de qualidade que interessam à execução do Serviço Naval.”

O assunto teve prosseguimento em maio de 1992<sup>4</sup> quando aquela Diretoria Geral apresentou sugestões, com as quais o EMA concordou.

Ainda em maio de 1992, o EMA expediu ofício<sup>5</sup> ao qual apensou vários documentos e indicou, no item 2, várias providências a serem tomadas.

Uma semana após, o DGPM expediu ofício ao Diretor de Ensino<sup>6</sup>, remetendo em anexo a cópia do ofício do EMA, para conhecimento e providências decorrentes.

As providências a serem tomadas pelo DGMM, conforme determinava o EMA, eram as seguintes:

“a) crítica e sugestões ao denominado Termo de Referência (documento expedido pelo Subcomitê Setorial para a Administração Pública, que serviria para orientar a implantação do PBQP no Subprograma Setorial Administração Pública), contendo conceitos da qualidade e produtividade; a descrição do setor público; o diagnóstico do setor público e pontos fortes e pontos fracos do setor público; as tendências nacionais e internacionais, bem como as oportunidades e restrições ao setor público; e as diretrizes e estratégia para a implantação do PBQP na administração pública;

b) apresentação de novos projetos, se fosse julgado conveniente pelo DGMM, dentro do PBQP, com o objetivo de serem apreci-

ados por um grupo de trabalho especialmente constituído para avaliar o enquadramento dos Projetos no Programa;

c) divulgação do cronograma, às OM interessadas, do I Seminário sobre Qualidade e Produtividade na Administração Pública Federal, para o qual foram solicitadas sugestões de temas e palestras;

d) divulgação da programação dos cursos da Escola Nacional de Administração Pública, com o objetivo de avaliar o real interesse das OM na participação nos cursos já programados.”

Logo após o EMA aprovou as sugestões apresentadas pelo DGMM<sup>7</sup>. O curioso, e ao mesmo tempo prova da eficácia do trabalho de conscientização geral, é que o Chefe do Estado-Maior era o mesmo oficial que, quando Diretor Geral do Pessoal, tivera a visão de que não fossem necessários cursos extra-Marinha na área de Qualidade Total.

Aproveitando, uma vez mais, a oportunidade de produzir esclarecimentos, e tendo em vista o teor do Ofício 0607 do EMA ao DGMM, pelo Ofício 0607<sup>8</sup>, o Diretor de Ensino apresentou sugestões ao Diretor Geral do Pessoal: sobre a estratégia para capacitar o pessoal da Marinha em gestão da qualidade; sobre a estrutura formal a ser adotada na Marinha para controlar e padronizar as ações para a qualidade; e para que o EMA assumisse o papel do que poderia chamar-se algo como Autoridade Assessora de Assuntos da Qualidade, presidindo o Comitê de Implantação da Qualidade Total na Marinha.

Naquele mesmo mês o DGPM encaminhou as sugestões ao EMA<sup>9</sup>. Ainda neste mesmo expediente estabeleceu um quadro

4 N.A.: Ofício 0690/92, de 22 de maio, do EMA ao DGMM, com cópia somente para a DEnsM, em resposta ao Ofício 0281, do DGMM.

5 N.A.: Ofício 0607 (URG) de 12 de maio de 1992 do EMA ao DGMM, com cópia, entre outros ODS, ao DGPM.

6 N.A.: Ofício 0282 de 20 de maio de 1992 do DGPM ao DEnsM.

7 N.A.: Ofício 0690 de 22 de maio de 1992 do EMA aprovando as sugestões apresentadas no ofício 0281 do DGMM.

8 N.A.: Ofício 0607 de 1<sup>o</sup> de junho de 1992 da DEnsM ao DGPM.

9 N.A.: Ofício (Especial) 0335, de 22 de junho de 1992, do DGPM ao EMA.

de entendimento amplo do que vinha a ser o PBQP, a introdução de um programa formal de qualidade na Marinha, e as dimensões do problema. Foram registradas também as suas seguintes observações:

“a) a gestão pela Qualidade Total deve ser adaptada às necessidades da Marinha, respeitando as tradições e considerando as peculiaridades navais;

b) que o programa a ser conduzido não se voltasse apenas para a área do material/produto, mas deveria considerar segmentos que colocam o homem, gerenciador dos demais recursos das organizações, como elemento principal, promovedor de mudanças. Assim, a gestão pela qualidade deveria considerar, fundamentalmente, o aspecto gerencial e de liderança, pois está ligada à condução de atividades com elevado desempenho, e análise da situação e tomada de decisão, com acerto;

c) que haja um trabalho de base para preparo do pessoal, que se inicie nas escolas de formação e seja conduzido, também, nos cursos de especialização e aperfeiçoamento;

d) que seja afastada a criação de órgãos de qualidade, bem como a contratação de auditoria externa, na fase inicial, admitindo-se, no entanto, a contratação de conferencistas; e

e) que o cronograma de implantação seja mais alargado e siga, seqüencialmente, os seguintes passos:

I) o conhecimento do Almirantado e a decisão quanto à amplitude que o programa deve ter e seu prazo de implantação;

II) revisão das Políticas Básicas da Marinha (PBM) e das Orientações Setoriais (ORISSET), de modo a introduzir, formalmente, os novos conceitos na Marinha;

III) ampla divulgação do programa, incluindo o assunto em todos

os currículos de formação, especialização e aperfeiçoamento;

IV) apresentação, obedecida a Sistemática do Plano Diretor (PD), de programas e projetos voltados para a área da qualidade;

V) avaliação da penetração do programa, sua aceitação, a motivação e a adesão do pessoal da Marinha; e

VI) de acordo com os resultados obtidos, fruto do trabalho de divulgação, diagnósticos da OM e implantação do Programa da Gestão da Qualidade Total na Marinha, através da apresentação, análise e aprovação de projetos específicos (sendo importante analisar os aspectos custos e prazos para implantação).”

Em decorrência da adoção de várias das sugestões acima, em julho de 1992 algumas Organizações Militares já estavam enviando suas propostas de participação no PBQP, entre elas a Diretoria de Ensino, que chegou a receber algum recurso para a implementação de projetos de cursos e confecção de publicações sobre Qualidade Total; o Hospital Naval Marcílio Dias; algumas organizações dos Fuzileiros Navais; e talvez outras, das quais o autor não teve conhecimento.

Algumas publicações foram editadas, servindo de guia para a implantação da Qualidade Total, entre elas o *Manual de Gestão pela Qualidade Total*, editado pelo EMA, em 1993; o *Manual de Aperfeiçoamento dos Processos Navais*; o *Manual de Indicadores de Qualidade e Produtividade*; e o *Manual do 5S*, todos elaborados pela DENSM que, em aditamento, passou a editar, também, o jornalzinho *GQT Qualidade Naval*, com a finalidade de divulgação de assuntos de interesse para a Gestão pela Qualidade Total.

Uma sugestão da Carta de Princípios, foi publicada no primeiro número do jornal<sup>10</sup>.

Muito embora várias medidas tenham sido tomadas, em prol da sistematização da Qualidade Total na Marinha, elas não tiveram repercussão na revisão seguinte das Políticas Básicas da Marinha.

Em dezembro de 1994 foi publicada portaria ministerial<sup>11</sup> que dispunha sobre a implantação da Gestão pela Qualidade Total na Marinha. Em agosto de 1995, foi publicada a instrução do EMA<sup>12</sup>, cujo assunto – Gestão pela Qualidade Total – trouxe muitas esperanças de que a Marinha iria, definitivamente, dar um passo em direção à modernidade. Seus documentos condicionantes foram a Portaria 0800, as PBM e as Orientações Ministeriais (ORIM).

Por causa das barreiras dos velhos paradigmas cristalizados por muitos anos de serviço naval, talvez, a implantação sistêmica de qualidade, na Marinha do Brasil, não tenha caminhado até então como desejado.

## DE 1994 AOS DIAS ATUAIS

De 1994 em diante, algum tempo passou sem que medidas de maior impacto fossem

tomadas no sentido de implantar definitivamente um sistema de qualidade na Marinha. Até onde tenha chegado ao conhecimento do autor deste trabalho, foi principalmente no âmbito das organizações dos Fuzileiros Navais, e em algumas OM industriais, que foram desenvolvidas algumas ações para sistematizar a qualidade. É bem verdade que a administração naval não abandonou em definitivo a perspectiva de incentivar os comandantes a aplicarem uma nova forma de gestão em suas unidades, em conformidade com a filosofia da Gestão pela Qualidade Total. No entanto, as mudanças que ocorreram até meados de 1998 foram mais por vontade das pessoas do que pelas instruções e determinações baixadas pelos altos escalões navais, no sentido de aprofundar o aspecto de qualidade na gestão naval como um todo.

Portanto, as ações visando a implantar a qualidade tiveram mais evidência na área de capacitação, e portanto restringidas ao setor do ensino naval. O que ocorreu nas demais OM, principalmente as do setor do material, foi mais decorrência das próprias necessidades, logo de natureza própria e casuística, do que por força de instruções normativas gené-

10 CARTA DE PRINCÍPIOS - A MB percebe ser o caminho da QUALIDADE TOTAL a abordagem administrativa fundamental para seu desenvolvimento como Instituição, cuja meta é a satisfação da sociedade brasileira com os trabalhos navais desenvolvidos, pela garantia relativa de segurança que eles agregam, eficazmente, à segurança total que a nação almeja, para desenvolver-se sem receios de ameaças externas aos anseios de paz.

Portanto, os princípios que regem a Qualidade Total passam a fazer parte integrante dos objetivos da MB.

A MB acredita que administrando e operando dentro de sólidos princípios da otimização de custos, do emprego das melhores técnicas, de atendimento aos prazos, da segurança e moral elevadas de seus funcionários, estará habilitada a atender ao que a destinação constitucional a incumbe, sem sacrifícios inaceitáveis para o povo brasileiro.

A meta a alcançar envolve e compromete todos os funcionários da MB, bem como aqueles que, direta ou indiretamente, com eles trabalham. Atuar diretamente em prol da melhoria contínua, sempre preventivamente e, acima de tudo, valorizando o elemento central da Instituição - o ser humano - contribuirá plenamente para a satisfação dos clientes externos e internos da Instituição.

Estruturado um sistema organizado de educação e treinamento, ele garantirá nossa participação contínua, em busca da perfeição, assegurando a EXCELENCIA que tanto almejamos para a MB.

Esta é a nossa crença. E devem ser nossos motivadores, no dia a dia de trabalho da carreira naval.

Assinado: Vice-Almirante Ruy Barcellos Capetti

11 N.A.: Portaria nº 0800 de 7 de dezembro de 1994 do Ministro da Marinha.

12 N.A.: Armadainst nº 13-04 de 29 de agosto de 1995.

ricas. É somente com o advento da publicação EMA-131 que são definidos parâmetros para orientação geral.

“As OM, de acordo com a aplicabilidade, principalmente aquelas da área industrial, deverão adotar as cinco normas que compõe o núcleo da ISO série 9.000 e suas normas periféricas e da série 14.000”. (EMA-131 art. 3.7.1)

As orientações ministeriais nunca foram muito profundas sobre o assunto, muito embora não o omitissem totalmente e é, novamente, a publicação acima mencionada que faz menção às PBM.

E mais adiante:

“A Marinha do Brasil entende que a qualidade em suas atividades é de responsabilidade de todos os seus integrantes. O aperfeiçoamento da estrutura organizacional, a racionalização das práticas de comando e administração, a valorização do elemento humano e a conscientização do público interno quanto à necessidade imperiosa de priorização e economicidade na avaliação de recursos materiais, humanos e financeiros são objetivos da Alta Administração Naval, previstos na Política Básica da Marinha (PBM)” (EMA-131).

Muito embora estejam formalizadas as normas para a condução do assunto qualidade na Marinha, e mesmo reconhecendo que deva estar embutida a permanente preocupação com o meio ambiente (até porque é característica da postura típica da Qualidade Total), da mesma forma que os recursos materiais, humanos e financeiros, entende o autor que a preservação consciente dos recursos do meio ambiente deva ser permanentemente lembrada, pois a gerência ambiental é uma séria preocupação na atualidade, tendo deixado a ala do modismo para desfilarem na via principal dos sistemas de administração modernos.

Neste período analisado, foram revistos, com sentido de reavivar e de introduzir visões mais modernas nos conceitos de liderança, os princípios de liderança, tendo a Diretoria de Ensino produzido o *Manual de Liderança* (1995).

A bem da verdade, a esperança da continuidade nos aperfeiçoamentos introduzidos por uma sistemática formal de qualidade tornou-se vítima da falta de conhecimento do que fazer (desconhecimento este que vinha sendo vencido pouco a pouco, principalmente por esforços de capacitação de pessoal). A implantação de uma filosofia de gestão segundo esse enfoque, momentaneamente, esmoreceu (como reconhecido pelo próprio EMA). A perda não foi, no entanto, total, de vez que várias OM, acreditando nesse tipo de gestão, lutaram por implantá-la e implementá-la, muito embora circunscritas aos seus limites de poder:

“Desde 1992 a Marinha vem incentivando os comandantes, inclusive com a expedição de documentos normativos, a aplicarem uma nova forma de gestão em suas unidades, que estejam em conformidade com a Gestão pela Qualidade Total. Entretanto, a dificuldade em implementação, como nos órgãos públicos, também existe e não é muito diferente. Além daqueles já citados, inúmeros outros óbices já foram identificados, sendo o principal deles a inexistência de uma orientação suficientemente prática que mostre os caminhos necessários para a aplicação e a efetivação dessas metodologias de gestão, que têm obtido resultados tão significativos na iniciativa privada”. (EMA-131)

Entretanto, em outubro de 1996<sup>13</sup>, a Armadainst, referida linhas acima, foi cancelada.

Aos 8 de maio de 1998 o Chefe do Estado-Maior da Armada aprova a publicação *EMA-131 – Doutrina de Gestão Contemporânea*

13 N.A.: Circular 026, de 23 de outubro de 1996 do EMA.

para emprego na Marinha, e cujo propósito é de baixar normas para implementação dos conceitos de Gestão Contemporânea na Marinha (GECON), definida como "um conjunto de princípios e conceitos, apoiados por ferramentas e procedimentos, inclusive aqueles utilizados na Gestão pela Qualidade Total, oriundos na evolução do pensamento da administração, que envolve todo o pessoal de uma organização e se baseia em métodos analíticos, nos valores organizacionais, na valorização do ser humano e em técnicas de liderança. Com bases nesses princípios e conceitos, são desenvolvidas as ações de planejamento, execução, controle e aperfeiçoamento contínuo, nas atividades pertinentes à organização, a fim de atender às necessidades e expectativas de qualidade do usuário/cliente. Por qualidade deve-se entender "totalidade em propriedades e características de um produto ou serviço, que confere sua habilidade em satisfazer necessidades explícitas ou implícitas"

A publicação em pauta, básica e doutrinária, trata, em linhas gerais, da evolução do pensamento em Administração; apresenta os conceitos básicos da Gestão Contemporânea, definida como uma filosofia de gestão; explicita os propósitos e normas básicas para a implementação deste estilo de gestão na Marinha e, finalmente, define a estrutura necessária, bem como as atribuições e responsabilidades no plano de implementação.

A doutrina colocada em vigor cria, em nível estratégico, a Comissão Técnica de Assessoramento da Gestão (COTAG) (Autoridade Assessora de Assuntos da Qualidade, presidindo o Comitê de Implantação) que entre outras atribuições tem a de assessorar a Alta Administração, com informações necessárias, tanto conceituais como em relação à aplicação prática da política de qualidade

adotada. A publicação aprovada ratifica, assim, o papel do EMA como OM líder no monitoramento da qualidade, cabendo às demais organizações da Marinha a implementação de medidas necessárias para consolidar tal política.

Entre as normas preconizadas pelo EMA-131 para institucionalizar o emprego da GECON, tomando-a sistemática e efetiva, ressalta o Plano Corporativo de Implementação (PCI), constituído dos seguintes programas, todos elaborados pela COTAG:

- de capacitação de pessoal;
- de projetos pilotos;
- de institucionalização; e
- de avaliação do plano.

O primeiro destes programas tem por finalidade elaborar cursos, seminários, palestras e *workshops* necessários à educação e ao treinamento de pessoal, e receberá o principal esforço da DEEnsM. Já o programa de projetos-pilotos destina-se à fase inicial de implementação, quando serão selecionadas OM voluntárias para a aplicação do plano, recebendo apoio da Diretoria de Administração da Marinha (DAAdM) e da DEEnsM. O programa de institucionalização visa a desenvolver estudos para efetivar as práticas da GECON, e o último programa mencionado, o de avaliação, terá como objetivo operacionalizar as fases de Controle e Ação do ciclo (PDCA), e detectar os desvios e falhas no planejamento inicial, propondo as correções necessárias.

Por Bono Especial<sup>14</sup>, em fevereiro de 1999, o EMA disseminou a aprovação do Plano de Implementação da GECON e abriu inscrições para as OM voluntárias a participarem do Projeto-Piloto/1999.

Estabelecidos os entendimentos com a DEEnsM para a estruturação da grade de cur-

14 N.A.: Bono Especial 078 de 18 de fevereiro de 1999.

tos necessários, nos anos de 98/99, seguiu-se, conforme divulgado em Bono Especial<sup>15</sup>, o lançamento, pelo EMA, do Programa de Projetos-Pilotos da Gestão Contemporânea, cujos objetivos, além de firmar a implantação nas OM, contemplam gerar subsídios para a confecção do Guia de Aperfeiçoamento e Gestão (GAGE) e a inserção no Sistema de Ensino Naval de novos conhecimentos adquiridos.

Em decorrência do voluntariado aberto, muitas OM se ofereceram como cobaias, tendo sido selecionadas, inicialmente, pelo critério de cobertura setorial, e ampliando a limitação já estabelecida de três organizações por ano, o Centro de Eletrônica da Marinha (CETM), o Centro de Instrução Almirante Milcíades Portela Alves (CIAMPA), o Serviço de Identificação da Marinha (SIM), a Estação Rádio da Marinha no Rio de Janeiro (ERMRJ) e o Depósito de Material Eletrônico da Marinha no Rio de Janeiro (DepMERJ).

Demonstrando o forte interesse que o assunto desperta em nível setorial, a Diretoria de Assistência Social (DASM) encaminhou ao DGPM<sup>16</sup>, proposta de projeto de implementação da GECON no seu âmbito, logo aprovada<sup>17</sup>, “tendo em vista a abrangência dos benefícios supervisionados por aquela Diretoria em relação ao público-alvo, às demais organizações que vão implantar os métodos de gestão contemporânea e a toda a Marinha, pelas conseqüências positivas que

a excelência desse tipo de atividades proporciona”, sendo determinado, ainda, que fossem feitas as adaptações necessárias visando à inscrição da DASM no Prêmio de Qualidade do Governo Federal (PQGF) ano 2001.

A cobertura proporcionada pela edição de normas para implantação de sistema de qualidade na Marinha, agora, é bem maior. No setor do material, principalmente nas organizações que desenvolvem atividades industriais, foi incluído. Entretanto, embora não fi-

quem de fora as OM do setor operativo, as do setor financeiro, as do setor do abastecimento, entre outras, não foram diretamente orientadas: “As OM, de acordo com a aplicabilidade, principalmente aquelas da área industrial, deverão adotar as cinco normas que compõe o núcleo da ISO série 9.000 e suas normas periféricas e da série 14.000. A utilização dessas normas contribuirá para consolidar continu-

amente os avanços obtidos, além de conferir aos seus clientes o grau adequado de confiança nos produtos ou serviços prestados” (EMA-131 Normas ISO).

A preservação do meio ambiente não é explicitamente enfatizada, e podemos antever que a gerência ambiental não será devidamente abordada, até porque a Marinha não tem técnicos capacitados no assunto. Parece, ao autor, uma falha que deve ser rapidamente corrigida, pois as conseqüências de negligenciar em tal área são, normalmente, pesadas.

---

---

**A preservação do meio ambiente não é explicitamente enfatizada, uma falha que deve ser rapidamente corrigida, pois as conseqüências de negligenciar em tal área são, normalmente, pesadas**

---

---

15 N.A.: Bono Especial 286, de 28 de maio de 1999.

16 N.A.: Ofício 117 de 11 de maio de 1999, da DASM ao DGPM.

17 N.A.: Despacho 130 de 31 de maio de 1999, da DGPM.

## A IMPORTÂNCIA NO ESTABELECIMENTO DE UMA METODOLOGIA DE IMPLANTAÇÃO/IMPLEMENTAÇÃO DE UM PROGRAMA DE QUALIDADE

Estabelecida formalmente a vontade política da Alta Administração Naval para a sistematização da aplicação dos conceitos de qualidade no serviço naval (como bem demonstram as ações do EMA), urge a tomada de providências por toda a coletividade naval para a sua concretização. O sucesso, e porque mesmo não exagerar, a factibilidade da implantação de um processo de Gestão da Qualidade, bem como o seu posterior desenvolvimento, requer a seleção de uma metodologia perfeitamente moldada às características peculiares de cada instituição-alvo.

Absorver os conceitos relativos à qualidade transcende o simples ato de treinar o pessoal nas chamadas ferramentas da qualidade, e de montar equipes de trabalho com a função específica de resolver problemas, uma vez que tudo isto não garante que as pessoas envolvidas tenham vontade em promover a qualidade.

Assim, torna-se necessário eleger metodologia adequada ao caso em questão, e aperfeiçoá-la continuamente, em estreita parceria com os clientes. A metodologia eleita deve privilegiar enfoque especial no efetivo desenvolvimento comportamental da instituição-alvo, através do crescimento dos seus colaboradores, e ao mesmo tempo promover ganhos de desempenho pelo uso de técnicas objetivas de orientação e execução de trabalhos de melhoria dos processos da instituição.

O equilíbrio entre esses dois fatores é de grande importância para a evolução consistente do programa de qualidade e fundamental para sua continuidade, após encerrado o apoio direto do mecanismo fomentador.

É preciso, por outro lado, que a metodologia selecionada se adapte às características da instituição-alvo, sem detrimento dos fundamentos metodológicos baseados no estabelecimento, restabelecimento e desenvolvimento dos valores por ela incorporados.

O alicerce fundamental para a implementação da metodologia selecionada é o treinamento, sem o que não será possível a cristalização do sistema de qualidade pretendido.

Finalmente, podemos afirmar que a metodologia deverá incorporar a orientação para internalização dos conhecimentos sobre qualidade e sua aplicação ao caso particular da instituição-alvo, em decorrência do que esta internalização só poderá ser levada a cabo, eficientemente, pelos próprios elementos da

---

### O alicerce fundamental para a implementação da metodologia selecionada é o treinamento, sem o que não será possível a cristalização do sistema de qualidade pretendido

---

instituição.

Lembremos que a implantação/implementação de um sistema de qualidade numa determinada instituição-alvo se desenvolve em três grandes fases, sendo a primeira para levantar o quadro inicial da situação e as seguintes para o preparo do pessoal e para a implantação/implementação do sistema de qualidade desejado:

1) A primeira é a **fase da modelagem** e tem, como ponto de partida, o diagnóstico da situação atual da instituição.

Todo o processo subsequente de mudanças organizacionais deve ser orientado pelo estudo e conhecimento das condições em

que se encontra a instituição, de forma a permitir que seja formulado o planejamento e a posterior execução mais adequada das etapas da mudança pretendida. Esta modelagem, baseada no levantamento inicial de dados, além de servir como poderoso instrumento no sentido de quebrar a inércia e estabelecer um clima favorável ao desenvolvimento do projeto, serve também para dar consistência ao programa de qualidade voltado para o atendimento do cliente.

Mais ainda, é nesta ocasião que se desenvolve o importante papel de sensibilização de todos os funcionários da instituição, sendo que a fase deve ser gerenciada no sentido de causar impacto altamente favorável à implantação do programa.

2) A segunda fase, de **capacitação**, visa a garantir a transmissão de conhecimentos a todos os funcionários da instituição, e sua sedimentação deve acontecer segundo alguns aspectos estratégicos, dos quais de destacam:

- todos os funcionários da instituição devem ser envolvidos no programa de capacitação;

- o desenvolvimento das competências gerenciais deve começar de cima para baixo, na hierarquia da instituição, simultaneamente ao treinamento que vier ocorrendo com grupos menores, em direção a grupos cada vez maiores de funcionários;

- esforços devem ser enviados para a elaboração de um cuidadoso planejamento, que leve em conta a previsão dos níveis adequados a cada pessoa, atendendo as suas potencialidades e necessidades definidas pelas funções que exerce, evitando os limites casuísticos;

- os requisitos de capacitação devem ser cuidadosamente elaborados e documen-

tados, deles decorrendo diretrizes perfeitamente definidas de procedimentos;

- os funcionários da instituição devem ser, também, treinados em técnicas que os habilitem à solução de problemas dentro de suas esferas de atuação;

- o treinamento deve ser planejado e conduzido dentro das mais modernas técnicas de ensino, propiciando, pela participação, o desenvolvimento de competências individuais;

- nas atividades propostas deve ser dada ênfase à capacidade criativa de todos os treinandos, de modo a que possam, concomitantemente ao treinamento, produzir ou sugerir formas novas de trabalhar modelos antigos.

3) A última fase, de **internalização**, tem como objetivo promover a aplicação generalizada dos princípios da qualidade aprendidos, sendo realizada pelos próprios funcionários, que, pouco a pouco, já terão construído capacidade de conduzir o processo de implantação/implementação da qualidade por si

próprios, dispensando, gradativamente, o uso de consultorias externas para seguir no processo de estabelecimento de um sistema de qualidade.

Devemos enfatizar que a instituição-alvo deve ser trabalhada, em todas as fases do processo de desenvolvimento do sistema de qualidade, no sentido de criar mecanismos de auto-avaliação, que garantirão a constante busca da perfeição.

Não devemos esquecer, finalmente, que qualidade, como macroprocesso, deve ser encarada segundo o conceito de *life cycle*, isto é, considerar o projeto, passando pela implantação, implementação e desenvolvi-

---

## A atual tendência da administração moderna é de propiciar, às instituições, capacidade de auto-avaliação

---

mento e manutenção ao longo de toda a sua vida.

Em outras palavras, atribuir recursos, permanentemente, para o sistema de qualidade da Marinha.

## A IMPORTÂNCIA DO DIAGNÓSTICO INICIAL

Acredita o autor que o programa de implantação da Qualidade Total na Marinha, agora sob o acrônimo de GECON, não tenha avançado mais, até então, principalmente em decorrência de não ter sido dada a devida ênfase à primeira fase, no item particular de diagnóstico inicial das OM, com vistas à implantação do sistema.

Muito embora pareça ser uma coisa simples, o diagnóstico inicial assusta os dirigentes, no sentido de parecer um instrumento que irá expor as fraquezas, disfunções, erros e vícios da sua administração (e só da sua!).

Isto, no entanto, não é verdadeiro!

O diagnóstico inicial é de extrema importância para situar a OM quanto à aderência aos princípios básicos da gestão de qualidade adotada (Qualidade Total), congelando, isto sim, a situação que servirá de termo de comparação no futuro, depois que a consciência e ações para a Qualidade Total tiverem sido implantadas e implementadas. Trata-se, pois, de estabelecer um marco referencial que sirva de parâmetro para as mudanças a instituir.

Mais do que apenas um diagnóstico inicial, a atual tendência da administração moderna é de propiciar, às instituições, capacida-

de de auto-avaliação, para que, segundo parâmetros definidos de qualidade, possam melhorar cada vez mais, evoluindo em busca incessante da excelência almejada.

Esta tem sido a posição dos prêmios nacionais de qualidade, de permitir que cada instituição privada se auto-avaliar e promova as mudanças necessárias para atingir o patamar de desempenho que a habilite à competição por aquele laurel.

Torna-se, assim, a auto-avaliação um instrumento de modernização que, por seu caráter

permanente, vem a se constituir numa das mais importantes ferramentas de aperfeiçoamento contínuo das instituições.

Como já mencionado, o diagnóstico inicial, primeiro passo na longa caminhada para a instituição permanente de um sistema de qualidade na organização, não trata de produzir um relatório detalhado dos erros e falhas que ocorrem na organização, mas verificar, isto sim, através da análise de erros, falhas, e também acertos, qual o grau de

aderência daquela instituição aos princípios da qualidade. Portanto, o primeiro ponto a definir é quais são esses princípios e para que serve sua definição.

Tais princípios não constituem um conjunto de dois, cinco ou dez elementos imutáveis para todas as organizações, ou padronizados por todas as instituições que os avaliam. Cada caso é um caso, muito embora sem perder de vista que um caso pode se referir a várias instituições de características semelhantes, às quais podemos aplicar, sem muita margem de erro, os mesmos princípios.

---

---

### **O diagnóstico inicial, não trata de produzir um relatório detalhado dos erros e falhas que ocorrem na organização, mas verificar, isto sim, através da análise de erros, falhas, e também acertos, qual o grau de aderência daquela instituição aos princípios da qualidade**

---

---

O que são esses princípios? Eles são valores aceitos e praticados por todos daquela instituição, e, por extensão, por grupos diversos de pessoas que lotam instituições iguais ou semelhantes.

Somente com o advento do EMA-131 a Marinha definiu este ponto crucial!

Os princípios podem ser fixados diferentemente por organizações diversas que fazem diagnóstico inicial, mas dificilmente fogem em demasia daqueles que são adotados na prática corrente das avaliações para prêmios de qualidade, em diferentes países, ou são conseqüências do que o ensino da teoria geral de administração vem indicando, ou mesmo são aqueles que as diversas consultorias vêm estabelecendo, nos casos de avaliações dos diversos ramos de negócios similares.

Enfatizamos a compreensão de que os princípios a que nos referimos são princípios genéricos relacionados com a administração. Nenhuma organização que administra (e todas o fazem) pode fugir a eles como elementos de comparação, mas há casos particulares, principalmente no âmbito de organizações industriais, em que podem (e devem) ser fixados outros princípios, agora sob o particular enfoque técnico<sup>18</sup>.

Muito embora possamos perceber a não universalidade dos princípios adotados para servir de referência a um diagnóstico inicial, igualmente podemos sentir a necessidade de padronizá-los segundo grupos de atividades iguais ou semelhantes, de modo a contar com um termo comum de comparação, em benefício da coerência dos resultados das análises.

Eis aqui a primeira dificuldade para as OM da Marinha. Não houve, até o advento do EMA-131, o estabelecimento de um conjunto

de princípios que servisse de referência para a análise ou diagnóstico da situação inicial da qualidade com que cada uma desempenhava suas tarefas.

Não que não existissem tais valores, apenas eles não foram codificados oportunamente, na Marinha, como um conjunto mínimo de princípios que servissem de balizamento. Ora, segundo este enfoque, alguém poderia imaginar que bastariam ter sido adotados os princípios básicos da administração pública, quais sejam, o de **legalidade, moralidade, impessoalidade e publicidade**, como referencial. No entanto, assim não julgamos adequado, uma vez que estas são regras de observância permanente e obrigatória para o administrador. Eles caracterizam a natureza do serviço público, e são padrões que não de nortear todos os atos administrativos. Assim, não parece ser o caso verificar a aderência maior ou menor a estes padrões. Ou eles são praticados, o que é mandatório, ou não o são, o que vem a se constituir em ilícito administrativo ou criminal.

Por outro lado, e por exemplo, a forma de administração de determinada organização pode ser mais ou menos apropriada, segundo seu espaço e tempo, podendo ser aprimorada para dela se obter o desempenho ideal, no sentido de determinar a máxima satisfação dos clientes, farol que orienta o rumo de todas as ações decorrentes de um sistema formal de qualidade. Ainda como exemplo, a maneira com que os diversos elementos humanos interagem, na sua organização, para atingir um propósito determinado pode ser mais ou menos participativa, com isso podendo afetar o resultado desejado. Valores como a adequabilidade do sistema administrativo praticado ou contribuição participativa dos

18 N.A.: Princípios técnicos básicos para um ESTAREP(ORGAL): Controle de recepção (perícia; controle de materiais ou produtos para os serviços; identificação e registro, etc.); Controle durante o método e do produto final (inspeção do método; calibração e revisão periódica dos meios e equipamentos de inspeção, etc.) e outros. Consultar *Uma Política de Qualidade para a MB* - RMB 2º Trimestre/86, pag.54/55.

funcionários podem vir a se constituir em princípios, que servirão, então, de referência para avaliar o grau de aderência a eles, permitindo situar a instituição diagnosticada quanto à excelência de seu comportamento.

Muitos foram os princípios "sugeridos" à Marinha, oriundos da experiência extranaval, e disponíveis em uma imensidão de artigos escritos e manuais sobre Gerência pela Qualidade Total (GQT), mas a instituição relutou em codificá-los, adaptando-os as suas necessidades. Eis alguns exemplos de princípios adotados:

**IBQN (1994):** Total satisfação dos clientes; Gerência participativa; Desenvolvimento humano; Constância de propósitos; Melhoria contínua; Gerência de processos; Delegação de poderes; Gerência da informação e comunicação; Garantia da qualidade e busca da perfeição;

**Shell do Brasil (1994):** o cliente em primeiro lugar; Liderança e gerenciamento; Participação; Processos e sistemas; Atitudes baseadas em fatos e Aperfeiçoamento contínuo;

**A Folha de S. Paulo**, sob os auspícios do Sebrae, em uma série de artigos sobre Qualidade Total, disseminou como os dez mandamentos da Qualidade Total: Total satisfação dos clientes; Gerência participativa; Desenvolvimento de Recursos Humanos (RH); Constância de propósitos; Aperfeiçoamento contínuo; Gerência de processos; Delegação; Garantia da qualidade; Disseminação das informações e Não aceitação de erros;

O **Exército** adotava, segundo seu Manual de Princípios da Qualidade, no Capítulo "Os dez princípios da administração pela Qualidade Total para o Exército Brasileiro": Satisfação do usuário; Combate incessante aos erros; Aperfeiçoamento contínuo; Liderança; Continuidade nas ações e objetivos; Integração funcional; Desenvolvimento do potencial humano; Sistema de aquisição ético, confiável e eficaz; Informação e descentralização;

**A Fundação Prêmio Nacional de Qualidade (FunPNQ) (1996)**— muito embora a Fundação se destine à avaliação de instituições quanto à qualidade, seu enfoque é um pouco diferente, e se refere aos critérios de avaliação. Estes estão fundamentados "em um certo número de valores e conceitos-chave, que servem de base para a integração dos requisitos globais dos clientes e do desempenho da empresa". São eles: Qualidade centrada no cliente; Liderança; Melhoria contínua; Participação e desenvolvimento dos funcionários; Capacidade de resposta rápida; Qualidade no projeto e prevenção de problemas; Percepção a longo prazo; Gestão baseada em fatos; Desenvolvimento de parcerias; Responsabilidade pública e espírito comunitário e Orientação para resultados.

Estes valores, segundo o conceito da FunPNQ, são suficientes para compreender **sete categorias de avaliação**, segundo as quais a Fundação avalia os concorrentes ao prêmio: Liderança; Informação e análise; Planejamento estratégico; Desenvolvimento de recursos humanos; Gestão de processos; Resultados do negócio; Focalização no cliente e sua satisfação.

É importante frisar a valorização diferenciada de cada categoria, sendo as de maior peso a de Resultados do negócio e a de Focalização no cliente e sua satisfação.

Estes são apenas alguns poucos e superficiais exemplos que justificam a ênfase dada pelo autor ao atraso da Marinha no estabelecimento de um padrão que permitisse fosse fixada a referência inicial. Não importava a maneira de explicitar princípios, desde que fossem representativos o bastante para permitir avaliar a eficácia dos processos da instituição e a qualidade de seus resultados. A flexibilidade é bem grande e a abordagem só pode ser feita pela instituição-alvo, muito embora, conforme já frisamos, normalmente não haja profundas divergências na escolha dos valores de referência. Por exemplo,

Marinha americana, sentindo que seus problemas internos eram mais do que simplesmente administrativos, optou por adotar a fórmula da *Total Quality Leadership*, em preferência à *Total Quality Management*, por razões, talvez, de aprimoramento da compreensão do processo, ou porque a sua estrutura organizacional é mais adaptada para a guerra do que para a paz.

Somente com o advento do EMA-131 (1998), a Marinha codificou seus princípios. Agora que estão fixados, ainda carecerão, no entanto, de quantificação. Se eles vão ser usados como referência para determinar a posição da instituição em relação à qualidade, uns deverão ou poderão ter peso maior que outros. Como exemplo, no caso do Exército brasileiro, Liderança parece merecer maior peso do que Sistema de aquisição ético, confiável e eficaz.

Esta atribuição de fatores de mérito para os princípios contribuirá, certamente, para estabelecer com maior precisão o resultado final da avaliação, quando, ao mesmo tempo, contribuirá, para a formulação de algoritmos que permitam a codificação em programas de computador que irão auxiliar a tarefa de implantação e implementação de sistemas de qualidade ou mesmo da própria avaliação. Segundo a doutrina do EMA<sup>19</sup>, "os princípios da GECON são aqueles propostos pela Gestão pela Qualidade Total e devem ser incorporados a todas as atividades executadas pela organização, sejam elas administrativas ou operacionais. São os seguintes:

– **Melhoria contínua** – a melhoria é um processo contínuo inesgotável e está alicerçada no estímulo à criatividade e no estabelecimento permanente de novos desafios;

– **Gerência de processos** – o processo é o centro prático da gestão com qualidade. Isto significa:

- identificar e analisar os processos da organização;
  - estabelecer metas de melhoria e aperfeiçoamento desses processos;
  - avaliar os processos pelos resultados frente aos clientes; e
  - normatizar os estágios em desenvolvimento atingidos pelos processos;
- **Desenvolvimento e valorização do ser humano** – a valorização do homem (cliente interno) é uma garantia ao cumprimento da missão da organização e de atender com qualidade aos clientes (internos e externos). O desenvolvimento e valorização são funções:
- da conscientização do sentido e do valor de seu trabalho na destinação da organização;
  - da profissionalização do homem;
  - da avaliação do desempenho por resultados, a partir de objetivos bem definidos; e
  - do reconhecimento do mérito;
- **Constância de propósitos** – a Alta Administração tem o dever indelegável de estabelecer e compartilhar com toda a organização objetivos de longo prazo que permitam coerência e efetividade em seus projetos e em suas ações. O planejamento estratégico é o instrumento por excelência do sistema de gestão e fator de coerência do processo decisório;
- **Gerência de informações** – significa a disseminação de informações organizacionais, ou seja, o fluxo de informações dentro da organização deve ser coerente com a necessidade em seu conhecimento, no momento e local exigidos. É a capacidade de perscrutar incessantemente os sinais do macroambiente onde a organização encontra-se inserida, para avaliar novas oportunidades de aliança e fusões, parcerias com clientes, fornecedores e concorrentes (redução dos riscos organizacionais) e estratégias políticas para reduzir os impactos de ações regulatórias ou decorrentes;

19 N.A.: EMA-131.

– **Delegação** – é a decisão mais próxima possível da ação;

– **Não aceitação de erros** – o compromisso em fazer certo deve ser um traço da cultura de uma organização. O desconforto com o erro e o combate ao desperdício são atitudes que evidenciam a internalização deste princípio;

– **Gestão participativa** – a gestão deve ser participativa, ou seja:

– pressupõe a convocação de todos a participar da melhoria de seus processos de trabalho;

– estabelece a cooperação entre gerentes e gerenciados; e

– compartilha desafios.

– **Satisfação do cliente ou Foco no cliente**

– é a capacidade de superar as expectativas intrínsecas e extrínsecas do cliente (interno ou externo); e

– **Garantia da qualidade** – é o envolvimento da Alta Administração, dos titulares de OM e de todos os homens com a qualidade, assumindo o compromisso com a melhoria contínua da organização.

Estes são os princípios. Mas para que servem? Tudo que dissemos até agora enfatiza a necessidade concreta de estabelecer uma **metodologia** para a verificação da aderência da organização aos princípios da qualidade que elegeu, estabelecendo pesos para eles, definindo como se comportam na avaliação final, para, finalmente, pesquisar como a instituição adere a cada um.

Seguindo-se à análise do perfil de aderência da instituição-alvo, deverão ser definidos pontos fracos e pontos fortes, que servem, então, de âncoras para a ação de implantação da GECON, e daí decorrerão, certamente, as necessidades de treinamento adicional, além de serem localizados os problemas com maior potencial de agravamento.

Tudo isto deverá ser consolidado em relatório final, que servirá de base para a apresentação do diagnóstico ao conjunto administração superior e demais funcionários da instituição.

Pensamos abordar, em artigo futuro, aspectos mais profundos da importante fase de diagnóstico inicial, e sugerir um esquema metodológico para concretizá-la.

## CONCLUSÃO

Todas as ações que visam a melhorar continuamente, em busca do padrão de perfeição perseguido, têm que ocorrer num contexto formal, onde a previsão, a padronização, a valorização do ser humano, o respeito ao meio ambiente, o cultivo à tecnologia e o aporte de melhorias sejam reflexos da vontade política dos dirigentes, vontade esta explicitamente por eles declarada, e por todos praticada, dos mais graduados ao mais humilde servidor da instituição. Eis então, caracterizado, o Sistema de Qualidade daquela instituição, o qual condicionará a postura de todos em busca da perfeição e impregnará a organização em todos seus aspectos, culminado no Sistema de Gestão pela Qualidade Total, dentro do enfoque da Gestão Contemporânea.

Na nossa Marinha, o Sistema de Qualidade (Sisqual, ou Sisquad, ou Sisgecon, ou qualquer que seja o nome ou acrônimo que venha a ser adotado) ainda não está formalizado, em contrapartida à existência do SIAFI, SISPAG, SISBENF, SPAN, SPD e tantos outros.

Temos a esperança de vê-lo concretizado em breve. Não é um capricho, mas uma necessidade inadiável, um *must*.

Exemplo (segundo o enfoque técnico): ao construir um navio estão envolvidos o armador, o construtor e a classificadora. Esta serve, entre outras coisas, para acompanhar a construção segundo as normas e padrões de qualidade estabelecidos pelo armador. Se este não contar com um sistema de qualidade formal como poderá impor seus padrões de qualidade e orientar o desempenho da classificadora em defesa de seus interesses? Como

poderá absorver os quesitos de qualidade e incorporá-los ao ciclo de vida do navio construído?

Com o advento da propulsão nuclear, e da asa fixa, dois pesos-pesados no

cardápio da qualidade, muitas respostas só poderão ser obtidas pela formalização do sistema de qualidade da Marinha, aspecto este que, esperamos, a GECON venha resolver.

## CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO> / Gestão Contemporânea /; Gestão pela Qualidade Total;

## GLOSSÁRIO

- CETM - Centro de Eletrônica da Marinha
- CIAMPA - Centr de Instrução Almirante Milciades Portela Alves (do CFN)
- COTAG - Comissão Técnica de Assessoramento de Gestão
- DASM - Diretoria de Assistência Social da Marinha
- DE - Diretoria Especializada
- DEnsM - Diretoria de Ensino da Marinha
- DepMERJ - Depósito de Material Eletrônico da Marinha no Rio de Janeiro
- DGMM - Diretoria-Geral do Material de Marinha
- DGPM - Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha
- EMA - Estado-Maior da Armada
- ENAP - Escola Nacional de Administração Pública
- ERMJR - Estação Rádio da Marinha no Rio de Janeiro
- ESTAREP - Estabelecimento de Reparo
- FunPNQ - Fundação Prêmio Nacional de Qualidade
- GAGE - Guia de Aperfeiçoamento e Gestão
- GECON - Gestão Contemporânea
- GQT - Gerência pela Qualidade Total
- IPQ - Indicador de Qualidade e Produtividade
- ODS - Órgão de Direção Setorial
- OM - Organização Militar
- ORGAL - Organização de Apoio Logístico
- ORIM - Orientações Ministeriais
- ORISSET - Orientações Setoriais
- PBM - Políticas Básicas da Marinha
- PCI - Plano Cooperativo de Implementação
- PD - Plano Diretor
- PDCTM - Plano de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da Marinha
- PQGF - Prêmio de Qualidade do Governo Federal
- QT - Qualidade Total
- RH - Recursos Humanos
- RSCQP - Relatório Setorial de Controle de Qualidade e Produtividade
- SAF - Secretaria de Assuntos Fazendários
- SEBRAE - Sistema de Apoio às Micros e Pequenas Empresas
- SIAFI - Sistema Integrado de Administração Financeira
- SIM - Serviço de Identificação da Marinha
- SISBENF - Sistema de Gestão de Bens da Fazenda Nacional
- SISPAG - Sistema de Pagamento
- SPAN - Sistemática de Planejamento de Alto Nível
- SPD - Sistema do Plano Diretor

# BIBLIOTECA DA MARINHA



Contando com um acervo de mais de 110 mil livros sobre assuntos navais, científicos, literários, tecnológicos, didáticos, filosóficos e geográficos, além de riquíssimas coleções de antigas cartas náuticas, atlas geográficos e de obras raras, a **Biblioteca da Marinha**, incorporada ao Serviço de Documentação da Marinha desde 1953, oferece ainda o serviço de Biblioteca Volante, que realiza visitas periódicas às organizações militares, emprestando livros ao pessoal dos navios da Marinha do Brasil.

Com sede à Rua Mayrink Veiga 28, Centro - RJ, a biblioteca funciona de segunda a sexta-feira das 8h às 16h45min. Informações pelo tel.:516-8784 / Fax: 516-0265 ou Internet no endereço <http://www.mar.mil.br/~sdm/biblio.htm>

# O MINAS ESTÁ GARRANDO!

## Uma noite atribulada

ALBERTO CARLOS AGUIAR  
Vice-Almirante (RRm)

### INTRODUÇÃO<sup>1</sup>

O relato que se segue não é uma ficção, os nomes não foram mudados e realmente ocorreu em um dia de setembro de 1972. Evitei propagandear-lo enquanto estive na ativa, por razões óbvias, até mesmo porque o inusitado fato de suspender à noite, em águas restritas, só com o quarto de serviço a bordo, com o navio capital de nossa esquadra e no dia seguinte entregá-lo ao comandante sem um arranhão, ainda que me encha de orgulho, teve muito mais de sorte do que da competência da equipe que estava a bordo naquele dia. Não me cabe, por certo, nenhum mérito além

de ser integrante de uma geração em que a Escola Naval se preocupava em formar oficiais de Marinha, e não apenas segundotenentes.<sup>2</sup> Antecipadamente apresento minhas desculpas aos nomes aqui citados, se em algum ponto da narrativa os envolvidos têm melhor lembrança de algum detalhe, que as quase três décadas passadas não me permitiram guardar ou registraram apenas uma versão aproximada.

### UMA NOITE ATRIBULADA

A noite era clara. Normal. Não havia nenhuma imensa lua que pudesse incentivar

<sup>1</sup> N.R.: Como anexo, o leitor civil poderá encontrar o **glossário** dos termos marinhos usados pelo autor desse artigo.

<sup>2</sup> N.R.: (Do V.A. Brigido, ex-diretor da Escola Naval de 1977 a 1980) – Nessa época os currículos foram alterados, dando ênfase demasiada à graduação de engenharia em detrimento da formação marinheira. Em 1977, o quadro começou a voltar à verdade.

romances, poetas ou apaixonados; mas também nenhuma bruma, névoa ou escuridão que motivasse maiores preocupações de segurança com o navio na bóia.

O navio era o Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, o “porta-aviões”, como a mídia gostava de chamá-lo, ou o “Mingão”, como nós, seus tripulantes, carinhosamente o apelidávamos...

Amarrado à bóia, aquele imenso casco estava com sua propulsão desativada, os equipamentos, que só eram utilizados quando operando, permaneciam apagados, o rotineiro quarto de serviço com cerca de uma centena de marujos a bordo. Uns de pau no horário; a maioria nas cobertas e outros poucos da guarnição jogando “aliado” nos salões de recreio de cada círculo hierárquico.

Éramos cinco oficiais a bordo: o Capitão-Tenente Vitale, cursado em máquinas, escalado para o serviço diário de máquinas; o Capitão-Tenente Januzzi, como caveira de pau no horário, vez ou outra dava alguns passos nos poucos metros quadrados da tolda, torcendo para que o tempo passasse bem depressa; eu – o chefe da Divisão de Serviço –, afundado em uma poltrona na praça-d’armas, acompanhava o noticiário do telejornal das 20 horas. Os outros oficiais, o Capitão-Tenente (FN) Level e o Capitão-Tenente Ewerton, estavam em seus camarotes recuperando as energias para enfrentarem os próximos quartos de serviço, de 21 às 24 horas e de 00 às 4 horas. O Segundo-Tenente Chedid, que saíra do serviço como ajudante do oficial de quarto, obtivera minha permissão para ir na lancha dos licenciados de 18h30m até o cais da DET (Diretoria de Eletrônica da Marinha), único local do Cais Norte do AMRJ onde se conseguia dar um telefonema. Prometeu voltar na derradeira lancha de licenciados, que costumava largar do cais às 23 horas.

O cenário era, portanto, de despreocupante normalidade. A bóia nº 1, em cujo brinco o *Minas* estava talingado, era posicionada ao

norte da linha das barcas Rio-Niterói e a leste da Ilha Fiscal, cerca de umas 50 jardas de afastamento do eixo longitudinal da pista de pouso do Aeroporto Santos Dumont.

Os que já tiveram a oportunidade de servir no *Minas* provavelmente perceberam o restrito campo de visão de que dispõe o pessoal de serviço na tolda e, por isso, como o oficial de serviço no porto fica dependente das informações oriundas dos outros postos de serviço, quer via os telefonistas, quer pelo sistema de intercomunicação interno, ou ainda pelo telefone automático. Além disso, por ser um navio de grande comprimento e a tolda ficar bem a ré, quando o navio está na bóia e gira, por influência da maré ou do vento, o cenário se altera radicalmente, não ensejando ao oficial de quarto uma segura avaliação da posição relativa do navio com respeito aos pontos conspicuos da terra, diferentemente dos navios menores, onde o oficial de quarto vai rapidamente da borda de boreste ao bordo oposto, tendo uma rápida e completa noção de todo o seu entorno.

O telefone da praça-d’armas tocou; primeiramente quatro vezes. Eu estava sozinho, absorto no noticiário da TV, e tinha certeza de que não era para mim. Como alguém poderia saber que eu estava por ali? Não atendi nem quando houve uma segunda insistência.

Não demorou nem meio minuto depois que o estridente som do telefone emudeceu e o Capitão-Tenente Januzzi enfiou a cabeça pela entreaberta porta de acesso à praça-d’armas e disse, sem que eu notasse qualquer grande aflição:

– Aguiar, dá um pulo aqui que parece que o navio está garrando... O vigia da amarra da bóia disse pelo telefone que o navio continua amarrado normalmente à bóia, mas o sinaleiro de serviço avisou à tolda que o navio estava muito perto da pista do aeroporto.

Saí da poltrona certo de que era apenas uma observação de um oficial de quarto superpreocupado com a segurança do navio.

Se estivéssemos fundeados caberia essa grande preocupação, mas amarrado com uma pesada corrente a uma bóia de aço maior que um automóvel, a qual estava ancorada por uma poita de algumas toneladas, me deixava relaxado.

De qualquer modo, tinha de avaliar com mais rigor. Galguei o pequeno lance de escada até a tolda. Olhei em volta e só vi as luzes do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW) e mais algumas na direção norte. Percebi que não se podia afirmar que estávamos garrando ou deixar que a minha experiência me permitisse dizer:

– Esquece; está tudo bem!... e voltei para minha confortável poltrona... Achei melhor conferir.

Subimos, eu e o Capitão-Tenente Januzzi, correndo ao convés de vôo e lá, com uma visão de quase 360 graus, podia-se perceber que a posição do *Minas* naquele momento não era normal.

Dali mesmo fomos conveses acima até o passadiço, onde estava estendida a carta da Baía e plotada a posição do navio, obtida anteriormente pelo cruzamento de diversas marcações. Marcamos rapidamente a Ilha Fiscal, a Candelária e o farolete de Villegagnon. Quando o lápis riscou a terceira reta e vi que estávamos muito fora da posição, o bujão do reservatório de adrenalina saltou e o batimento cardíaco começou a acelerar.

Não sei se disse ou gritei para o Januzzi:

– Toca DEM e manda o contramestre preparar para largar o ferro de boreste, que é o que está pronto!

Enquanto tirava uma posição mais precisa, por telefone convoquei o Capitão-Tenente Ewerton para guarnecer o passadiço. Eu queria ir até a proa ver por que o maluco que estava de serviço na proa não avisara que tínhamos soltado da bóia. Estava disposto a comer seu fígado até sem sal...

O próximo ponto, agora obtido com mais precisão, já mostrava que a maré vazante

estava levando o *Minas* lentamente em direção ao Pão de Açúcar. Olhei pela asa do passadiço e vi que estávamos na altura da cabeceira da pista do aeroporto. Pelo intercomunicador pedi que o oficial de máquina atendesse logo que possível. Pela fonia, após várias tentativas, contactei a Divisão Marítima do AMRJ, onde ficavam atracados os rebocadores de serviço. Disse a quem atendeu que o navio estava garrando e que mandassem todos os rebocadores que pudessem, com a máxima urgência.

O Capitão-Tenente Vitale chamou-me no MC, curioso para saber porque fora tocado o DEM, já que o navio estava sem propulsão. Expliquei-lhe sumariamente o meu problema e perguntei:

– Em quanto tempo você consegue colocar a propulsão nos dois eixos?

Após alguns segundos, em que eu torcia para escutar um prazo bem pequeno, veio a resposta:

– Para os dois eixos vou ter que acender outra caldeira e vai levar tempo... mas para um só eixo, acho que dá para balancear o eixo em meia hora.

– OK!, eu disse; logo que eu puder pedir máquina, avise ao passadiço.

A essa altura, com o Ewerton no passadiço tirando ponto atrás de ponto, traçamos a derrota estimada e vimos que, com uma boa dose de sorte, se as condições de vento não mudassem, passaríamos bem colado ao farolete de Villegagnon. Pensei rápido: o risco é muito grande; vou fundear onde estou e aguardar os rebocadores me safarem. Nova posição. Plotei o ponto. E se o navio girasse no sentido horário quando a maré virasse? Dei o desconto dos quartéis de amarra em direção à pista do aeroporto, somei o comprimento do navio... e olha eu lá, atracado no Santos Dumont, se antes não encalhasse!!!

Faltava pouco para as 21 horas; ouvi os mestres dos rebocadores ponderando com o pulsilânime oficial de serviço na Marítima

(pelo menos para mim, que estava na maior onça) que só iriam suspender depois de receber o “biguá”. Entrei vociferando na fonia, alertando que o navio iria encalhar e etc. etc.; mas a única resposta foi: “Ciente”. A partir de então nem via movimento de rebocador saindo das docas do AMRJ, nem tampouco conseguia mais contato naquela rede.

Como observei alguma dificuldade nos telefonistas que guarneciam os telefones auto-excitados em passar ou receber mensagens, quando se usavam termos mais técnicos, pois embora tivessem treinamento adequado, não tinham experiência naquele específico posto, determinei aos oficiais para guarnecerem os telefones: Level ficou com a manobra na popa, já preparando para passar o cabo de reboque se um rebocador me desse a honra de se apresentar para a faina...; Januzzi foi para a proa para me manter informado sobre a provável faina de reboque, largar o ferro ou largar da bóia, que a esta altura estava colada ao casco, bem sob o ferro de boreste, o único pronto a largar! Sorte minha: o CB-MR Altevir, um dos melhores homens da faxina do mestre, estava a bordo e logo guarneceu a proa e liderou os preparativos para preparar o ferro de bombordo, de modo a me dar opção se eu pudesse e resolvesse fundear.

A maré continuava a vaziar, levando o navio. Eu já não torcia mais...; eu rezava para não ficar conhecido na Marinha como “aquele tenente que atracou o *Minas* na Escola Naval...”

Quando estávamos com o farolete quase no través, dava para ver o bar dos aspirantes cheio de curiosos, tentando entender por que o *Minas*, iluminado como um navio de passageiros, passava tão próximo. O ecobatímetro ia registrando cada vez menos fundo. Colocando os pontos e observando na carta a profundidade nas proximidades do farolete, eu torcia para que a DHN tivesse exagerado

na redução ao nível de referência e a realidade mostrasse ser aquela área um pouco, só um pouquinho, mais funda do que indicava a carta.

De repente, no papel em que o ecobatímetro registrava o fundo, começou-se a perceber o fundo aumentando lentamente (tinha chegado a 1,6 metro!)<sup>3</sup>. Já tinha obtido o pronto do ferro de bombordo. Um pouco menos agitado avaliei a situação com o meu oficial de Navegação *ad hoc*, o Capitão-Tenente Ewerton, e resolvemos fundear logo que passássemos o farolete e atingíssemos fundo maior que 10 metros.

– Proa/Comando! Larga o ferro! Deixa correr até o quinto quartel ficar no escovém!

Não pude saber se o ferro unhara, mas após alguns minutos a popa continuou a ir em direção a Botafogo e a proa parecia segura à terra. Tiramos uma posição bem precisa e outra cinco minutos depois. Parecíamos estar no mesmo ponto. Respirei tranqüilo e intimamente agradei a Deus.

O sinaleiro informou que um rebocador estava saindo das docas do AMRJ. Logo depois se ouviu sua chamada no passadiço:

– *Alfa-11*, aqui Rebocador *Audaz*!

– Aqui *Alfa-11*, prossiga!

– Aqui *Audaz*; um rebocador só não tem força para puxar o *Minas* com segurança. É melhor esperar a chegada de mais dois rebocadores.

Só não virei bicho porque, pelo MC, ouvi o Capitão-Tenente Vitale dando o pronto do eixo de bombordo. Tinha dado sorte em não ter encalhado até então, não sabia se estava bem unhado e, se garrasse com a maré enchente ia correr um alto risco de novo. A decisão foi até fácil:

– *Audaz*, aqui *Alfa-11*. Vou suspender só com o eixo de bombordo e o *Audaz* vai na proa puxando o cabo de reboque passado pela buzina de boreste.

3 N.R.: O ecobatímetro media a lâmina d'água entre a quilha do navio e o fundo do mar.

Eu estava tão irritado com a demora dos rebocadores que meu tom de voz, cheio de adrenalina na fonia, não deu a menor margem de qualquer ponderação do mestre. O rebocador nem deu o “ciente”, apitou e guinou rapidamente, aproando a bochecha de boreste do *Minas*, demonstrando sua irrestrita cooperação.

Passamos o cabo de reboque com alguma dificuldade. Içamos o ferro com muita calma para evitar qualquer sobrecarga no turbogerador que também chupava o vapor da única caldeira acesa, mas me dei ao luxo de apitar quando a proa informou que o ferro arrancara<sup>4</sup>. Puxamos a proa para um conveniente rumo, ordenamos máquina adiante 1/3 e, com as luzes de navegação agora corretamente acesas e apagada aquela iluminação apaisanada, fomos navegando em direção ao fundo da baía, até uma área reservada para fundeio de navios mercantes, bem ao norte do que hoje é o cais Bravo da Ilha de Mocanguê, preocupados de que o navio pudesse ser atropelado por um mercante se fundeássemos em local não demarcado na carta, ou que garrássemos durante a noite. Lá pelas 23h30m larguei de novo o ferro; desta vez com oito quartéis... Aprendera com Vasco Moscoso<sup>5</sup> a não dar chances ao azar...

Até então o segundo rebocador não se materializara, e o oficial de serviço da Esquadra, que provavelmente ficara uma fera por ter sido acordado no meio do seu profundo sono, por insistência de “um tenente”, não conseguiu voltar ao beliche ao ser avisado de que havia um enorme derelito – uma bóia da Ma-

rinha – “navegando” nas proximidades da entrada da barra do Rio de Janeiro, o que passou a ser sua responsabilidade.

Dispensei a máquina, o rebocador e todo o mundo que estava a bordo e tinha ocorrido para a faina e não entrava de serviço à meia noite. Eu e os oficiais fomos para a praça-d’armas. Dei ordem para que o bar dos oficiais fosse aberto e paguei uma boa rodada de *scotch* para todos, comemorando meu bom astral e o trabalho da equipe. Enquanto relaxávamos, o contramestre desceu da tolda até a porta da praça-d’armas e nos disse:


– Tenente, o sinaleiro pediu para o senhor ligar para ele.

Liguei, ligeiramente preocupado, e o sinaleiro de serviço me transmitiu o seguinte:

– Tem uma lancha vindo em direção ao navio e ela está rodando no meio da baía, de um lado para o outro, há mais de meia hora!

Mandei arriar o portaló. Fomos para a tolda esperar o “visitante”: nada menos do que o Segundo-Tenente Chedid, que fora ao cais para um rápido telefonema e quando nenhuma lancha foi pegá-lo, nem divisava mais as luzes do navio de onde tinha saído, sentiu que algo de estranho tinha ocorrido. Talvez tivesse perdido o navio e, por isso, fosse considerado desertor. Embarcou na primeira lancha que atracou no cais da DET e saiu pela baía procurando o *Minas*, até que, quando acendemos a iluminação de navio no porto, nos achou.

Na mesma hora seu lance foi a julgamento pelos outros oficiais e condenado a pagar uma rodada no bar.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<ATIVIDADES MARINHEIRAS>/Manobras de emergência /; *Minas Gerais* (NAeL)

<sup>4</sup> N.R.: Faz parte do cerimonial o navio apitar no instante que fica solto em seu ambiente – o mar.

<sup>5</sup> N.R.: Vasco Moscoso é a personagem principal do romance *Velhos Marinheiros*, de Jorge Amado, um pseudocomandante que, não sabendo com que espias deveria amarrar o navio ao cais, determinou que se reforçasse toda a amarração. E assim o seu navio foi o único a não garrar durante o vendaval que se abatera no porto.

## VOCABULÁRIO MARINHEIRO

**aliado** – Jogo característico da guarnição, jogado sobre pedaços de lona onde é pintado, artisticamente, o caminho de casas a serem seguidas por quatro jogadores, formando duas duplas, cada jogador utilizando quatro fichas ou pedras, cada conjunto de quatro fichas ou pedras de cores diferentes, e dois dados.

**AMRJ** – Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Principal estabelecimento de reparos da Marinha, ocupando a maior parte da Ilha das Cobras.

**asa** – Prolongamento do convés do passadiço, para os bordos, a fim de possibilitar a visão de quem manobra para a proa e popa.

**balancear o eixo** – Girar o eixo, lentamente, para a frente e para trás, a fim de completar a preparação da máquina do navio para sua movimentação.

**biguá** – Refeição servida por volta da meia-noite ao pessoal que ia entrar de quarto (consta, geralmente, de carne-seca, farofa, café e pão ou bolacha). Farofa do foguista.

**bochecha** – Parte curva, a partir do bico da proa, para um e outro bordo do costado do navio.

**bombordo** – Para quem, a bordo, olha para a proa, é o lado esquerdo do navio.

**boreste** – Para quem, a bordo, olha para a proa, é o lado direito do navio.

**brinco da bóia** – Seção de amarra de bitola pequena, que se prende por uma manilha à extremidade superior da cabresteira e ao argarréu superior da bóia, em algumas amarrações fixas, a fim de permitir amarrar a embarcação diretamente à cabresteira em vez de amarrá-la à bóia.

**cais da DET** – Cais de atracação na Ilha das Cobras, entre o dique Rio de Janeiro e o limite leste da ilha, em frente ao prédio da antiga Diretoria de Eletrônica da Marinha.

**caveira de pau** – Oficial de quarto ou de efetivo serviço no horário.

**CIAW** – Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, situado na Ilha das Enxadas, ao norte e próxima da Ilha das Cobras.

**cobertas** – Espaço compreendido entre conveses e destinados a alojamento, rancho e ao estar da guarnição.

**DEM** – Detalhe Especial para o Mar. Situação em que diversos postos importantes para a manobra do navio são ocupados por pessoal especialmente treinado.

**de pau** – De efetivo serviço em locais e horários determinados.

**derelito** – Embarcação ou outro objeto abandonado, à deriva, e que constitui perigo à navegação.

**ecobatímetro** – Equipamento eletrônico ou eletro-mecânico para medir e registrar a profundidade entre o fundo do mar e a quilha do navio.

**escovém** – Tubo ou manga de ferro por onde passa a amarra para ir do convés ao costado.

**faina** – Qualquer trabalho de execução difícil ou complicada.

**ferro** – Âncora.

**fundear** – Largar o ferro (deixar a âncora arriar) de modo que ele se prenda no fundo e segure o navio em uma determinada posição.

**garrar** – Deslocar-se (um navio fundeado) em virtude de haver desunhado do fundo sua âncora, por ação do vento, maré ou corrente.

**guarnecer** – Ocupar determinada função em local específico.

**guarnição** – A totalidade das praças que servem em um navio da Marinha de Guerra ou estabelecimento naval (suboficiais, sargentos, cabos, marinheiros, fuzileiros, grumetes e taifeiros).

**guinar** – Mudar a direção ou rumo da embarcação.

**largar** – 1. Soltar, deixar correr; largar a amarra; largar um cabo; largar a âncora (fundear). 2. Soltar-se (de alguma coisa); largar da bóia; largar do cais.

**MC** – Sistema de comunicação interna com microfone e auto-falante.

**passadiço** – Pavimento imediatamente abaixo do tijupá, na superestrutura principal do navio, de onde, em viagem, o comandante dirige a manobra do navio e onde permanece o oficial de quarto.

**poita** – Peso de ferro ou concreto, encimado por um arganéu forte, utilizado nas amarrações fixas.

**pontos conspícuos** – Pontos notáveis de terra, como torres, chaminés, igrejas etc., utilizados para, através de marcação de bordo, controlar ou determinar a posição da embarcação.

**popa** – A parte de trás (ré) do navio.

**praça-d'armas** – Refeitório e sala de estar dos oficiais dos navios da Marinha de Guerra e, por extensão, em alguns estabelecimentos navais.

**proa** – A parte da frente do navio.

**quartel de amarra** – Cada uma das sessões em que se subdivide a amarra da âncora, com 22,5m.

**talingar** – Fazer fixo um chicote (extremidade) de amarra, amarreta ou virador no ariete da âncora, ancorote ou fateixa, ou num gato de escape, arganéu ou olhal.

**tolda** – Parte do convés principal do navio onde permanece o pessoal de serviço no horário, quando atracado ou fundeado.

**través** – Direção perpendicular à direção proa-popa, mais ou menos a meio do navio.

**unhar** – Encravar-se o ferro no fundo do mar e segurar o navio.

(Ao CMG (RRm) *Mário Abreu de Almeida* os agradecimentos da *RMB* por esse trabalho)

Razões fortes levam a decisões  
enérgicas.

*William Shakespeare*

# Programa Amigos do Livro Naval

## Compre esta idéia

Editar e distribuir bons livros a preços baixos. Esta é a idéia do **Programa Amigos do Livro Naval** que tem como principal objetivo o desenvolvimento da mentalidade marítima pelo acesso a livros relacionados à história naval. Ao se associar ao programa, o leitor passa a receber, em casa ou na OM onde serve, a sinopse dos livros editados. Para isso, basta preencher a ficha de inscrição abaixo e esperar para constatar o alto padrão dos livros lançados pelo programa.

1 - Nome (Posto/Graduação para militares)

\_\_\_\_\_

2 - OM onde serve/local de trabalho

\_\_\_\_\_

3 - Endereço para correspondência e recebimento dos livros

End \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ - Bairro \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

4 - NIP \_\_\_\_\_ ou Matrícula \_\_\_\_\_ (Só para pessoal da MB)

5 - Assinatura do Solicitante \_\_\_\_\_

Remeta este pedido para o SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA -  
AMIGOS DO LIVRO NAVAL - Ilha das Cobras s/n - CEP: 20091-000  
Centro - Rio de Janeiro - RJ - Fax.: 870-6716

# O QUE É O SIVAM

*“Se é mais inteligente agir preventivamente, o SIVAM será uma excelente ferramenta para isso”.*

INSTITUTO HISTÓRICO E CULTURAL DA AERONÁUTICA  
EQUIPE DE REDATORES DA RMB\*

## INTRODUÇÃO

O programa ambiental brasileiro começa o processo de integração do rico território amazônico à Nação brasileira; tem a responsabilidade de abordar e tratar o delicado problema ambiental amazônico, para que haja integração sem destruição e a preservação do meio ambiente, populações e riquezas naturais.

A Amazônia ocupa 3/5 do território brasileiro, chamando atenção até nos mapas-múndi. A floresta cobre 70% da região, correspondendo a cerca de 30% das florestas mundiais. Nela encontram-se centenas de espécies de árvores, peixes, pássaros e mamíferos por hectare, fora os insetos, anfíbios,

répteis, moluscos etc. Essa fauna e flora diversificada está contida em um ecossistema auto-suficiente alimentado pela abundância e regularidade das chuvas, elevada umidade do ar e temperatura média uniforme. A água das chuvas circula pela maior bacia de água doce do planeta – a Bacia Amazônica – cujo principal rio – o Amazonas – é o maior do mundo e recebe mais de 500 afluentes ao longo de seus mais de 7.000 km. A Amazônia brasileira possui, sozinha, 2/3 de todo potencial hidroelétrico do país. Ela também é provida de grande potencial vegetal, já que é a maior fonte natural de produtos farmacêuticos, bioquímicos e agrônômicos do mundo. A Amazônia é um fator importante para o

\* NR: O texto foi elaborado baseado na Nota para a Imprensa (*press release*) cedido pelo Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica, a que a RMB agradece.

equilíbrio climático e ecológico do planeta. E ainda temos o seu potencial mineral e turístico. A população atual da Amazônia Legal ultrapassa 18 milhões de indivíduos, sendo 147 mil índios (60% da população indígena brasileira).

Com tantas qualificações, o mundo volta cada vez mais os olhos para a Amazônia e preocupa-se com sua posição estratégica e seus problemas mais divulgados, como o desmatamento, a poluição dos rios e o tráfico de drogas. A região, além ter sua população mal distribuída, é a menos povoada do Brasil. As dificuldades são enormes nas áreas de transporte, saúde, gerenciamento de recursos naturais, combate às atividades ilegais etc. A Amazônia, que não é conhecida por seu povo, deverá ser conhecida plenamente, para todos usufruírem de sua riqueza e desenvolvê-la, sem deixar de preservá-la. Entidades públicas e particulares, institutos de pesquisas, empresas etc. já começaram a levantar dados sobre a Amazônia, para a conhecerem bem e, assim, desenvolver uma política adequada.

Pensamos que, o que se sabe e o que se descobrir por meio dos dados coletados por órgãos públicos e privados deverão ser centralizados em um banco acessível a todos que quiserem obter informações.

No Brasil, a Amazônia compreende os estados de Amazonas, Pará, Acre, Rondônia, Roraima, Amapá e Tocantins. Limita-se internacionalmente com a Guiana Francesa, Suriname, Guiana (ex-Guiana Inglesa), Venezuela, Colômbia, Peru e Bolívia.

Em 1956, o governo criou a Amazônia Legal, cujos limites seriam definidos por decreto-lei e lei complementar em 1966 e 1977, respectivamente. Com isso, a Amazô-

nia Legal ocupa cerca de 60% do território nacional.

O governo brasileiro manteve-se presente na Amazônia através de decretos e leis (como o FIDAM – Fundos de Investimentos Privados no Desenvolvimento da Amazônia) e projetos (como o RADAM, do Ministério das Minas).

Entretanto, foi verificado que os resultados obtidos nas ações realizadas contra as atividades ilegais não tiveram o alcance desejado. Essas ações não obtiveram o resultado almejado pela falta de continuidade, falta de recursos materiais e financeiros, falta de co-

ordenação entre os órgãos responsáveis pela atuação e pela necessidade de se estabelecer uma vigilância sistematizada na região.

A descoberta da Amazônia para o mundo ocorreu neste fim do século XX como parte da Nova Ordem Mundial. A riqueza da Amazônia, notadamente a mineral e a vegetal, que sempre esteve em evidência, passou a ser motivo de preocupação,

tendo os seus problemas divulgados na mídia mundial. A floresta foi tema de conferências, debates, filmes, vídeos e até de shows de rock. Ela foi apelidada de "o pulmão do mundo" e foram criadas expressões, tais como, a Amazônia Total, em que algumas nações pregavam que o Brasil deveria abrir mão de sua soberania, pois ele era considerado o vilão da ecologia. Era uma campanha mundial que, supostamente, visava à manutenção da floresta e dos seres que nela habitam mas, na realidade, o objetivo era aliciamento de sociólogos, antropólogos, jornalistas, autoridades governamentais, indígenas para defenderem ou justificarem seus interesses.

---

---

### **Algumas nações pregavam que o Brasil deveria abrir mão de sua soberania, pois ele era considerado o vilão da ecologia**

---

---

Com isso, grande número de simpatizantes poderiam criticar e pressionar as autoridades sempre que houvesse uma agressão à Amazônia e à sua população indígena. Assim, passou a ser nosso dever vigiá-la e monitorá-la, para ocupá-la ordenadamente, adequadamente e inteligentemente, evitando destruir primeiro para reconstruir depois.

O atual desafio é promover o desenvolvimento através da compreensão integrada do ecossistema e dos aspectos sociais, econômicos e culturais, com total conhecimento do complexo geográfico e humano.

Deve-se utilizar a tecnologia moderna, ao mesmo tempo em que se preserva a história, valores, tradições, costumes, agricultura e condições do povo da região, sem abrir mão do uso racional e econômico dos recursos disponíveis. Para essa iniciativa dar certo, tem que haver maior circulação da informação, para expandir o conhecimento das pessoas sobre a região.

Assim, tornou-se imprescindível desenvolver um sistema de aquisição e difusão de dados e processamento de informações, que integrasse as atividades governamentais e não-governamentais com as mesmas finalidades. Esse processo começou a ser colocado em prática em setembro de 1990, quando a Presidência da República deu início ao SIPAM – Sistema de Proteção da Amazônia – um sistema nacional de coordenação, formulado e implantado sob responsabilidade da Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE).

O SIPAM ficou encarregado de promover a proteção ambiental, controlar o uso e ocupação do solo, vigiar e controlar as fronteiras

e o tráfego aéreo, fazer a prevenção e o controle de endemias e epidemias, atuar na defesa civil, identificar e combater as atividades ilegais, proteger as terras indígenas e apoiar o controle, a circulação fluvial e as atividades de pesquisa e desenvolvimento sustentável da região.

Para dar suporte ao SIPAM, foi criado o SIVAM – Sistema de Vigilância da Amazônia –, um complexo sistema de coleta e difusão de dados, que foi implantado pelo então Ministério da Aeronáutica (hoje Comando da Aeronáutica, subordinado ao Ministério da Defesa), e tem previsão de estar concluído em 2002.

A palavra vigilância, inclusa na sigla, remete à idéia de policiamento. Entretanto, embora o SIVAM vise a dar suporte às ações de repressão aos atos ilícitos na região, ele tem como principal missão gerar informações para diversos órgãos atenderem aos setores civis da sociedade. Esse projeto é o maior e mais sofisticado projeto ambiental da terra e visa o

desenvolvimento sustentável da Amazônia no âmbito social, ecológico e econômico, utilizando como ferramentas os recursos tecnológicos mais modernos à disposição.

### *Quem sairá ganhando?*

Serão beneficiados a população local, os usuários da aviação que se locomovem na região, pesquisadores, cientistas, órgãos do governo e toda a sociedade brasileira direta ou indiretamente afetada pela região. Com esse sistema, o Brasil estará assegurando às demais nações sua capacidade em conhecer, utilizar, planejar e controlar adequadamente suas riquezas.

---

## **O SIVAM tem como principal missão gerar informações para diversos órgãos atenderem aos setores civis da sociedade**

---

## ***O sistema SIPAM/SIVAM***

O sistema SIPAM/SIVAM terá três Centros Regionais de Vigilância (CRV), em Manaus (AM), Belém (PA) e Porto Velho (RO), e um Centro de Coordenação Geral (CCG), em Brasília. Todos estarão interligados por redes de comunicação, contarão com o suporte de um banco de dados e exercerão funções de vigilância ambiental, territorial, meteorológica e outras, gerenciando os recursos de informação e o processamento de imagens. Os CRVs informarão e darão suporte à nove Centros Estaduais de Usuários (CEU), localizados nos Estados da Amazônia Legal. O Centro de Coordenação Geral contará com uma diretoria voltada para o desempenho e planejamento global do SIPAM/SIVAM e para o relacionamento com o CONSIPAM (órgão do então Ministério da Aeronáutica, criado em 1993, que coordena as ações de implantação do SIVAM), além de toda normatização administrativa, operacional, técnica, logística e de relacionamento com órgãos usuários.

### ***As ferramentas***

A coleta de dados e o processamento de informações do SIPAM/SIVAM contará com diversos recursos. São eles: aeronaves de vigilância e de sensoriamento remoto; centros integrados de defesa aérea e controle de tráfego aéreo; estações de recepção terrenas; estações meteorológicas de altitude; estações meteorológicas de superfície; estações meteorológicas terrenas; plataformas de coletas de dados; radares fixos e transportáveis; radares meteorológicos; satélites de vigilância e sensoriamento; satélites meteorológicos; sensores de monitorização de comunicações; e usuários remotos.

### ***A abrangência do SIVAM***

Os principais serviços que serão proporcionados através das informações geradas

pelo SIVAM serão: ações imediatas e eficazes em casos de conflitos em áreas indígenas; análises demográficas para planejamentos territorial e agrícola; apoio à navegação aérea e controle do espaço aéreo; apoio ao planejamento de expedições científicas e às operações militares e policiais; apoio às atividades de proteção ao índio; apoio às equipes de saúde, segurança e controle sanitário; avaliação dos danos causados por queimadas, desflorestamento e inundações; avaliação e localização das fontes de poluição do ar e da água; classificação de vôos de aeronaves desconhecidas; confecção de relatórios meteorológicos e de dados climatológicos para identificação das características atmosféricas; controle da extração mineral; criação de programas de prevenção e controle de doenças; detecção de mineração ilegal e desflorestamento; determinação de rotas do narcotráfico e contrabandos e pistas clandestinas; emissão de alertas de tempestades; estabelecimento de legislações ambientais e sociais; melhoramento da radiolocalização; evolução dos transportes e da comunicação; geração de informações para órgãos de pesquisa; identificação de atividades ilegais, no combate ao tráfico de drogas, contrabando, desmatamento e garimpagem irregular; identificação de problemas de saúde e análise da tendência de propagação de endemias; identificação de santuários de vida selvagem e classificação da flora; localização e identificação de comunicações clandestinas; mapeamento das atividades de zoneamento e de análise do uso do solo; mapeamento de bacias hidrográficas; previsão de padrões e alertas de inundações; produção de boletins meteorológicos para uso da aviação; promoção da monitoração de embarcações e apoio à navegação fluvial; promoção de reflorestamentos; promoção e apoio à teleeducação da população amazônica; e realização de relatórios de situação para apoiar o planejamento de vôos, as operações de busca e salvamento etc.

O SIVAM será de fundamental importância para todas as áreas, dispondo de dados necessários para diversos órgãos conhecer plenamente onde, como e de que maneira atuar, visando à proteção, desenvolvimento e preservação da região.

As informações levantadas pelo Sistema de Vigilância da Amazônia serão utilizadas principalmente por: Ministérios da Ciência e Tecnologia, Meio Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, Integração Regional, Minas e Energia, Saúde, Agricultura, Defesa, Comandos Militares, Justiça, Agricultura e Integração; IBAMA (Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis); Universidades, institutos e órgãos de pesquisas; Defesa Civil; IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística); Polícia Federal; Secretarias Estaduais e Municipais; FUNAI (Fundação Nacional do Índio); e outros organismos estaduais e locais.

### ***O histórico do SIVAM***

Um dos principais motivos para a implantação do SIVAM foi a falta de segurança nos vôos realizados na Região Amazônica, que está relacionada com a falta de radares na região.

A expansão e modernização do Serviço de Proteção ao Vôo começou com a implantação dos Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo, desde a década de 70. Com isso, foi iniciada a implantação de radares ao redor dos aeroportos das capitais. Porém, ainda há a necessidade de mais radares e para satisfazer esta necessidade o SIVAM instalará 25 radares na região – 19 fixos e seis móveis, os quais serão implantados em aeronaves – entre os anos de 2000 e 2002.

Eles cobrirão todas as rotas aéreas, para garantir a segurança do tráfego aéreo na Região Amazônica, não havendo, portanto, longas distâncias sem cobertura. O Centro de Controle de Área de Manaus será modernizado e dotado de novos recursos de proces-

samento de dados e visualização que, após testados, serão incorporados aos demais Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo. A Região Amazônica é tão deficiente de controle aéreo, que alguns radares destinados ao nordeste, foram instalados na região, para, junto aos já existentes, amenizarem a deficiência na região.

A eficácia dos radares fixos fica prejudicada quando a altura do vôo é inferior à dez mil pés de altura, daí que, os vôos ilegais geralmente voam abaixo deste limite. Para detectar esse tipo de infração, serão usados radares aerotransportados instalados em aeronaves EMB 145 AS. O SIVAM contará também com a aeronave nacional EMB 145 RS, de sensoriamento remoto, cujos radares permitirão a criação de cartas temáticas e modelos de elevação do terreno de toda a região, em apenas 30 dias de vôo. Para garantir a segurança dos pousos em Roraima, Pará, Mato Grosso e Roraima, será instalado um sistema de pouso por instrumentos, em cada um desses lugares. Para aumentar a segurança, também haverá a modernização da comunicação entre o solo e o ar, com a instalação de 32 unidades de telecomunicações espalhadas por toda a Amazônia.

### ***O SIVAM e a meteorologia***

Para dar maior suporte ao projeto, 70 estações meteorológicas de superfície e 13 estações meteorológicas de altitude estarão disponíveis para coletar dados meteorológicos sobre a região, através do lançamento de balões. Com as novas estações de radares meteorológicos e detectoras de raios, os usuários serão informados sobre as condições de tempo e sobre o risco de formações de gelo e de turbulência durante o vôo.

### ***A atuação do SIVAM – um exemplo***

O SIVAM trabalhará junto aos órgãos que já trabalham na região da seguinte forma:

– INMET (Instituto Nacional de Meteorologia) – Trabalha com os dados provenientes de radares e satélites meteorológicos e estações de superfície e de altitude. Com o auxílio do SIVAM, contará também com as informações obtidas pelas novas estações, novos radares meteorológicos, detectores de raios e plataformas de coleta de dados hidrológicos e pluviométricos que serão instalados, além dos sistemas de recepção de sinais de satélites meteorológicos, que permitirão maior confiabilidade nas previsões meteorológicas para uso da agricultura, defesa civil, aviação etc.

– IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) – Faz o controle e monitoramento ambiental da Amazônia, a partir dos Centros de Sensoriamentos Remotos. O SIVAM vai quadruplicar os dados para os Centros de Sensoriamentos Remotos, que serão mais confiáveis através da utilização de aeronaves com sensores que permitirão, inclusive, o monitoramento de desmatamentos seletivos. Assim, será possível observar áreas constantemente ocultas aos satélites devido à grande quantidade de nuvens.

– IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) – Com o apoio do SIVAM, o instituto obterá dados de áreas que faltam ser mapeadas e atualizarão as já mapeadas com maior precisão. O IBGE já participa do projeto, montando uma base de dados cartográficos para o sistema.

– DPF (Departamento de Polícia Federal) – A Polícia combate os atos ilícitos na região com grande dificuldade, devido às amplas fronteiras internacionais e grande quantidade de obstáculos naturais. Com o auxílio de radares, haverá maior eficiência e reação dos policiais. A Polícia Federal já dispõe de um financiamento externo de US\$ 400 milhões para a execução de um projeto chamado “Pró-Amazônia”, que visa exatamente adequar o DPF à demanda de ações que se farão necessárias após o SIVAM.

– INSTITUTO DE ESTUDOS E PROJETOS DO AMAPÁ – O Instituto está trabalhando, junto a um laboratório de geoprocessamento, no Zoneamento Econômico Ecológico do Estado, visando ao desenvolvimento sustentável da região. As informações de sensoriamento, cartografia e monitoramento ambiental e climatológico produzidas pelo SIVAM beneficiarão enormemente esse projeto.

– FUNAI (Fundação Nacional do Índio) – Com o SIVAM melhorará as condições de vida das comunidades indígenas, diminuindo o grau de dificuldade em telecomunicações, melhorando o acesso às mesmas, aumentando a fiscalização de atividades ilegais de garimpo e madeireiras, etc.



Através desses meios, empresas públicas e privadas, órgãos governamentais e pessoas físicas poderão acessar todas as informações contidas no banco de dados do SIVAM. Também faz parte do projeto, um sistema de telecomunicações que integre todos os usuários. A partir do ano 2000, devem ser instalados terminais na Amazônia Legal. A maioria das prefeituras regionais terão terminais e nos municípios que tiverem terminal somente nas prefeituras, as informações serão direcionadas aos CRVs, para serem repassadas aos órgãos competentes. Na inexistência do Terminal Usuário na Prefeitura Municipal, poderá haver compartilhamento com outro órgão na mesma localidade. Os terminais serão instalados, gradativamente, seguindo critérios preestabelecidos pelos CRVs, dentre eles o número de habitantes nos municípios.

Com os dados obtidos pelo SIVAM as condições de saúde da região poderão me-

lhorar nas seguintes formas: rastreamento da direção em que as epidemias e endemias se deslocam, em prol de realizar um trabalho preventivo junto às regiões habitadas; fotografar com grande nitidez todas as mudanças no ecossistema, capazes de alterar o equilíbrio ambiental; e acompanhamento da propa-

gação de doenças na região Amazônica em função das variáveis meteorológicas.

Felizmente, com o desenvolvimento desses projetos, os órgãos e a população brasileira, se conscientizarão da importância da Floresta Amazônica e, assim, se empenharão mais em protegê-la.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<SISTEMAS>/SIVAM/; Segurança; Amazônia;

A riqueza é geralmente necessária ao poderio militar, e este por sua vez é geralmente necessário à aquisição e proteção da riqueza.

*Paul Kennedy*  
(Monitor Mercantil 23/2/00)

# ILHA FISCAL



Adquirida pela Marinha, em 1913, graças à gestão do Almirante Alexandrino Faria de Alencar, então Ministro da Marinha, a Ilha Fiscal é hoje parte do complexo cultural do Serviço de Documentação da Marinha, após passar por um período de restauração.

Conhecida pelo evento que se tornou conhecido como "O Último Baile do Império", realizado alguns dias antes da Proclamação da República, a Ilha Fiscal já pode ser visitada regularmente. O roteiro de visita está dividido em três partes:

- Torreão;
- Ala Cerimonial; e
- Exposições permanentes.

No setor das exposições permanentes destacam-se a contribuição da Marinha do Brasil para o desenvolvimento social, científico e tecnológico do País, e a história da Ilha Fiscal.

O passeio a Ilha Fiscal ocorre às quintas e sextas às 13h e 16h; e sábados e domingos às 13h, 14h30 e 16h, saindo do Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/n, na Praça XV.

Escolas e grupos especiais deverão marcar visitas através do telefone 233-9165, de segunda a sexta-feira, no horário de 8h às 16h.

# CONGRESSO INTERNACIONAL DA IMPRENSA MILITAR

---

A *Revista Marítima Brasileira* tem o prazer de divulgar, para seus leitores, neste número e no seguinte, alguns dos trabalhos apresentados no Congresso, a saber:

## **RMB do 2º trimestre de 2000**

– Função Social e Cultural da Imprensa Militar

*Tenente-Coronel (GN Ref) Joaquim M. Franco de Sá*

## **RMB do 3º trimestre de 2000**

– A *Revista Marítima Brasileira* e a Maritimidade do Povo Brasileiro

*Vice-Almirante (Refº) Luiz Edmundo Brigido Bittencourt*

– A Globalização, a Defesa Nacional e os Desafios da Comunicação

*General (Ex. Port.) Antônio Eduardo Queiroz Martins Barreto (Chefe do Estado-Maior do Exército)*

## **TRABALHOS APRESENTADOS**

Os trabalhos apresentados foram os a seguir listados e constam de número especial de *Revista Militar* (400 páginas) arquivado na Biblioteca da Marinha à disposição dos interessados.

## I – Sessão de Abertura

- Discurso do Presidente da Direcção da *Revista Militar*  
Tenente-General *José Lopes Alves* (Portugal)  
Imprensa Militar Portuguesa – uma perspectiva diacrónica  
Coronel *Alberto Ribeiro Soares* (Portugal)  
Discurso do Secretário de Estado da Defesa Nacional  
Engenheiro *José Rodrigues Pereira dos Penedos* (Portugal)

## II – Tema: História da Imprensa Militar

- Exercício do “Poder Moderador” do Rei, em 1860, através da *Revista Militar*  
General *Pedro Alexandre Gomes Cardoso* (Portugal)  
La Revista “Memorial” y su aporte al Pensamiento Militar del Ejército de Chile  
Tenente-Coronel *Sérgio Bújares von Chrismar* (Chile)  
Revistas Marítimas Publicadas no Séc. XIX  
Capitão-Tenente *Alexandre Manuel Ribeiro Cartaxo e*  
Primeiro-Tenente *António José Duarte Costa Canas* (ambos de Portugal)  
A Imprensa Militar na Biblioteca Pública Municipal do Porto  
Dr<sup>a</sup> *Isilda Braga da Costa Monteiro* (Portugal)  
A Imprensa Militar na República de Angola  
Coronel *Armindo Bravo da Rosa* (Angola)

## III – Tema: Função Técnica da Imprensa Militar

- A projecção do Poder e a Guerra Aeroespacial  
Coronel P/LAv *António Joaquim Vianna de Almeida Tomé* (Portugal)  
The Military Press in Electronic Age  
Capitão *Conor Lynch e Sargento Terry McLaughlin* (Irlanda)  
Impacto das Novas Tecnologias no Meio Militar: a Guerra da Informação  
Capitão *Paulo Fernando Viegas Nunes* (Portugal)  
O Conflito na Guiné-Bissau no Verão de 1998 e os Órgãos de Comunicação Social em Portugal  
Coronel *Adelino de Matos Coelho* (Portugal)  
A *Revista de Engenharia Militar Portuguesa*, Anunciadora das Mudanças Científicas e Tecnológicas  
Coronel *António Manuel Rosas Leitão* (Portugal)  
Relacionamento Internacional das Revistas Militares: um caso paradigmático – Associação de Editores Ibero-Americanos de Publicações Militares  
Coronel *Manuel Carlos Teixeira do Rio Carvalho* (Portugal)

## IV – Tema: Função Social e Cultural da Imprensa Militar

- O Saber Militar no Século XXI  
Capitão-de-Fragata *António da Silva Ribeiro* (Portugal)  
A *Revista Marítima Brasileira* e a Maritimidade do Povo Brasileiro  
Vice-Almirante *Luiz Edmundo Brigido Bittencourt* (Brasil)  
As Revistas Militares e a População  
Tenente *Duarte Monteiro* (Portugal)  
Possibilidades, Vantagens e Condicionamentos do Estreitamento das Relações Internacionais das Revistas Militares e Similares  
Tenente-Coronel *Joaquim M. Franco de Sá* (Portugal)  
Los Militares Ecuatorianos y la Sociedad  
Tenente-Coronel *Ivan Borja Carrera* (Equador)  
Possibilities, Advantages and Conditionings of the Reinforcement of International Exchange for the Military Publications  
Capitão-de-Fragata *Paolo Bembo* (Itália)

*Revista Militar* – 150 Anos – Fundação, 2ª Época, Actualidade e Futuro

Coronel *Antônio de Oliveira Pena* (Portugal)

The Military Culture Towards XXI Century

Coronel *Félix W. de los Santos* (Uruguai)

Os Órgãos de Informação Militar e a sua Importância em Moçambique no Período 1964/1974

Capitão *Francisco Proença Garcia* (Portugal)

Las Revistas Militares en la Argentina y su Función Social y Cultural

Coronel *José Luis Piccinolo* (Argentina)

A Imprensa Militar como Veículo de Promoção das Forças Armadas Junto da Nação

Tenente-Coronel *Pilav João José Brandão Ferreira* (Portugal)

As Conferências de Casino, em 1871, e os seus Ecos na *Revista Militar*: as Sociedades Militares

Tenente-Coronel *Manuel Jorge Pereira de Carvalho* (Portugal)

## V – Sessão de Encerramento

A Globalização, a Defesa Nacional e os Desafios da Comunicação

General *António Eduardo Queirós Martins Barrento* (Portugal)

### *Conclusões do Congresso*

Comunicação final do Presidente do Congresso

Tenente-General *José Lopes Alves* (Portugal)

### *Remate*

## CONCLUSÕES DO CONGRESSO

O Congresso Internacional da Imprensa Militar, organizado pela *Revista Militar* ao comemorar os seus 150 anos de existência, no qual participaram 67 congressistas de 13 países e de 4 continentes, de modo a permitir o estreitamento dos laços de amizade entre os participantes e melhor conhecimento mútuo dos problemas e pontos de vista dos órgãos da imprensa militar que representam, após o termo dos seus trabalhos formulam, e tornam públicas, as seguintes conclusões:

– Ser necessário um melhor aproveitamento pela Instituição Militar e pelo poder constituído dos pontos expressos pela Imprensa Militar, enquanto órgão de reflexão e estudo de problemas intrínsecos de Defesa Nacional.

– Ser imprescindível a atualização técnica da comunicação social militar, nomeadamente nos aspectos das novas tecnologias, por forma a poder atingir oportuna e eficazmente, não só o meio castrense, mas também as outras instituições do Estado e a sociedade civil.

– Ser indispensável a existência de estruturas coordenadoras que permitam a divulga-

ção oportuna e adequada das atividades, conceitos e estudos que elucidem sobre as múltiplas facetas da Instituição Militar.

– Insistir na procura de mais dinâmica, e efetiva colaboração, entre os meios de comunicação social civis e militares.

– Salientar a desnecessidade e inconveniência, comprovadas pelo autocontrole sempre exercido pela *Revista Militar* ao longo dos seus 150 anos de vida, das restrições aos direitos constitucionais impostas aos militares no campo da liberdade de expressão.

– Estabelecer contatos adicionais com as publicações congêneres, nacionais e estrangeiras, no sentido de obter o seu parecer sobre o projeto apresentado durante o Congresso pela *Revista Militar*, tendo em vista a criação de uma Organização Internacional da Imprensa Militar que, sem prejuízo de outras organizações similares existentes, possa dinamizar e facilitar a relação entre publicações de diferentes países, contribuindo assim para um melhor conhecimento dos respectivos pensamentos militares.

## PARTICIPANTES DO CONGRESSO

TCor Hector J. Acosta	Military Review (Ed. Brasileira – Editor)	Estados Unidos
TGen José Lopes Alves	Revista Militar (Presidente da Direção)	Portugal
Cor Enir dos Santos Araujo	Revista do Exército	Brasil
Cor Esmeraldo R. M. de Azevedo	Revista Militar	Portugal
TGen Manuel F. Themudo Barata	Revista Militar	Portugal
Gen António Martins Barrento	Revista Militar	Portugal
CFrag Paolo Bembo	Notiziário della Marina	Itália
Cor Carlos Gomes Bessa	Revista Militar	Portugal
TGen PilAv António J. Bispo	Revista Militar	Portugal
VAlm Luiz E. Brígido Birtencourt	Revista Marítima Brasileira (Diretor)	Brasil
1º Ten António Costa Canas	Anais do Clube Militar Naval	Portugal
Gen Pedro A. Gomes Cardoso	Revista Militar (Presidente Ass. Geral)	Portugal
Dr. Antonio Carreiro	Elo, jornal da ADFA (Diretor)	Portugal
TCor Ivan Borja Carrera	Revista de las Fuerzas Armadas (Diretor)	Equador
CTen Alexandre M R Cartaxo	Anais do Clube Militar Naval	Portugal
Cor Amadeu Silva Carvalho	Boletim da ASMIR (Diretor)	Equador
Cor Luiz Paulo Macedo Carvalho	Defesa Nacional (Diretor/Editor)	Brasil
Cor Tirº Manuel do Rio Carvalho	Jornal do Exército (Diretor)	Portugal
TCor Manuel J. Pereira Carvalho	Museu Militar do Porto	Portugal
TCor Sérgio Béjares V. Chrismar	Memorial del Ejército	Chile
Cor Adelino de Matos Coelho	Revista Militar	Portugal
TGen Adelino Rodrigues Coelho	Revista Militar	Portugal
TGen Abel Cabral Couto	Revista Militar	Portugal
CMG Dino Willy Cozza	Academia Bras. de Jornalismo (Presidente)	Brasil
Sr. Eloy Garcia Dias	Revista Espanola de Defensa	Espanha
TCor José Machado Diniz	Querer é Poder, revista do IMPE	Portugal
Drª Maria de Lourdes Elutério	Laços, AAA I. Odivelas (Pres. Direção)	Portugal
Cor PilAv Amadeu José Ferreira	Revista Militar	Portugal
TCor PilAv João J. Brandão Ferreira	Revista Militar	Portugal
Cor FAP José Tasso de Figueiredo	Boletim da AOFA	Portugal
VAlm Fernando Coelho da Fonseca	Revista Militar	Portugal
Cor Alfeu Maia Forte	Revista Militar	Portugal
Dr. Manuel Gameiro	Segurança e Defesa, AACDN (Diretor)	Portugal
Cap Francisco Proença Garcia	Revista Militar	Portugal
TGen João Carlos Gerales	Revista Militar	Portugal
Cor Manuel Pedroso Gonçalves	Revista Militar	Portugal
Salvatore Lato	Rivista Aeronautica (Diretor)	Itália
Cor Antonio Rosas Leitão	Nação e Defesa, revista do IDN	Portugal
Drª Zang Li	Military Publishing House F. Culture	República Popular da China
Capt Cobor Linch	Defense Forces Information Officer	Irlanda
Sr. Almerisio Braga Lopes	Air Power Journal (Ed. Brasileira – Editor)	Estados Unidos
Sarg Terry McLaughlin	Na Cosantoir (Editor)	Irlanda
Cap. Raúl M. Alves Maia	Academia Militar	Portugal
MGen Raúl M. Alves Maia	Academia Militar	Portugal
Tem FAP Duarte Monteiro	Mais Alto, Força Aérea (Ch. Redação)	Portugal
Drª Isilda Braga Costa Monteiro	Universidade Portucalense	Portugal
Cap Paulo F. Viegas Nunes	Revista Militar	Portugal
Engª José Penedos	Secretário de Estado da Defesa Nacional	Portugal
TGen PilAv José Baptista Pereira	Mais Alto, revista Força Aérea (Diretor)	Portugal
Cor José Luis Picciuolo	Revista Militar Argentina	Argentina

Dr. Wang Qimin	Military Publishing House F. Culture	República Popular da China
CFrag António Silva Ribeiro	Revista Militar	Portugal
Comandante Vitor Ribeiro	Mama Sumae, Ass. De Comandos (Diretor)	Portugal
TGen José Bethencourt Rodrigues	Revista Militar	Portugal
Cor Armando Bravo da Rosa	Defender, Boletim das FAA (Director)	Angola
Cor Giancarlo Rossi	Informazioni di Difesa (Director)	Itália
TCor Joaquim M. Franco de Sá	Pela Lei e Pela Grei, revista da GNR	Portugal
Cor Norberto A. Pires Sanches	Boletim do IAEM	Portugal
Cor Felix W. de los Santos	Ejército	Uruguai
Gen José A. Loureiro dos Santos	Revista Militar	Portugal
Cor António Perestrello da Silva	Combatente, Liga dos Combatentes	Portugal
Pe. A. F. Gonçalves Simões	Centurião, Vicariato Castrense (Subdirector)	Portugal
Cor Alberto Ribeiro Soares	Revista Militar	Portugal
Cor T PilAv António Almeida Tomé	Revista Militar	Portugal
Cor José Alberto Guerreiro Vicente	Revista Militar	Portugal
CAlm Vasco dos Santos Viegas	Revista Militar	Portugal

Não concordo com uma só  
palavra do que dizes; mas defenderei  
até a morte o direito de dizê-las.

*Voltaire*

# ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA



**A idéia da criação do Espaço Cultural da Marinha nasceu do constante crescimento do acervo do Museu Naval e Oceanográfico.**

**A carência de espaço na Sede Dom Manuel impedia o Museu de apresentar importantes segmentos dele, tais como a evolução da navegação e a vasta coleção de objetos recolhidos pela arqueologia subaquática.**

**Longe das visitas do público estava ainda a histórica Galeota D. João VI, que segundo a tradição naval veio da Bahia para o Rio de Janeiro em 1809, logo após a mudança da Família Real de Portugal para o Brasil, fugindo da guerra contra Napoleão.**

**Para sanar tais lacunas decidiu o Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira, criar o Espaço Cultural da Marinha nas antigas Docas da Alfândega.**

**Hoje, é composto por cinco módulos: Galeota D. João VI, História da Navegação, Arqueologia Subaquática no Brasil,**

**Coleção Alves Câmara e exposições temporárias.**

**O Espaço Cultural da Marinha fica localizado à Av. Alfred Agache, ao lado da Estação das Barcas na Praça XV.**

**Aberto de terça-feira a domingo das 12h às 16h45min.**

# FUNÇÃO SOCIAL E CULTURAL DA IMPRENSA MILITAR\*

JOAQUIM M. FRANCO DE SÁ\*\*  
Tenente-Coronel  
Guarda Nacional Republicana  
Portugal

---

## SUMÁRIO

- INTRODUÇÃO
- QUEM SOMOS?
- PAPEL DA IMPRENSA MILITAR E SIMILARES - REVISTAS
- RELAÇÕES INTERNACIONAIS
- NOVOS DESAFIOS COLOCADOS À IMPRENSA INSTITUCIONAL
- NÃO HÁ QUE SE TER MEDO DE MUDAR
- ESTREITAMENTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS ENTRE REVISTAS MILITARES E SIMILARES - Possibilidades, vantagens e inconvenientes

## INTRODUÇÃO

Como consta do programa do Congresso vamos refletir sobre o tema Função social e cultural da imprensa militar, na vertente das:

- Possibilidades, vantagens e condicionamentos do estreitamento das relações internacionais das revistas militares e similares.

## QUEM SOMOS?

Sempre que um militar é nomeado para o desempenho de um serviço é seu dever apresentar-se. Não desejando infringir o regulamento, direi que sou o redator-chefe da revista *Pela Lei e Pela Grei*, da Guarda Nacional Republicana (GNR). E o fato de pertencer a tal

\* N.R.: O texto é da palestra apresentada pelo autor do Congresso Internacional da Imprensa Militar.

\*\* N.R.: O Tenente-Coronel (GNR) Franco Sá possui o curso de filosofia no Seminário Patriarcal dos Olivais. É membro do Secretariado Nacional da Pastoral da Família, é redator-chefe da revista *Pela Lei e Pela Grei*, da GNR, e é representante da GNR no Fórum de diretores e redatores das revistas de polícia e similares, em França.

corpo especial de tropas não é, para a presente reflexão, nem supérfluo nem indiferente. Pelo contrário, esta pertença implica versatilidade de uma dupla perspectiva. Diz-se-ia que o profissional da GNR é, por um lado, um militar por natureza e condição. E é, por outro lado, um agente de uma força de segurança por função. A natureza diversificada das missões que é chamado a cumprir requer dele uma sensibilidade histórica e social peculiar, uma compreensão das populações e das relações sociais nas suas constantes transformações, até mesmo uma formação cívica e pessoal, uma nobreza de caráter, cujo cultivo constitui uma das principais exigências da *Revista da Guarda*.

Trata-se de uma revista cultural e profissional, publicada trimestralmente, aberta a toda a colaboração exterior. Propriedade da Guarda Nacional Republicana, está sob a égide do major-general, chefe do Estado-Maior do Comando-Geral, seu diretor. O redator-chefe é um oficial superior nomeado e colocado na dependência direta do chefe do Estado-Maior.

Está essencialmente articulada à volta de três pilares: formativo, informativo e cultural.

Apresenta como objetivo principal transmitir conhecimentos técnico-profissionais no quadro da evolução do pensamento sobre a gestão da segurança, tendo em conta a característica da Guarda como força de continuidade entre o militar e o policial.

Tem a sua sede no Quartel do Carmo, em Lisboa, e a sua distribuição é efetuada para todo o dispositivo através das unidades implantadas no país e via postal para entidades específicas.

Os autores dos artigos, regulares ou ocasionais, não pertencem à equipe da direção; eles assumem a plena e inteira

responsabilidade pelo que escrevem e de modo gratuito.

As diferentes etapas da sua elaboração são controladas pela equipe redatorial, à exceção da impressão, que é executada por concurso público, no exterior.

Para os ilustres congressistas estrangeiros convidados que ainda não tiveram oportunidade de contactar com esta instituição, duas palavras apenas sobre quem somos:

Corpo Especial de Tropas desde a sua criação em 1801, com a denominação inicial de Guarda Real da Polícia. A GNR sempre se regeu por princípios e valores militares, embora com uma cultura organizacional própria, mercê da sua dupla característica de corpo militar com funções de polícia.

Este atributo especial não lhe é exclusivo, pois que outras forças de segurança militares do gênero existem na União Européia a que pertencemos, bem como noutras partes do globo.

Como referi, a dupla vocação da GNR entra já

na área da reflexão acerca da função social e cultural da *Revista da Guarda*, enquanto imprensa militar, e também acerca do estreitamento das suas relações internacionais com revistas similares, dada a proveniência de muitos ilustres congressistas que de outros continentes viajaram até Lisboa para um encontro de debate de idéias e partilha de preocupações comuns.

Não tenho dúvidas de que esta semana de trabalho promovida pela *Revista Militar* se prende com a exigência social dos novos tempos, feita aos que, servindo à instituição castrense, comprometeram-se a fazer o combate do dia-a-dia, em prol da nação, mais precisamente das suas gentes, dos seus valores, dos seus objetivos internos e externos.

---

---

***A Revista da Guarda  
está essencialmente  
articulada à volta de  
três pilares: formativo,  
informativo e cultural***

---

---

A melhor resposta a esta exigência vai no sentido de as organizações militares estarem atentas às novas realidades sociais, às profundas mudanças com inesperadas transformações políticas, tecnológicas, econômicas, sociais e culturais. É que uma nova civilização está a emergir e “pretende enterrar as velhas maneiras de pensar, velhas fórmulas, velhos dogmas, velhas ideologias”.<sup>1</sup> Na tentativa de determinar esta nova civilização a cujo despertar nos é dado assistir, dir-se-ia que a “grande maioria das organizações humanas foi surpreendida

pela explosão de acontecimentos que marcaram sobretudo a partir dos meados da década de 80, dando nome à nova civilização: – era da informação”.<sup>2</sup>

A difusão ilimitada da informação, as conquistas técnicas ininterruptas, a interlocução planetária em rede possibilitada pela Internet

articulam-se com a emergência de um novo mundo que se manifesta social e politicamente na transmutação de instituições seculares – como o Estado, a soberania, as fronteiras, o território, a sociedade civil, a religião e mesmo a família – que hoje adquirem novos significados. Estes acontecimentos estão a obrigar as organizações, entre as quais Forças Armadas e Forças de Segurança, a um enorme esforço de reformulação dos seus conceitos de dirigir e comandar e também a rever as idéias, modelos, referências e práticas de ação que adotaram durante décadas.

## PAPEL DA IMPRENSA MILITAR E SIMILAR – REVISTAS

Neste esforço de reformular e inovar têm um papel relevante a desempenhar os órgãos de comunicação escrita – e, em particular, as revistas institucionais. Teorizar esta questão é importantíssimo. Concretizá-la, levá-la a uma realidade efetiva e conseqüente, será como ir em busca de um sonho, dirão alguns dos presentes, será porventura uma proposta utópica. Mas, sem deixar o seu lado, não

quimérico, mas quixotesco, é também, paradoxalmente, a mais pragmática condição de possibilidade de as instituições militares não serem ultrapassadas pela velocidade vertiginosa do próprio tempo. Em tempos que tão rapidamente se transformam, restam, numa luta titânica, apenas duas possibilidades: ou

nós, através de uma reflexão lúcida e corajosa, despojada de preconceitos, saberemos interpretar o tempo e, nesta interpretação, conquistar nele o nosso futuro, ou o tempo fatalmente, como Cronos a seus filhos, acabará por nos devorar a nós.

Mas muitos dos presentes poderiam também contar pelas experiências vividas o quanto valeu a pena sonhar, sonhando com a pena. É que o militar que recorre à arma da pena grava no papel o seu estado de alma mais autêntico. Antes de mais, move-o esta autenticidade, o amor pela verdade, uma sincerida-

---

---

**É que uma nova civilização está a emergir e “pretende enterrar as velhas maneiras de pensar, velhas fórmulas, velhos dogmas, velhas ideologias”<sup>1</sup>**

---

---

1 Maxman Institute – Instituto Internacional de Ciências do Desenvolvimento. Dezembro de 1996.

2 Idem

de incondicional, uma frontalidade corajosa. *Veritas super omnia*—dizei em tudo a verdade a quem em tudo a deveis. A exigência da verdade coloca-nos então diante de um segundo e mais fundamental desafio. Trata-se, não apenas de interpretar o tempo, mas de encontrar nele — e mesmo acima dele — a verdade. A imprensa militar não pode, enquanto militar, abdicar de um sentido de serviço e da referência de valores seguros. Ela deve ser sempre um juramento de fidelidade à pátria, e a expressão dos sentimentos de verdade, de justiça, de paz, de solidariedade, de coragem, de frontalidade, de bem e de liberdade que o constituem.

São estes os valores dos novos tempos a estarem presentes nas instituições e nos seus órgãos de comunicação que se pretendem ajustados e prontos a darem resposta “aos novos desafios de toda uma sociedade que está a adquirir estruturas diversificadas e diferentes muito mais diversas e complexas, e essencialmente muito mais mutáveis do que em qualquer outra época da história humana”.<sup>3</sup>

## RELAÇÕES INTERNACIONAIS

O militar “jornalista”, se me é permitido usar esta linguagem, e eu coloco jornalista entre aspas, deve incentivar cada camarada a ser ator de comunicação como ele, sendo portador do evangelho da causa que os une, para bem cumprir missões nobres e únicas que a sociedade lhes confia.

Para ilustrar o que acabei de dizer e servindo-me do estreitamento da relação existente entre a Guarda Nacional Republicana e a

Gendarmerie Française, que praticam sistematicamente a permuta das suas revistas, permitam-me citar o pensamento de Bernard Prévost, diretor-geral da Gendarmerie Française, sobre atores de comunicação:

“Comunicar não é hoje um luxo, uma oportunidade ou uma faculdade: é uma necessidade. O comandar, a ação operacional, o contato com a população mas também o reforço da nossa coesão interna, não se podem conceber sem uma janela aberta à ‘comunicação’: *il ne suffit pas de bien faire, il faut aussi le faire savoir*” — não é suficiente fazer bem, é necessário também dar a conhecer o que se faz. A

comunicação produz um duplo efeito benéfico. Ela molda a nossa imagem junto dos escolhidos (público/alvo), dos construtores de opinião e da população; remete-nos também para a nossa reflexão e participa na construção da nossa identidade cultural. Contrariamente a uma idéia

existente, as operações mais espetaculares não são as mais eficazes. Uma palavra, um gesto, um olhar, uma atitude pode gerar reações positivas, como também são susceptíveis de destruir as melhores campanhas de comunicação. Informar, promover a nossa instituição não é monopólio de alguns oficiais ou suboficiais, mesmo se de uma profissionalização de militares investidos na função de comunicação se trate; aliás, hoje em dia indispensável. Tem de ser uma obra coletiva para a qual todos os militares, qualquer que seja a sua graduação ou nível de responsabilidade, devem contribuir sempre que mantenham contatos com as autoridades e os cidadãos.”<sup>4</sup>

3 Idem.

4 Prévost, Bernard, in *Gend' Info*, nº 202, abril de 1998.

Este mundo cada vez mais estruturado em moldes globalizantes convida o homem a refletir sobre as possibilidades e vantagens de ter que entender-se, e a pautar-se por normas conducentes à partilha de uma vida humanamente mais digna, sem exclusões e assente no direito à diferença. Por isso é absolutamente essencial que cada comunidade mantenha a sua identidade própria.

Ler, falar e escrever sobre esta cultura nascente é para nós de primordial importância, quando os militares cada vez mais cruzam os continentes, empenhados em operações de paz conjuntas, imbuídos do mesmo espírito de comunhão na resolução de questões relativas à salvaguarda dos mais elementares direitos e princípios da existência da pessoa. É uma nobre missão esta dos tempos de hoje que a sociedade nos confia, mas que só adquire pleno entendimento para quem já viveu *in loco* situações reais, entregando-se generosamente aos que sofrem os males da guerra, ameaças, prisões, flagelos; aos desalojados, aos que sofrem a fome e a doença em cuja causa está a paixão sempre sedutora do poder e do domínio.

Não podemos mudar a natureza do homem, as suas paixões, os seus instintos e as suas ambições. Mas, como militares, como forças armadas e de segurança, temos o dever de progressivamente superar a correspondência natural – e mesmo tantas vezes a identidade – entre poder e injustiça, abuso e privilégios.

Se tivermos bem em conta esta exigência não estranharemos os testemunhos escritos por alguns militares da Guarda que deram

o seu contributo para o processo de paz na UNAVEM III e na MONUA, dando conta das imensas dificuldades que as Nações Unidas vão sentindo no gerir as crises instaladas no globo. Para dar conta destas preocupações ao dispositivo e a todos os seus leitores, a *Revista da Guarda*, numa dimensão pedagógica, formativa e informativa, criou uma rubrica com o nome destas operações decorridas em Angola, país onde os portugueses empenharam tanto do seu esforço e da sua dedicação, e que é hoje um membro fundamental da comunidade lusófona.

As operações de paz, advindas dos compromissos internacionais entre nações, na salvaguarda de princípios que abrem perspectivas e caminhos de convivência fraterna, merecem uma atenção especial. Para o seu êxito, é vital a pesquisa e aquisição de conhecimentos, mas também a permuta de informações

entre organizações congêneres que pela experiência adquirida tenham doutrina e meios específicos que possam partilhar, quando em ações conjuntas, nas persecução de objetivos comuns. Tais missões são uma ocasião em que se torna possível estabelecer intercâmbio internacional e estreitar relações.

As revistas militares e similares, tendo como pano de fundo as questões referenciadas, podem e devem ser fonte de inspiração para os quadros responsáveis, na reflexão sobre as novas situações e empenhamento das forças, novas modalidades de ação, e coordenação, chefia e liderança.

---

## Comunicar não é hoje um luxo, uma oportunidade ou uma faculdade: é uma necessidade

*Bernard Prévost*

Diretor-Geral da Gendarmerie Française

---

## NOVOS DESAFIOS COLOCADOS À IMPRENSA INSTITUCIONAL

Segundo o Instituto Internacional de Ciência e Desenvolvimento, torna-se-nos hoje inevitável a preparação para o confronto de três grandes desafios universais:

- o imperativo da mudança;
- o imperativo da velocidade;
- o imperativo da inovação.

Esta preparação indispensável diz respeito à velocidade de viver uma nova maneira de

estar no tempo, em correção permanente com os circuitos da comunicação, onde o papel da informação é fundamental.

Civilizações, comunidades, grupos que nascem e que morrem fazem-nos pensar que nunca existiram sociedades estáticas, pois é a mudança que está no núcleo mais íntimo da história, é ela que nos conduz à relação com a realidade, ela própria a mudar em cada momento.

Aqui, perdoe-me o patriotismo, evoquemos o papel determinante dos portugueses na mudança da história, através da gesta dos Descobrimientos. Comemoramos no ano passado, sobretudo com a exposição universal de Lisboa, os quinhentos anos da chegada de Vasco da Gama à Índia; comemoraremos no próximo ano os quinhentos anos da chegada de Pedro Álvares Cabral ao Brasil, país onde “arde ao rubro tudo o que talvez seja o futuro”, para citar as palavras do poeta Álvaro de Campos.<sup>5</sup> Se a mudança é um atributo de todos os tempos, ela o é privilegiadamente de

hoje, tempo em que se festejam tão tremendos e significativos acontecimentos. Ao falar da mudança, não poderei deixar de evocar Camões. Marinheiro e combatente que sulcou os mares na gesta da abertura de novos mundos, cantou o feito nas brilhantes páginas da literatura lusa do Século XVI. Poderíamos elegê-lo como o arquétipo do militar jornalista, dado que através da sua obra se descobre o feito notável que foi fazer encontro com outras culturas, noutros espaços, com novas gentes de outras raças, estabelecendo e estreitando relações que perduraram até os nossos dias. Talvez porque toda a sua vida foi feita de viagens, ele retratou a mudança com tanto realismo e tanta atualidade.

“Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades,  
Muda-se o ser,  
muda-se a confiança:  
Todo o mundo é composto de mudança,  
Tomando sempre

---

**Mas, como militares, como forças armadas e de segurança, temos o dever de progressivamente superar a correspondência natural – e mesmo tantas vezes a identidade – entre poder e injustiça, abuso e privilégios**

---

novas qualidades.  
Continuamente vemos novidades,  
Diferentes em tudo da esperança...”

novas qualidades.

novas qualidades.

novas qualidades.

novas qualidades.

### NÃO HÁ QUE SE TER MEDO DE MUDAR

Vamos entrar no terceiro milênio, não há que ter medo do que é novo!

A este propósito, diz o sociólogo, professor da Universidade de Milão, Francesco Alberoni no seu livro *O otimismo*:

“Muitas vezes, olhar para fora, observar a realidade é desagradável. A realidade é incrível.

<sup>5</sup> Um dos heterônimos usados por Fernando Pessoa.

velmente complexa e imprevisível. Para viver devemos construir esquemas mentais, explicações simplificadas do mundo.<sup>66</sup>

Diante do que é novo, do que nos oferece o desafio do enigmático, é sem dúvida mais fácil o recurso ao já adquirido e consolidado, ao esquema que já dominamos, à explicação que já conhecemos, ao modelo já há muito repetido. O novo causa espanto e inquietanos, arrebatamos. Reduzindo o novo à fórmula simples do que é familiar, matando-o na sua novidade, tranquilizamos-nos. Mas trata-se de uma tranquilidade anestésica. Assim, permanecemos fechados ao entusiasmo de um mundo a que um otimismo corajoso nos poderia fazer aceder.

De fato, o militar deve cultivar o otimismo nas mais variadíssimas situações onde o imperativo da missão é resolver problemas, quase todos eles resolúveis com uma atitude positiva e um ânimo generoso que aceite o desafio e o risco.

É uma atitude de que a nossa comunicação institucional deve fazer eco a par de outras virtudes necessárias no servir à comunidade que acredita em nós, desde que nos revelemos, despidos da farda, como um modelo exemplar de cidadão. Se o militar das Forças de Segurança, ou não, quer que os outros digam a verdade, então ele terá de ser verdadeiro. Se quer que os outros paguem impostos, terá de declarar até o último tostão. Se quer que os outros respeitem os limites de velocidade, jamais os ultrapassará! É que a moral não dá apenas direitos, mas sim deveres. E seguindo ainda o pensamento de Alberoni a este propósito:

“O automobilista diz que todos deveriam respeitar os limites de velocidade, mas ele vai

a 180 km à hora. O estudante defende que os professores são injustos, mas ele copia o trabalho de um colega. O comerciante lamenta-se pelo fato de as pessoas não pagarem os impostos, mas ele foge ao IVA\*. O político acusa o adversário de ser mentiroso, mas ele também não diz a verdade.

Importa denunciar sobretudo uma moralidade hipócrita, de pernas para o ar: o moralismo. O moralista, como o tartufo de Molière, toma a atitude de moralizador muito íntegro, mas depois faz o que lhe apetece. Tem sempre na boca expressões morais como direito, dever, bem, mal, justo, injusto. Porém, como na parábola do Evangelho, vê o arqueiro no olho do outro, mas não a trave no seu.<sup>67</sup>

Resta-me dizer que perante esta teatralização da vida, tão real como o ar que respiramos, a imprensa militar atingirá bem os seus objetivos se em cada momento e de modo renovado alimentar a alma e a vontade dos homens fardados que, pelo mundo inteiro, tomam em cima dos seus ombros a defesa de causas conducentes à plena cidadania humana.

### **ESTREITAMENTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS ENTRE REVISTAS MILITARES E SIMILARES – Possibilidades, vantagens e inconvenientes**

O ser cidadão do mundo parece uma afirmação muita abstrata, e mais abstrata parece quando ainda existem obstáculos ao dinamismo do sonho humano: viver em conjunto a felicidade possível. Para a alcançar o homem age segundo a visão que tem do universo em geral, da história humana, do homem, dos diferentes valores humanos (amor, cultura,

---

## **É que a moral não dá apenas direitos, mas sim deveres**

---

<sup>66</sup> Alberoni, Francesco, “O otimismo”, Bertrand Editora, 4ª edição, 1997.

<sup>67</sup> Idem.

\* NR.: Imposto sobre Valor Acrescentado, incidente em Portugal sobre as mercadorias comercializadas, correspondente ao nosso ICMS.

arte, trabalho, dinheiro), do sofrimento, do mal e até da própria morte. A experiência de cada um no crescer e fazer-se homem manifesta-nos já que, para a nossa formação, para sermos o que somos, foi necessário uma operação complicada, tão complicada que costuma dizer-se: "para educar uma criança, é preciso toda uma aldeia".

Todos os aldeões são importantes.

O todo ganha realidade em cada um de nós, mas cada um de nós, abstraído dos laços de uma vida partilhada, não tem mais existência e vida, para usar a conhecida expressão aristotélica, do que uma mão amputada do corpo. Um ser humano isolado torna-se despojado da sua humanidade; ele não é, como disse Aristóteles, senão um animal ou um deus. E o que acontece com o homem individual, acontece com a sua família, com o seu grupo, a sua comunidade, o seu país. Há muito tempo que as sociedades se deram conta de que não têm outro espaço para viverem senão o mundo conhecido, partilhando-o. E esse foi descoberto e tornado conhecido, essencialmente, graças às viagens como aconteceu nos descobrimentos. Diz Alberoni:

"Uma viagem é uma força positiva através da qual o indivíduo se constrói a si mesmo, a sua identidade e, ao mesmo tempo, novas relações humanas. A história do ocidente é o resultado dos contatos, das lutas, dos intercâmbios, das novas relações que nasceram com as viagens (...)

(...) Hoje o significado ideal da viagem realiza-se doutras formas. Uma é emigrar, ir trabalhar para longe. Os extracomunitários, os dirigentes das multinacionais que vêm viver conosco, os nossos trabalhadores que

são enviados pelas empresas para todos os países do mundo, são obrigados a desenraizar-se dos seus próprios hábitos, a aprender a língua dos outros, a inventar novas relações com eles (...)

(...) Mas existe um outro tipo de viagem, a realizada não só no espaço, como também no conhecimento (...)

(...) É estranho, mas a verdadeira eficácia da viagem não depende da diversidade que encontramos, mas sim do afastamento do nosso eu habitual. O que conta não é tanto ver coisas novas, como conseguir aprender a ver todas as coisas com olhos diferentes..."<sup>8</sup>

Nós, desde o início desta intervenção, caracterizamos a função social e cultural da imprensa militar e, ao fazê-lo, de certo modo, focamos uma ou outra questão relativamente às relações internacionais das nossas revistas e mesmo à necessidade do seu estreitamento, se possível, viajando por dentro delas.

Por isso nós, as revistas aqui presentes, estamos convidadas, a fazer uma viagem e partir a descoberta de nós mesmas, pois que somos demasiadamente importantes uma para as outras, desejosas de nos conhecermos. Não calculamos os milagres que podemos fazer, tornando-nos presentes umas às outras, oferecendo o que de mais importante possuímos: a palavra, a idéia, a experiência, o incentivo, a admiração, a crítica, o diálogo, a criatividade, o saber, a coragem e a verdade. Este milagre possível de acolhermo-nos tais quais somos, membros desta grande família militar, torna-nos solidárias e livres. Cada uma mantendo a sua ipseidade cooperará, não tenho dúvidas, em causas comuns, no benefício de

---

**Há muito tempo que as sociedades se deram conta de que não têm outro espaço para viverem senão o mundo conhecido, partilhando-o**

---

todos, das comunidades que servimos e protegemos e dos nossos países.

No fim da viagem cada uma contará a sua aventura e os milagres que fez.

Pormim, revista *Pela Lei e Pela Grei*, vou dar-vos conta de uma viagem, não de 150 anos como a nossa "madrinha" Revista Militar, a quem respeitosa e prestamos sincera homenagem e de quem muito temos recebido, mas do acompanhamento da vida da Guarda nas instâncias internacionais.

Portugal é um país com responsabilidades advindas da adesão ao tratado da União Européia e da sua inserção no espaço Schengen, do ser membro da Comunidade dos Países de Língua Oficial Portuguesa

(PALOP'S); cooperante nas operações de paz da ONU e membro da Organização Internacional de Polícia Criminal. Estes compromissos determinaram o condicionamento da missão e atuação da Guarda ao papel que tem vindo e que vem a ser desempenhado pelos seus militares na cena político-militar internacional, com particular relevo no âmbito da cooperação policial.

Esta comprometedor realidade conduziu à necessidade de integrar parcerias e promover ligações. Na sequência deste processo damos particular realce à assinatura do acordo FIEP, onde a revista *Pela Lei e Pela Grei* foi chamada a desempenhar tarefas importantes como órgão de informação institucional.

Mas ouçamos o que o comandante-geral escreveu em editorial no dia 26 de outubro de 1997:

"FIEP, para além de serem as iniciais de França, Itália, Espanha e Portugal, é também a sigla que identifica o acordo de cooperação subscrito pelos corpos de polícia de natureza

militar destes países. A origem histórica e as semelhanças existentes entre as Forças de Segurança de natureza militar, a que o espaço geográfico e cultural do Sul da Europa acrescentou uma maior afinidade, levou a que em 1994 a Gendarmerie National, a Arma dei Carabinieri e a Guardia Civil formalizassem, através de um acordo, as boas relações de operação existentes, conhecido por Acordo Tripartido, ou FIEP. Este acordo desenvolveu-se em três áreas funcionais, designadas por subcomissões de pessoal e formação, organização do serviço e novas tecnologias.

Foi pois com grande satisfação que a Guarda Nacional Republicana, quando convidada em 1996, aderiu imediatamente ao acor-

do, cabendo-lhe este ano a honra de organizar em Portugal a Reunião Anual de Diretores e Comandantes-Gerais, a que a revista da Guarda *Pela Lei e Pela Grei* se associou com a elaboração deste número especial exclusivamente dedicado ao FIEP e às Forças de Segurança que o constituem e que representam nos nossos

países mais de metade dos efetivos policiais, com cerca de 300 mil elementos.

Um melhor conhecimento dos que conosco partilham a característica de possuir um estatuto militar consoante as necessidades ou situações, é também uma das finalidades deste número da revista, que desta forma contribui para dar a conhecer interna e externamente o que são as forças policiais de natureza militar.<sup>9</sup>

Não queremos deixar de informar ainda que esta organização já conta com a integração efetiva da Turquia e novos membros a desejam, a Marechaussée Royale da Holanda e a Gendarmerie Royale de Marrocos

---

### O que conta não é tanto ver coisas novas, como conseguir aprender a ver todas as coisas com olhos diferentes...

---

9 Godinho, Henrique Bernardino, tenente-general, in *Revista FIEP*, Ed. especial da Revista *Pela Lei e Pela Grei*, outubro de 1997.

tendo estas participado já como observadores em todas as reuniões realizadas durante o corrente ano, em Paris (abril de 1999); Ancara (maio de 1999) e Lisboa (junho de 1999), onde se discutiu a criação dos estatutos com vista à formalização, legalização e conseqüente reconhecimento junto de instâncias tais como a ONU e a UE.

Esta edição FIEP foi um bom teste à nossa criati-vidade. A tarefa não foi fácil mas como se tratava de trazer à luz do dia a primeira revista do acordo quadripartido, sentimo-nos confrontados com uma responsabilidade bem acrescida, ou seja, quadripartida. Foi um desafio que essencialmente nos mereceu cuidado especial não só relativamente à capa que teve honras de concepção heráldica, como também relativamente à impressão em três idiomas, fator fundamental no estreitamento das relações multilaterais das guardas militares integrantes, já que o conteúdo fora moldado, de igual modo, sobre a respectiva história, missão, organização e meios.

Sentimos algum orgulho pelo contributo dado à tomada de consciência pelas forças policiais com estatuto militar, afirmando a sua presença a nível europeu, em instâncias de cooperação policial.

Por fim venho dar conta da última parte da viagem que me propus relatar. Resume-se à nossa participação no primeiro Forum Internacional dos Diretores e Redatores de Publicação de Revistas de Policia e Similares, ocorrida em Lyon, em dezembro de 1997.

Gostaria de lembrar que no início desta dissertação tive necessidade de explicar o porquê de ter acrescentado o adjetivo similar ao tema a desenvolver, em função da afirma-

ção da nossa identidade como força de segurança de natureza militar. Pois bem, cabe agora ratificar a explicação que dera para justificar a nossa presença em Lyon aceitando o convite formulado pela Organização Internacional de Policia Criminal, INTERPOL.

Nele estiveram presentes 62 revistas de 33 países de todos os continentes. A nossa presença fora fundamentada na grande necessidade de informação sobre o que de atual se passa no mundo da imprensa policial escrita.

O secretariado da INTERPOL propôs para o Forum duas jornadas de estudos e de intercâmbio sobre temas, mais especificamente relacionados com a concepção, a realização e a edição das revistas especializadas em matéria de policia.

Teve como objetivo permitir aos diretores e redatores responsáveis de publicações de policia se encontrarem e trocarem idéias sobre temas de interesse comum. Permitiu a apresentação de diferentes tipos de revistas, o confronto de políticas de redação e publi-

cação, bem como a demonstração de novos suportes.

No desenrolar dos trabalhos tivemos oportunidade de assistir à apresentação de revistas publicadas pelo Secretariado Geral da OIPC – Interpol: a Revista Internacional de Policia Criminal e a Revista de Falsificações e Contrafações. Seguidamente assistimos à apresentação das diferentes revistas representadas, com a indicação das que iriam intervir.

Das intervenções havidas ressaltou como denominador comum a preocupação de encontrar respostas para as questões que regis-

---

**Não calculamos os milagres que podemos fazer, tornando-nos presentes umas às outras, oferecendo o que de mais importante possuímos: a palavra, a idéia, a experiência, o incentivo, a admiração, a crítica, o diálogo, a criatividade, o saber, a coragem e a verdade**

---

trei e que no meu entender estarão sempre na linha da frente. São elas: procura de autores; a técnica de confecção e de elaboração de uma revista: pesquisa iconográfica, fotocomposição, impressão; os aspectos financeiros: recurso à publicidade ou a outras formas de financiamento; a difusão: prospecção de assinantes; evolução dos suportes: do papel ao numérico, e por fim reprodução e direitos de autor.

Estas questões foram objetos de debate, com diálogos vivos após as dissertações, tornando o ambiente extraordinariamente participativo, interessado e de grande valor informativo.

Não é de estranhar que assim acontecesse, dado que estava em causa a necessidade de responsáveis votados à causa da segurança e bem-estar dos povos, discutirem e congregarem idéias e esforços, no sentido de tornarem as revistas que representavam mais atuantes e adequadas à comunicação institucional.

Existia um sentimento muito forte de que todos somos poucos para as tarefas que nos estão acometidas: transmitir a confiança no futuro, prevenir e agir no presente e acima de tudo fazer a apologia da necessidade de uma intervenção mais eficiente e atuante junto dos nossos interlocutores.

Não foi difícil chegar à conclusão de que as preocupações de quem trabalha na comunicação escrita são, *grosso modo*, comuns. Daí a necessidade de as revistas presentes partilharem informação, troca essa traduzida em quatro pilares: criação de uma rede de contatos entre as redações; criação de uma base de informações acessível, com acordo múltiplo; autorização

de reproduzir artigos e finalmente a possibilidade de troca de iconografia, avançando-se para a criação de um projeto de uma fototeca.

A possibilidade deste intercâmbio, em Lyon, no âmbito do conhecimento, materializado em todas as experiências das revistas, perspectivas no campo informativo, economicista, formativo, normativo e social, redundou numa mais valia do jornalismo institucional que é afinal a razão e o objeto deste nosso e feliz encontro de Lisboa.

A viagem terminou! É curioso o que aprendemos com ela!

O viajante quanto menos concentra as suas preocupações em si mesmo mais se abre aos outros, pondo ao serviço deles todas as riquezas da sua individualidade, da sua vida.

Viver é assim abrir-se aos outros. Fechar-se em si é atrofiar-se e morrer. É abrindo-se que a vida se expande, é dando-se que se desenvolve.

A pessoa humana é social por natureza. Só vive e se desenvolve sadiamente através de verdadeiras relações interpessoais pela necessidade de pertença a um grupo unido pelo mesmo ideal, por objetivos comuns, ações comuns, pela amizade ou a comunhão de vivência autêntica.

Há grupos e grupos, organizações e organizações, instituições e instituições, profissões e profissões...

"A humanidade tenderá a converter-se num amplo grupo de grupos onde a autonomia e singularidade terão de viver em constante equilíbrio com a cooperação e a complementaridade; onde cada um se sinta aceite e estimado; e onde cada membro aceite e estime os outros."<sup>10</sup>

---

---

**Viver é assim abrir-se aos outros. Fechar-se em si é atrofiar-se e morrer. É abrindo-se que a vida se expande, é dando-se que se desenvolve**

---

---

10 Veiga, Américo, *A Educação Hoje*, Ed. Perpétuo Socorro, 4a ed., Porto, fev. 94.

Assim acontece no plano humano. Assim nos devemos comportar como responsáveis de comunicação social.

Eu, Revista *Pela Lei e Pela Grei* faço questão de terminar esta minha humilde presença junto de vós lendo o texto intitulado "Aliança" – documento da FIEP, que tem inserida junto ao título a frase de Derain: "As idéias não são suficientes – é preciso milagres."

Eu, o documento, sou o embaixador desta confederação:

"Sou aliança que nos deve unir para lá das fronteiras.

Provar a nossa eficácia coletiva pelo cumprimento deste projeto, assegurar a continuidade territorial das nossas guardas europeias, renovar e consolidar a nossa amizade; estas são as áreas da ambição que vos proponho atingir.

Este é o objetivo, este é o desafio que temos de enfrentar.

Por isso vocês militares, oficiais, sargentos e guardas que me recebem, cuidem da aliança que simbolizo.

Por favor não me deixem pelo caminho porque posso perder-me.

Não cortem esta formidável corrente humana que está a germinar.

Ajudem-me a progredir alegremente de unidade em unidade, de guarda a guarda, segundo o caminho indicado e pretendido, e levem-me de mão em mão com a maior rapidez possível.

No fim do meu périplo europeu, tenho que regressar às minhas origens, e só então vocês camaradas desta aliança terão juntos realizado o milagre.

Quando eu voltar contar-vos-ei a minha fabulosa viagem.

Conto convosco.

Obrigado."<sup>11</sup>

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<INFORMAÇÃO> / Imprensa Militar /; Congressos; Guarda Nacional Republicana (Portugal);

<sup>11</sup> In Revista FIEP, Ed. especial da Revista *Pela Lei e Pela Grei*, outubro de 1997.

# HISTÓRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL

## PARTE X (Última Parte)

PEDRO CARLOS DA SILVA TELLES  
Engenheiro e Professor  
Do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro  
Da Academia Nacional de Engenharia

### A SOCIEDADE BRASILEIRA DE ENGENHARIA NAVAL – SOBENA

A Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (SOBENA), sociedade civil sem fins lucrativos, foi fundada no Rio de Janeiro em 15 de março de 1962, congregando engenheiros e pessoas físicas ou jurídicas e instituições relacionadas com a engenharia naval brasileira. De acordo com os seus estatutos, a SOBENA tem como objetivos principais:

- pugnar a melhoria dos transportes sobre água, promovendo e incentivando todas e quaisquer iniciativas visando a este fim; e
- propugnar o melhoramento da tecnologia da construção naval em todos os seus setores e ramificações, bem como das atividades correlatas ou subsidiárias.

A SOBENA foi declarada de utilidade pública pelo Decreto Federal nº 97.589, de 22 de março de 1989.

A história da SOBENA começou remotamente em setembro de 1960, quando o Centro de Engenharia Naval da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, entidade estudantil que reúne alunos e professores do Curso de Engenharia Naval daquela escola, organizou a 1ª Semana de Estudos sobre Transportes Marítimos e Construção Naval, realizada no Instituto de Engenharia de São Paulo. Nessa ocasião – início da década de 1960 – começava o ressurgimento da grande construção naval mercante no Brasil, como parte do Programa de Metas, do Governo Juscelino Kubitschek,\* e havia então um grande entusiasmo e esperança com relação

\* N.A.: Veja Parte V desta série de artigos na RMB do 4º trimestre de 1998 – pág. 121 a 137.

à construção naval. Construíam-se novos e modernos estaleiros e ampliavam-se alguns já existentes e eram lançados ao mar os primeiros navios dessa nova fase da construção naval no país. Foi nesse ambiente de otimismo que ao final da Semana de Estudos – que teve grande repercussão em todo país – foi sugerida a fundação da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval, com a sigla SOBENA. A moção para a fundação dessa sociedade, assinada por muitos engenheiros, dentre os quais Aldo Andreoni, Alte. (EN) Ary Biolchini, Alte. (EN) Gabriel Villela, Alte. (EN) Yapery Guerra etc., foi aprovada em plenário, resultando daí a construção de comissões no Rio de Janeiro e em São Paulo para a elaboração dos estatutos da nova sociedade, o que entretanto não foi possível materializar naquela ocasião.

Paralelamente, o Dr. Arthur João Donato, que era o presidente do Sindicato das Indústrias de Construção Naval (SINVAL), tratava de aglutinar o trabalho dos estaleiros para enfrentar o grande problema que teriam pela frente com o renascimento da construção naval no país. Sentiu assim o Dr. Donato as vantagens que resultariam para a indústria em contar com uma entidade técnica de apoio. Para isso, propôs a fundação de uma associação de construção naval, a ser patrocinada pelos estaleiros. Posteriormente, em fevereiro de 1962, em um encontro com o Engenheiro Almirante Ary Biolchini, este comunicou ao Dr. Donato que estavam prontos os estatutos da SOBENA, que seria uma entidade de âmbito mais abrangente do que a projetada associação. Assim, de comum acordo, foi resolvido dar andamento à fundação da SOBENA, depois de uma revisão final dos seus estatutos.

Afinal, a fundação da SOBENA foi formalizada em uma assembléia geral convocada em

15 de março de 1962, que se reuniu na sede do SINAVAL, no Rio de Janeiro. Nessa assembléia foram aprovados os estatutos da sociedade e eleita a sua primeira diretoria, composta dos seguintes engenheiros\*:

Presidente: Almirante Aniceto Cruz Santos

Vice-Presidente: Almirante Ary Biolchini

1º-Secretário: Ivan Laboriau

2º-Secretário: Nubar Boghossian

Diretor-Técnico: Arthur Ramos Figueiredo

Tesoureiro: Ernesto Frend Vargas

Com apenas sete meses de existência, em outubro de 1962 a SOBENA teve a ousadia de organizar, no Rio de Janeiro, a III Semana de Estudos sobre Transportes Marítimos e Construção Naval, evento que foi um grande sucesso, com a apresentação de 30 trabalhos técnicos, sendo 26 de autores brasileiros. A semana teve a participação do Centro de Engenharia Naval, da USP, a colaboração do Clube de Engenharia e o patrocínio de importantes entidades, em uma demonstração do prestígio com que já contava a SOBENA, apesar de sua recente fundação.

Nas palavras do Almirante Aniceto Cruz Santos, em abril de 1972, quando se comemorou dez anos de atividades, a SOBENA deveria ter um caráter fundamentalmente técnico “porém dentro de interpretação eclética, pois a técnica, para florescer, precisa ter suas raízes no sistema econômico-social. A SOBENA não seria uma associação científica de estudos teóricos e pesquisas, nem um clube de empresas interessadas em vender seus produtos. Seu quadro social estaria aberto, em diferentes categorias, a todos aqueles que se empenham no projeto e construção de navios mercantes e de guerra, na fabricação dos produtos integrantes do navio, nas atividades portuárias e de transporte sobre

\* N.R.: Todos, oficiais de Marinha, engenheiros navais.

água, no ensino e na consultoria de assuntos náuticos, e *last but not least* nos setores governamentais responsáveis pela política, pelas normas e pela fiscalização desses assuntos. Seria assim a SOBENA um traço-de-união entre todos aqueles que se dedicam ou se interessam pelas atividades náuticas no Brasil". Continuava dizendo que a entidade teria de ter "uma atitude realista em face da conjuntura nacional, em nosso país, e tal fato não constitui exceção, os destinos e as fortunas dos transportes marítimos dependem essencialmente da política setorial adotada pelo governo. Por outro lado, a construção e a técnica navais só têm chance de desenvolver-se, de forma sistemática, se for para atenderem à demanda de uma frota mercante eficiente, agressiva e rentável, capaz de contribuir de forma positiva para o progresso da comunidade".

"Conseqüentemente, penso que cabe à SOBENA jamais alhear-se dos aspectos políticos e econômicos que possam influir sobre as atividades marítimas do país e aplicar seu prestígio de órgão técnico para, juntamente com os órgãos governamentais competentes, procurar estudar e esclarecer tais assuntos. Mais ainda, em face do caráter internacional da navegação, não pode a SOBENA omitir-se do que ocorre no resto do mundo."

Em 1963, foi eleita outra diretoria, encabeçada pelo Engenheiro Almirante Ary Biolchini. Em 1965, com sua nova diretoria presidida pelo Engenheiro Almirante José Celso de Macedo Soares Guimarães, a SOBENA resolveu convocar e patrocinar um congresso internacional, dando um passo à frente.

Assim nasceu o **1º Congresso Pan-Americano de Engenharia Naval e Transportes Marítimos**, realizado de 29 de maio a 4 de junho de 1966, no Hotel Glória, no Rio de

Janeiro. Em sessão de 2 de junho, foi fundado o Instituto Pan-Americano de Engenharia Naval, também por iniciativa da SOBENA.

Esse congresso foi um sucesso que excedeu a todas as expectativas. Dele participaram cerca de 300 pessoas, do Brasil e de vários países americanos, e inclusive alguns observadores europeus convidados. À sessão solene de instalação do congresso compareceu o Ministro da Viação – representando o Presidente da República – e o Ministro da Coordenação e Planejamento Econômico, que proferiu a primeira conferência, além de muitas outras autoridades.

A comissão organizadora do congresso era presidida pelo Almirante Engenheiro Naval José Celso de Macedo Soares Guimarães, havendo as seguintes comissões técnicas, coordenadas pelo Engenheiro Naval Thales de Barros Freire\*: Política de Construção Naval no Continente – Engenheiro Naval Aniceto Cruz Santos\*; Política de Reparos Navais no Continente – Comandante Paulo Bracy\*; Educação e Formação Profissional do Engenheiro Naval – Engenheiro Salvatore Rosa; Técnica de Engenharia Naval – Engenheiro J. C. do Rêgo Monteiro\*; Política de Transportes Marítimos no Continente – Dr. Paulo Ferraz; Conferência de Fretes no Continente – Comandante Carlos Bezerra de Miranda\*; Expansão e Integração – Engenheiro J. C. de Macedo Soares Guimarães\*; Assuntos Técnicos Diversos – Engenheiro Raul Martins Gomes de Paiva.

Durante o congresso, foi realizada nos salões do Hotel Glória uma Exposição da Indústria Naval Brasileira, franqueada ao público. Foram também realizadas visitas técnicas aos estaleiros da Ishibrás, Mauá e EMAQ, na área do Rio de Janeiro, e da Verolme, em Jacuacanga, além da visita ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo, onde

\* N.R.: Todos oficiais de Marinha.

foram feitas demonstrações no tanque de provas. No estaleiro da Verolme, os congressistas assistiram ao lançamento ao mar do cargueiro *Midosi*, de 10.500 tpb.

Durante o congresso foram pronunciadas três conferências sobre temas da maior atualidade e interesse para a comunidade pan-americana.

A primeira a cargo do Sr. Paulo Ferraz, presidente do Sindicato das Empresas de Navegação e da Companhia Comércio e Navegação do Brasil, versou sobre "Política de Transportes Marítimos nas Américas".

A segunda conferência foi pronunciada pelo Senhor Andrew Neilson, presidente do American Bureau of Shipping, sobre o "Desenvolvimento da Construção Naval nas Américas".

A terceira conferência foi pronunciada pelo Doutor Aurélio Gonzalez Climent, presidente do Instituto de Estudos da Marinha Mercante, da Argentina, desenvolvendo o tema: "Integração da Indústria Naval nas Américas".

Em 1967, assumiu a direção da SOBENA a chapa encabeçada pelo saudoso Almirante Engenheiro Joaquim C. do Rego Monteiro, e pelo Engenheiro Salvatore Rosa. Essa diretoria conseguiu a doação de uma sede própria para a sociedade, até hoje existente no Edifício IASA, na Av. Presidente Vargas, Rio de Janeiro, e conseguiu, entre outras melhorias, organizar uma biblioteca, contando com a doação de livros de sócios e entidades.

Ainda em 1967, realizou-se em setembro, no Rio de Janeiro, o 2º Congresso Nacional, igualmente com grande sucesso. Nesse congresso, bem como em todos os outros que se sucederam, como citados a seguir, o aspecto que mais chamo a atenção, como um fato verdadeiramente notável, é a quantidade, variedade e qualidade dos trabalhos técnicos apresentados, mais ainda levando-se em conta que a engenharia naval é uma modalidade de engenharia bastante

nova e com reduzido número de profissionais. Os trabalhos técnicos versavam sobre uma variedade de assuntos, incluindo ensino técnico, projeto do navio, estabilidade, estruturas navais, tecnologia, hidrodinâmica, máquinas e equipamentos marítimos, construção naval, reparo naval, transportes marítimos e fluviais, portos e terminais marítimos, etc.

Outro aspecto notável dos congressos da SOBENA é a constante presença de altas autoridades do país, ministros de Estado, governadores, presidente de empresas etc. Em todos os congressos continuou havendo em anexo uma exposição (Exponaval) de produtos industriais navais, bem como visitas a estaleiros e outras atividades.

Nesse 2º Congresso, que contou com 198 participantes, além de 29 observadores, foram realizadas sete conferências: Formação de especialistas para a indústria naval e para a Marinha Mercante, pelo Professor Salvatore Rosa; Tecnologia e produtividade dos estaleiros nacionais, pelo Engenheiro Renzo Antonio Soneghet; Programa de construção naval da Marinha de Guerra nos estaleiros nacionais, pelo Almirante Carlos Natividade; O que falta à indústria naval brasileira, pelo Dr. Arthur João Donato; Política nacional de transportes marítimos e fluviais, pelo Dr. Paulo Ferraz; e Contribuição das administrações portuárias para o progresso da Marinha Mercante, pelo Engenheiro Arthur Miranda Ramos.

O 3º Congresso realizou-se em 1970, em Porto Alegre, com o nome ligeiramente mudado para Congresso Nacional de Transportes Marítimos e Fluviais e Construção Naval. Foi decidido realizar esses congressos de dois em dois anos, critério que vem sendo obedecido, com pequenas alterações, até agora. No 3º Congresso foram apresentados 28 trabalhos técnicos.

A realização do congresso em Porto Alegre foi uma iniciativa no sentido de prestigiar os escritórios regionais da SOBENA.

**Em 1972**, houve o **4º Congresso** novamente no Rio de Janeiro, cidade que sediou todos os outros congressos seguintes. Nesse congresso, com 248 participantes, houve cinco conferências, do Dr. Arthur João Donato, Dr. Charles Longbottom, Comandante Zaven Boghossian, Professor Tsuneo Kuniyasu e do Dr. Wilfrid Penha Borges. Realizaram-se também seis sessões plenárias e duas sessões técnicas, com conferências dos Professores H.G. Schultz e Estanislau Vera.

**No 5º Congresso, em 1974**, foram apresentados 38 trabalhos técnicos. O congresso contou com 375 participantes, realizaram-se três sessões técnicas – com conferencistas estrangeiros – três mesas-redondas sobre temas relevantes (ensino e pesquisa navais, indústria subsidiária nacional, II Plano de Construções Navais), além da conferência do Dr. Paulo Ferraz, do Sr. J. I. Mathewson, do Engenheiro Arno Oscar Markus, do Professor J. H. Krietemeijer, e do Dr. Roberto Moreira Penna. Na exposição anexa a esse congresso (5ª Exponaval) houve, pela primeira vez, a participação de expositores estrangeiros.

**O 6º Congresso, em 1976**, contou com conferências do Ministro dos Transportes, General Dyrceu Araujo Nogueira, e mais do Engenheiro Arno Oscar Markus, do Dr. Paulo Ferraz, do Dr. José Lopes de Oliveira, do Comandante (Marinha Mercante) Fernando Saldanha da Gama Frota, e do Comandante (Marinha de Guerra) Manuel Abud. Nesse congresso foram apresentados 73 trabalhos técnicos distribuídos em nove comissões técnicas e três sessões plenárias, além de quatro sessões técnicas especiais apresentadas por profissionais estrangeiros.

**O 7º Congresso, em 1978**, contou com a presença também do Ministro dos Transportes e do Governador do Estado do Rio de Janeiro. Foram apresentados 77 trabalhos técnicos, em cinco sessões técnicas e realizadas cinco conferências: A consolidação da indústria naval – Ministro Dyrceu de Araujo

Nogueira; Indústria de construção naval: análise e perspectivas – Dr. Júlio Telles da Silva Lobo Filho; O sistema portuário – Engenheiro Arno Oscar Markus; Exportação de navios: realidade e perspectivas – Almirante Engenheiro Naval Aniceto Cruz Santos; e O Brasil e sua política de marinha mercante – Dr. José Carlos Leal.

**No 8º Congresso, em 1980**, foram apresentados 40 trabalhos técnicos e realizados cinco painéis, em que tomaram parte vários expositores, entre os quais o Ministro dos Transportes, Engenheiro Eliseu Rezende, e o Ministro da Marinha, Almirante Maximiano Eduardo da Silva Fonseca: “A consolidação de uma política de construção naval”, “O transporte marítimo e a economia de combustível”, “Capacidade tecnológica no projeto e na gerência industrial”, “Formação profissional”, e “Transporte marítimo, força propulsora na arrancada por um futuro melhor”. Nesse congresso foram apresentados 40 trabalhos técnicos.

**O 9º Congresso realizou-se em 1982**. Nele houve a presença do Ministro Maximiano da Fonseca, foram apresentados 55 trabalhos técnicos, realizados três painéis sobre os seguintes temas: “Navegação de cabotagem e transporte intermodal”, “Navegação interior”, e “Plano permanente de Construção naval”, e também três seminários sobre: Projeto estrutural de navios, normalização técnica, e o computador e o projeto.

**No 10º Congresso, em 1984**, foram apresentados 33 trabalhos técnicos, e realizados quatro seminários sobre os seguintes importantes assuntos: Ensino e pesquisa em engenharia naval, Normas brasileiras: porque são poucas e pouco utilizadas?, O domínio tecnológico do projeto como parte do poder marítimo, e Subsídios à armação e à construção naval – panorama no mundo e situação atual. Estiveram presentes o Ministro dos Transportes e representantes do Ministro da Marinha.

Foram realizadas também duas conferências – “A Marinha Mercante e a sua presença na economia brasileira”, do Comandante (Marinha Mercante) Fernando Saldanha da Gama Frota, e “Uma política de Marinha Mercante e de construção naval para o Brasil”, do Almirante Engenheiro Naval José Celso de Macedo Soares Guimarães.

**No 11º Congresso, em 1986**, foram apresentados 42 trabalhos técnicos. No 12º, em 1988, 47 trabalhos técnicos, e no 13º, em 1990, 51 trabalhos técnicos e mais dois painéis denominados “O desenvolvimento tecnológico como essencial para a solução da crise no setor naval”, e “Perspectivas políticas e econômicas da indústria naval no Brasil”.

**O 14º Congresso, em 1992**, contou com 32 trabalhos técnicos e conferências de renomados especialistas nacionais e estrangeiros. Como parte desse congresso realizaram-se seminários sobre qualidade e produtividade, engenharia naval aplicada à área *off-shore*, estruturas navais, máquinas marítimas, e transportes aquaviários, realizando-se também um encontro na SOBENA sobre segurança no mar.

**No 15º Congresso, em 1994**, foram apresentados 33 trabalhos técnicos, sendo 10 deles publicados em edição especial do *IPEN Journal* nº 14, do Instituto Pan-Americano de Engenharia Naval.

**Em 1995**, a SOBENA publicou um interessante trabalho intitulado “Medidas para a Retomada do Desenvolvimento da Indústria Naval e dos Transportes Marítimos no Brasil”, como sua colaboração para a superação da crise que se abatia – e ainda se abate – sobre esses importantes setores da economia nacional. Essa publicação resumia as conclusões de quatro grupos de trabalhos, com 17 participantes, sobre o tema geral “Retomada do Desenvolvimento da Indústria Naval”

(organização institucional, competitividade, qualidade e produtividade, financiamento para o mercado interno e para a exportação), e de três grupos de trabalho, com 15 participantes, sobre o tema geral “Retomada do Desenvolvimento dos Transportes Marítimos” (organização institucional, competitividade, organização de mercado); contém ainda mais dois artigos do Professor Floriano C. M. Pires Jr.: “Considerações sobre a Construção Naval no Brasil”, e “Considerações sobre o Transporte Marítimo no Brasil”.

**O 16º Congresso, em 1996**, contou com 14 conferências, 44 trabalhos técnicos, e com a presença de seis convidados estrangeiros. Foram realizados sete painéis sobre os seguintes assuntos: “Perspectivas para a política de transporte marítimo e construção naval”, “Desenvolvimento tecnológico para o setor naval”, “Competitividade da indústria naval brasileira”, “Navegação fluvial na Amazônia”, “Tecnologia e privatização portuária”, “Competitividade da Marinha Mercante”, e um painel especial da Petrobrás.

Ainda em 1996, em parceria com a Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ e a Escola Politécnica da Universidade de São Paulo – USP, a SOBENA realizou o seminário “Formação do Engenheiro Naval”, que teve a participação de mais de 50 pessoas, entre professores, engenheiros e estudantes. Nesse seminário foram debatidos os seguintes assuntos gerais: “Exercício profissional da engenharia naval”; “O segmento tradicional do mercado de trabalho”; “O setor de navegação interior”; “A indústria náutica”; “Os setores de operações portuárias, *off-shore*, apoio marítimo, cabotagem e pesca” e, “O transporte marítimo internacional”.

Também em 1996, a SOBENA publicou o trabalho “Proposta de substitutivo do projeto

\* N.A.: Veja a Parte VI dessa série de artigos, *RMB* 1º trimestre de 1999, pág. 61 a 81.

de Lei nº 1.125”, sobre a ordenação dos transportes aquaviários no Brasil. Esse projeto de lei visa à regulamentação do artigo 178 da Constituição Federal. O substitutivo tinha por finalidade dar maior precisão de conceitos, garantir a competitividade com os navios estrangeiros, a segurança do mercado e da navegação, a preservação do mercado de trabalho, a eliminação de distorções no sistema tributário, e o controle de práticas discriminatórias.

**Em outubro de 1997**, realizou-se, também no Rio de Janeiro, o **Primeiro Seminário sobre Meio Ambiente**, por iniciativa da SOBENA, e com a parceria da Petrobrás, do IBP e do FINEP. O seminário constou de quatro conferências, do Engenheiro Geraldo Luiz Pires Koeler, do Comandante (Marinha de Guerra) José Augusto Massena Reis, do Engenheiro Luiz Alberto de Mattos, e do Comandante (Marinha Mercante) Ronaldo Cevidanes Nunes Machado, além de 16 palestras de vários especialistas. Nesse seminário foi iniciada a publicação em CD-ROM, daí por diante adotada como norma pela SOBENA em todos os seus eventos.

Continuando a série de congressos, o **17º realizou-se em 1998**, no qual foram apresentados 67 trabalhos técnicos, sendo oito em inglês, de profissionais estrangeiros. Esse congresso contou com quatro conferências, também de profissionais estrangeiros: Nobuyoshi Fukushi (Japão), Tuomo Karppinen (Finlândia), Alfred Baird (Estados Unidos) e Robert Latorre (Reino Unido), e ainda com os seguintes painéis: “Desafios tecnológicos para a engenharia naval brasileira”; “Formação profissional do engenheiro naval”; “Competitividade da indústria brasileira de construção naval”; “Navegação interior no Brasil”; “Cabotagem e modernização portuária”; “Transporte marítimo de alta velocidade”; “Transporte marítimo costeiro de petróleo”; “Perspectivas no setor de petróleo”, e “Desenvolvimento tecnológico—construção de submarinos”.

Qualquer entidade técnica, em qualquer país, ficaria orgulhosa com tamanha variedade de importantes assuntos!

**Em junho/julho de 1999**, realizou-se, no Rio de Janeiro, o **1º Seminário Nacional de Transporte Hidroviário Interior**, sob o patrocínio da Diretoria de Portos e Costas, da Marinha, e da SOBENA, com a presença do Ministro dos Transportes, do Diretor de Portos e Costas e do Governador de Mato Grosso. O seminário contou com sete sessões técnicas—com a apresentação de um trabalho—e cinco painéis: “Conciliação do desenvolvimento hidroviário com a proteção ambiental”, “Importância econômica do transporte fluvial”, “Exportação de granéis líquidos, logística do transporte”, “Formação de recursos humanos” e “Exercício profissional da engenharia naval e segurança da navegação”. Houve ainda cinco conferências, sobre “Regulamentação da navegação interior”, “Hidrovias internas como fator de integração e desenvolvimento”, “Hidrovia Paraná-Paraguai”, “Hidrovia Tapajós-Teles Pires”, e “Hidrovia Tocantins-Araguaia”.

Também em 1999, foi realizado o **1º Seminário sobre Desafios e Oportunidades da Indústria Naval *off-shore* no Brasil**, por iniciativa da SOBENA, em parceria com a Petrobrás e o IBP. Houve a presença do governador do Estado do Rio, do presidente da Petrobrás, do Ministro dos Transportes, e do diretor-geral da ANP. Realizaram-se seis painéis sobre os seguintes temas: “Os planos da indústria do petróleo para o Brasil”, “Ações de incentivo à indústria *off-shore* local”, “Estruturas alternativas de construção e de financiamento de projetos *off-shore*”, “Gestão de recursos humanos”, “Concepções de produção a serem utilizadas no Brasil”, e “Aplicações de novas tecnologias de construção e métodos de gestão”.

Ainda no ano de 1999, a SOBENA firmou um convênio de cooperação com o Institute of Marine Engineers (IMaE), de Londres.

Em 1975 foram implantadas sessões regionais da SOBENA em São Paulo e em Brasília.

A SOBENA já contava, em 1972, com 468 membros individuais e 35 coletivos, contando atualmente (2000) com 439 membros individuais, 19 associados individuais, 16 associados coletivos, sete membros coletivos e 111 membros junior.

Foram presidentes da SOBENA até agora os seguintes engenheiros: Almirante (EN) Aniceto Cruz Santos, Almirante (EN) José Celso de Macedo Soares Guimarães, Almirante (EN) Joaquim Carlos do Rego Monteiro, Almirante (EN) José Carlos Coelho de Souza, Mauro Fernando Orofino Campos, Renato Luiz de Castro Santos (2 períodos), Domingos Valente Neto, Almirante (EN) Hugo Fridrich Schieck, Márcio Edmundo Silva Sales, Murillo Frederico de Mendonça Góes, Reynaldo Brown do Rego Monteiro, Almirante (EN) Elcio de Sá Freitas, Ildelfonso Marques Porto Côrtes, Newton do Amaral Figueiredo. O presidente atual é o Engenheiro Rubens Langer de Almeida e Albuquerque.

Para finalizar, nas palavras do Engenheiro Nobuo Oguri, "em que pese o caráter exclusivamente técnico que caracterizou as gestões da entidade, a atual conjuntura adversa que atravessamos por mais de uma década tem imposto às direções contemporâneas da SOBENA uma atuação mais abrangente, procurando contribuir – através de sua inteligência e como depositária de conhecimentos em nível internacional – não só nas atividades de transporte aquaviário, engenharia e indústria naval, como também nas universidades, municiando estudos e participando de iniciativas de entidades governamentais e não-governamentais, no esforço conjunto de recuperação do setor aquaviário – em que se insere a engenharia naval – significativo para a economia do país.

#### Agradecimentos:

- Engenheiro Rubens Langer de Almeida e Albuquerque
- Engenheiro Nobuo Oguri

### FIM

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<HISTÓRIA> / História da Construção Naval /; SOBENA;

# UMA CLASSE DE NAVIO-AERÓDROMO PARA A MARINHA DO BRASIL

EDUARDO ITALO PESCE<sup>(\*)</sup>

colaboração de: RONALDO LEÃO CORRÊA<sup>(\*\*)</sup>

---

## SUMÁRIO

### INTRODUÇÃO

*Justificativa*

*Resumo das necessidades*

### OPÇÕES DISPONÍVEIS NO MERCADO

*Prováveis propostas a serem apresentadas*

*Avaliação das propostas*

### EM BUSCA DE UMA SOLUÇÃO BRASILEIRA

*Possibilidades a curto e médio prazos*

*Reflexões a longo prazo*

### CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

*Plataforma e meios aéreos*

*Capacitação tecnológica e recursos humanos*

*Palavras finais*

---

(\*) Professor do Centro de Produção da UERJ, pós-graduado em Relações Internacionais, membro do *U.S. Naval Institute* e do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (Cebres) e colaborador da *Revista Marítima Brasileira*, da revista *Segurança & Defesa* e do jornal *Monitor Mercantil*.

(\*\*) Economista, pós-graduado em Comércio Exterior, diplomado no Curso Intensivo de Mobilização da Escola Superior de Guerra (ESG), membro do Cebres e colaborador do *Monitor Mercantil*.

## INTRODUÇÃO

A finalidade deste estudo é fornecer subsídios que possam, de algum modo, auxiliar a decisão da Marinha do Brasil, quanto ao tipo de navio-aeródromo que deverá substituir o Navio Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, quando este chegar ao final de sua vida útil. Os conceitos aqui emitidos constituem opiniões pessoais e não representam pontos de vista oficiais nem interesses comerciais. Serão abordados os aspectos de curto prazo (Marinha de hoje), médio prazo (Marinha do amanhã) e longo prazo (Marinha do futuro), enfatizando a adoção de uma solução que — na medida do possível — dê prioridade à autonomia estratégica e tecnológica do Brasil, na construção de navios e aeronaves de empregomilitar.

### *Justificativa*

Para viabilizar a substituição de seu atual navio-aeródromo (NAe), a Marinha deverá sensibilizar a sociedade brasileira, justificando a necessidade de tal empreendimento. A obtenção de pelo menos um NAe, com a respectiva dotação de aeronaves, é um projeto de custo significativo — que envolve não apenas o material e a tecnologia, mas também os recursos humanos necessários. Entretanto, o custo de uma decisão, segundo o princípio dos custos alternativos, consiste das oportunidades sacrificadas quando esta é tomada. A decisão de não substituir o *Minas Gerais* (ou de substituí-lo por um navio ina-

dequado às necessidades de nossa Marinha) seria, portanto, uma “medida de economia” extremamente cara.<sup>1</sup>

Alguns comentaristas de assuntos navais utilizam um raciocínio simplista e equivocado, segundo o qual, por não ser um país “intervencionista”, o Brasil não necessitaria de nenhum NAe.<sup>2</sup> É preciso esclarecer a opinião pública sobre o fato de que tais navios somente são empregados como instrumento de intervenção imperialista por um único país: os Estados Unidos da América. Nas Marinhas dos outros oito países (Brasil, Espanha, França, Grã-Bretanha, Índia, Itália, Rússia e Tailândia) que possuem um ou mais NAe de algum tipo, estes são empregados em tarefas bem mais modestas — como a defesa de forças navais contra ameaças aéreas, submarinas ou de superfície e o apoio aéreo a operações anfíbias limitadas.<sup>3</sup>

Também é preciso enfatizar que a manutenção de uma capacidade oceânica é essencial à nossa Marinha, a fim de que esta possa defender a soberania e os interesses nacionais, em áreas marítimas distantes do litoral brasileiro, situadas na parte oriental do Atlântico Sul ou mesmo em outros oceanos. Nossa fronteira marítima, na verdade, começa no litoral ocidental da África e inclui as rotas oceânicas de interesse imediato para o país. Há também a necessidade de apoiar a participação brasileira em operações de paz no exterior, sob os auspícios da Organização das Nações Unidas (ONU).<sup>4</sup>

Ainda que o submarino (principalmente se dotado de propulsão nuclear) seja o instru-

1 Cf. Eduardo Italo Pesce, “Como será o futuro navio-aeródromo brasileiro?”, *Segurança & Defesa* 1 (3): 11-14, Rio de Janeiro, jan./fev. 1985.

2 Recentemente, o Senador José Sarney teria declarado a uma revista: “Porta-aviões [sic] é arma de ataque, e isso causa tranqüilidade.” Cf. Roberto Lopes, “Porta-aviões à venda”, *Época* 2 (76): 39, Rio de Janeiro, 01 nov. 1999.

3 Cf. Pesce, “Navio-aeródromo made in Brazil”, *Monitor Mercantil* (Rio de Janeiro, 06/07/99), p. 12. Cf. também Pesce, “As asas da Marinha do Brasil rumo ao Século XXI”, *Revista Marítima Brasileira* 4º trimestre/1998, pág. 15-26.

4 *Ibidem*.

mento ideal de negação do uso do mar a um possível adversário, os navios de superfície — assim como a aviação embarcada em NAE — são essenciais para o controle de áreas marítimas e para a projeção do Poder Naval sobre terra, mesmo em nível regional.<sup>5</sup> Entre os críticos mais loquazes dos NAE, estão — além dos entusiastas do Poder Aéreo baseado em terra — os defensores de uma Marinha composta apenas por submarinos e por unidades costeiras de superfície, à semelhança da Marinha soviética do final dos anos 50.

A aviação embarcada em NAE é a única força aerotática realmente móvel, já que não apenas os meios aéreos, mas as próprias plataformas (bases flutuantes) podem ser não só deslocadas, mas concentradas ou dispersas. Apesar do desenvolvimento dos meios de sensoramento remoto por satélite, uma força naval nucleada em NAE ainda é menos vulnerável do que um sistema de bases aéreas, cuja localização é previamente conhecida pelo inimigo.

No passado, a maioria dos NAE afundados ou avariados por ataques aéreos o foi por aeronaves lançadas de outros NAE.<sup>6</sup> Atualmente, em cenários que não incluem o emprego de armamento nuclear, as principais ameaças a este tipo de navio são: o torpedo (lançado por submarino); o míssil de cruzeiro de longo alcance (lançado por submarino ou por navio de superfície); e o míssil antinavio ar-superfície (lançado por aeronave embarcada ou baseada em terra).

Em tempo de paz (em situação de normalidade ou de crise), uma força naval que disponha de um ou mais NAE é particularmente adequada ao emprego político, em ações de

presença naval em águas distantes. A Marinha é, entre as Forças Armadas, a que está mais apta a representar os interesses do Brasil no exterior — mesmo que a aspiração brasileira de vir a integrar, em caráter permanente, o Conselho de Segurança das Nações Unidas não se concretize em futuro próximo.<sup>7</sup>

Sem dúvida, a manutenção de uma força naval equilibrada, incluindo os componentes aeronaval e anfíbio de projeção de poder (além da capacidade de apoio logístico móvel), será uma contribuição significativa do Brasil para a preservação da paz e da segurança internacional no século XXI. Para tanto, é necessária a substituição do NAE *Minas Gerais* por até três unidades modernas de construção nacional (de preferência, com propulsão nuclear), capazes de operar uma quantidade razoável de aeronaves de combate de alto desempenho. O longo período de tempo necessário à implementação de tal projeto (que poderia ser adaptado ou totalmente desenvolvido no país) torna urgente o seu início imediato.<sup>8</sup>

### *Resumo das necessidades*

No futuro, os NAE brasileiros poderiam atuar como “guarda-chuva da Esquadra” (na defesa de forças navais contra ameaças aéreas, submarinas ou de superfície) e em ações limitadas de projeção de poder (no apoio aéreo a operações anfíbias ou no bombardeio aeronaval de litorais hostis). Eventualmente, poderiam atuar na proteção ao tráfego marítimo, no âmbito de um Teatro de Operações (TO).<sup>9</sup> Desde os anos 70, os conceitos de NAE de ataque e NAE anti-submarino (este

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> Cf. Pesce, “Navios-aeródromo e navios de controle de área marítima”, *Segurança & Defesa* 1 (4): 24-31, Rio de Janeiro, mar./abr. 1985.

<sup>7</sup> Cf. Pesce, “Navio-aeródromo *made in Brazil*”, *Op. cit.* Cf. também Pesce, “As asas da Marinha rumo ao Século XXI”, *Op. cit.*

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> Com o fim da Guerra Fria, o conceito clássico de proteção ao tráfego marítimo estratégico (nos moldes da “Batalha do Atlântico”) perdeu validade.

O nosso NAeL *Minas Gerais* operando jatos argentinos (Veja RMB 3/96)



Fotos: SDM

Nossas águias. Os A-4 com as cores navais



## NOSSA AVIAÇÃO NAVAL ATUAL

Aviões ingleses *Harrier*, sempre cogitados pela Marinha brasileira

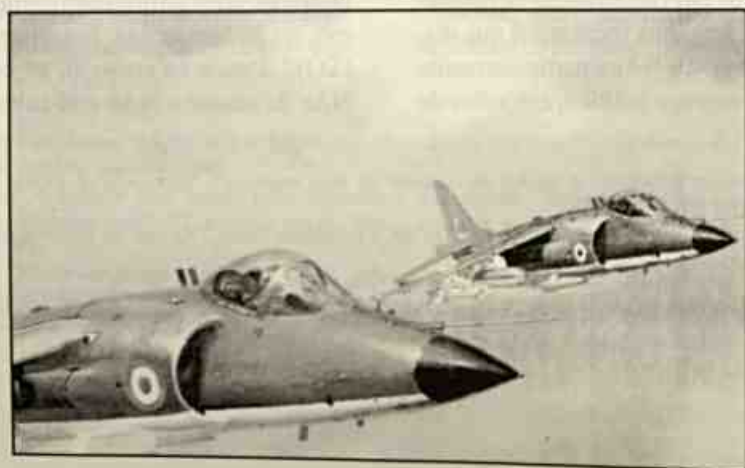


Foto: CAP

último derivado do NAE de escolta da Segunda Guerra Mundial) foram substituídos pelo de NAE polivalente, ou de múltiplo emprego. A configuração do grupo aéreo embarcado num NAE de médio porte poderia ser alterada, conforme as necessidades.

Em artigo publicado no início de 1985, Eduardo Italo Pesce já visualizava a configuração mínima, para as condições da época, de uma classe de NAE para a Marinha do Brasil, caso esta optasse por aeronaves embarcadas de decolagem e pouso convencionais (como viria, de fato, a ocorrer 12 anos depois, em 1997).<sup>10</sup> Aquela configuração era semelhante à dos NAE franceses *Clemenceau* e *Foch* (ambos com menos de 25 anos de idade, na época), com aproximadamente 32 mil toneladas de deslocamento carregado e capacidade nominal para cerca de 38 aeronaves (36 aviões e dois helicópteros).

Segundo o artigo citado, os futuros NAE brasileiros (em número de dois) poderiam operar uma versão embarcada de interceptação e ataque da aeronave de combate AMX (um projeto ítalo-brasileiro), além de helicópteros EH101 *Merlin* (de projeto anglo-italiano), em versões anti-submarino (ASW) e de alarme aéreo antecipado (AEW).<sup>11</sup> O desenvolvimento do AMX embarcado foi cancelado em 1985, mas o do helicóptero *Merlin* prosseguiu, e esta aeronave está entrando em serviço nas Marinhas britânica e italiana.

O novo NAE francês *Charles de Gaulle*, de propulsão nuclear, com um deslocamento carregado de 37 mil toneladas, deverá substituir o *Clemenceau* (que deu baixa em 1997) e tem dimensões semelhantes aos dois

navios desta classe.<sup>12</sup> Todavia, recentemente foi divulgado (inclusive com imagens mostradas pelo noticiário de TV da CNN) que o novo NAE tem boca e comprimento insuficientes, além de problemas de vibração e trepidação que, para serem corrigidos, tornarão necessário o dispêndio de aproximadamente US\$ 900 milhões — somados a US\$ 1,3 bilhão já gastos com seu projeto e sua construção (sem considerar as aeronaves para o grupo aéreo embarcado).

O excesso de potência por eixo (o navio possui apenas dois) é a causa dos problemas de vibração e trepidação. Além disso, a boca estreita dificulta o uso simultâneo das duas catapultas a vapor, ambas a bombordo (na proa e no convés em ângulo). O comprimento insuficiente da área de pouso (que deverá ser alongada) e a velocidade máxima de apenas 27 nós (50 km/h) dificultam a operação segura e a manobra das aeronaves AEW Grumman E-2C *Hawkeye* e dos caças Dassault-Breguet *Rafale M* da Marinha francesa.

A lista de problemas do *Charles de Gaulle* deve servir como um alerta para o Brasil. A conclusão lógica destes comentários é que o limite prático inferior de um NAE de tipo clássico (capaz de lançar e recuperar aeronaves de combate convencionais em alto-mar) é de pelo menos 40 mil toneladas de deslocamento carregado. Abaixo disso, o navio só poderá operar com aeronaves leves, como o McDonnell-Douglas (atualmente Boeing) A-4 *Skyhawk* e o Dassault-Breguet *Super Etendard*. É o que ocorre com o *Foch*, na fase final de sua carreira de quase 40 anos. As aeronaves de combate mais modernas (su-

10 Cf. Pesce, "Como será o futuro navio-aeródromo brasileiro?", Op. cit.

11 Ibid. O AMX (A-1) foi desenvolvido pelas empresas italianas Aeritalia (atual Alenia) e Aermacchi, em conjunto com a brasileira Embraer. O European Helicopters EH101 *Merlin* foi desenvolvido pela Westland britânica e pela Agusta italiana. ASW (*Antisubmarine Warfare*): guerra anti-submarino. AEW (*Airborne Early Warning*): alarme aéreo antecipado.

12 O *Charles de Gaulle* começou suas provas de mar em dezembro de 1998, mas sua entrada em serviço foi adiada para a primavera de 2000. Cf. A. D. Baker III, "World Navies in Review", *Proceedings* 125 (3/1,153): 76-82, Annapolis, March 1999.

persônicas) são maiores e mais pesadas, com velocidades de pouso e decolagem mais elevadas. A capacidade de operar com aeronaves AEW de asa fixa modernas é particularmente crítica para um NAe.

## OPÇÕES DISPONÍVEIS NO MERCADO

A Marinha do Brasil está analisando as opções disponíveis para a substituição de seu único NAe. A aquisição de aeronaves CTOL para o NAeL *Minas Gerais* sugere a substituição deste navio por um ou mais NAe de tipo clássico, dotados de catapultas e aparelho de parada.<sup>13</sup> A vida útil do atual NAe brasileiro provavelmente se estenderá até 2005, podendo ser prolongada um pouco mais, caso ocorram atrasos no projeto de seu(s) sucessor(es). A implementação de um projeto de tal magnitude normalmente envolve prazos bastante longos. Provavelmente, seriam necessários de 6 a 7 anos, do batimento da quilha ao lançamento, para construir um navio deste tipo. Entretanto, o tempo total necessário para projetar, construir e colocar em serviço pelo menos um NAe, poderia chegar a 10 ou 15 anos.

Tendo em vista as atuais dificuldades econômicas do Brasil, as estimativas acima são bastante conservadoras. A modernização do atual NAe brasileiro, em execução no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), sob supervisão da Diretoria de Engenharia Naval (DEN), tem sua conclusão prevista para o final de 1999.<sup>14</sup> A partir do próximo ano, este navio estará operando com as aeronaves A-4 *Skyhawk*, nas versões A-4KU (AF-1)

monoplace e TA-4KU (AF-1A) biplace, adquiridas pela Marinha e operadas pelo 1.º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (EsqdVF-1).<sup>15</sup> Este navio terá que ser objeto de manutenção regular e rigorosa, a fim de que sua vida útil restante possa ser utilizada ao máximo.

## Prováveis propostas a serem apresentadas

No caso de NAe capazes de operar aeronaves embarcadas de tipo convencional, não é grande o número de opções disponíveis no mercado externo — tanto em termos de navios de segunda mão como de projetos novos, disponíveis a curto prazo. Apenas três países (Estados Unidos, França e Rússia) possuem experiência recente de projeto, construção e operação de NAe de médio ou grande porte. A Grã-Bretanha está procurando reingressar nesse mercado. A Itália e a Espanha só têm experiência anterior com NAe menores, mas naturalmente estão também interessadas numa fatia do mercado para navios de maior porte.

Examinaremos três possíveis propostas, sendo a primeira de origem francesa. Segundo matéria divulgada pela imprensa em setembro, um grupo de empresas (que inclui a estatal DCN International, ligada ao Ministério da Defesa francês), interessado na aquisição do Estaleiro Verolme, em Angra dos Reis (RJ), estaria oferecendo à Marinha do Brasil um “pacote” de tecnologia, que incluiria o NAe de segunda mão francês *Foch* (o qual deverá dar baixa no final do próximo ano) e o projeto de um NAe de aproximadamente 28 mil toneladas, que poderia ser construído no país.<sup>16</sup>

13 CTOL (*Conventional Takeoff and Landing*): decolagem e pouso convencionais. STOVL (*Short Takeoff Vertical Landing*): decolagem curta e pouso vertical. STOAL (*Short Takeoff Arrested Landing*): decolagem curta e pouso com travamento. A opção CTOL é a que permite a operação de aeronaves de combate de alto desempenho, sem restrições de carga útil, em missões defensivas e ofensivas.

14 Cf. Fernando Luiz Portella Peixoto, “As aeronaves A-4 na Marinha”, *Revista Marítima Brasileira* 4<sup>o</sup> trimestre/1998, pág. 27-39.

15 Cf. Pesce, “As asas da Marinha do Brasil rumo ao Século XXI”, Op. cit.

16 Cf. Lopes, “Arranjo no estaleiro”, *Época* 2 (71): 106, Rio de Janeiro, 17 set. 1999.

Mais recentemente, foi divulgado que a França quer incluir a venda do *Foch* num pacote de financiamentos de US\$ 520 milhões, destinado ao reaparelhamento da Marinha do Brasil e coordenado pelo banco francês Paribas. Este navio, que deve ser submetido a uma inspeção por oficiais brasileiros ainda este ano, custaria US\$ 50 milhões. Sua incorporação à nossa Marinha seria precedida por uma modernização, orçada em US\$ 12 milhões, a ser empreendida por um grupo de empresas brasileiras.<sup>17</sup>

A segunda opção seria de procedência norte-americana. Algumas publicações estrangeiras noticiaram que a Marinha dos Estados Unidos estaria oferecendo ao Brasil, por cerca de US\$ 100 milhões, o USS *Independence* (CV-62), da classe *Forrestal*, com 82 mil toneladas de deslocamento carregado, o qual deu baixa em setembro de 1998. No início daquele ano, o noticiário de TV no Brasil chegou a anunciar que nossa Marinha poderia adquirir o USS *Saratoga* (CV-60), da mesma classe, que deu baixa em setembro de 1994. Esta notícia foi posteriormente desmentida.<sup>18</sup>

Finalmente, examinaremos uma possível proposta de origem espanhola. O projeto de um NAe denominado BSAC 220, com deslocamento entre 25.400 e 27 mil toneladas, foi

divulgado pela Empresa Nacional Bazan durante a LAD'99, feira internacional de defesa realizada no Rio de Janeiro de 13 a 26 de abril de 1999. Este navio teria um comprimento total de 240 metros (com 222,8 m de comprimento entre perpendiculares e 29,5 m de boca na linha d'água), seria equipado com duas catapultas de 75 metros (250 pés) e teria capacidade para uma dotação nominal de 25 aeronaves (21 aviões e quatro helicópteros).<sup>19</sup>

### *Avaliação das propostas*

É sabido que o velho NAe *Foch*, incorporado no início dos anos 60, foi usado "até o osso" pela Marinha francesa, como aliás é de sua tradição.<sup>20</sup> Este navio provou ser incapaz de operar regularmente com o *Rafale M*, e até mesmo os velhos ca-

ças Vought F-8E (FN) *Crusader*, já desativados, não conseguiam mais pousar com segurança a bordo, devido à redução de velocidade do navio. Atualmente, este opera apenas com os *Super Etendard* e com helicópteros. O *Foch* operou no Adriático até 3 de junho de 1999, durante a ofensiva de bombardeio da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) contra a Iugoslávia. Seu grupo aéreo realizou 716 surtidas: 240 contra alvos militares em Kosovo, 172 contra

---

## **Após a desativação do *Clemenceau*, vários equipamentos resultantes de sua canibalização foram transferidos para o *Foch***

---

17 Cf. Lopes, "Porta-aviões à venda", Op. cit.

18 Cf. datas de desativação em Tony Holmes, "United States Navy Today — Part I: the Carrier Air Wing", *Air International* 57 (2): 100-106, Stamford, August 1999.

19 Cf. Empresa Nacional Bazan, *BSAC 220 Aircraft Carrier* (prospecto). Uma catapulta C-13 de 250 pés lança 78 mil libras (35.380 kg) a 160 mph (140 nós ou 259 km/h), a intervalos de um minuto. Cf. Norman Friedman, *U.S. Aircraft Carriers: An Illustrated Design History* (Annapolis: Naval Institute Press, 1983), Appendix C, pp. 381-382.

20 Apesar de estar "idoso e enfermo" (sic), sua baixa teve que ser adiada para julho de 2000, devido aos problemas do *Charles de Gaulle*. Cf. Baker, Op. cit. Aparentemente, esta foi novamente adiada para novembro de 2000. Cf. Lopes, Op. cit.

FRANÇA

NAe FOCH

ESTADOS  
UNIDOS

Foto: O Mundo  
Ilustrado

NAe MIDWAY

Foto: CAB

RMB20T/2000

NAe SARATOGA

alvos de infraestrutura, 58 de reconhecimento e 240 de reabastecimento em voo (REVO).<sup>21</sup>

Após a desativação do *Clemenceau*, vários equipamentos resultantes de sua canibalização foram transferidos para o *Foch*. Ainda assim, como a manutenção francesa é inferior à norte-americana, é quase certo que este último esteja em mau estado.<sup>22</sup> O navio provavelmente necessitaria de novos sistemas eletrônicos e equipamentos de aviação, além de uma completa revisão das máquinas. O custo de uma modernização ampla seria antieconômico — tendo em vista a sobrevida que resta ao navio.

Se estivesse em plenas condições operacionais, o velho *Foch* provavelmente continuaria a servir à Marinha francesa, até a incorporação de uma segunda unidade com propulsão nuclear (cujo nome provável seria *Richelieu*) — ou pelo menos até serem corrigidos os defeitos constatados no *Charles de Gaulle* (que, provavelmente, demandarão prazo maior do que o previsto). Um NAe de segunda-mão não solucionaria o problema de nossa Marinha, mas apenas adiaria sua solução, até a entrada em serviço de um navio mais moderno.

Já o projeto francês para um NAe de aproximadamente 28 mil toneladas seria insuficiente

para as reais necessidades de nossa Marinha. O projeto oferecido ao Brasil seria uma versão dotada de catapultas do ADS (*Air Defence Ship*), um NAe de 32 mil toneladas projetado pela DCN, que será construído pelo estaleiro Cochin Shipyard Ltd. (CSL) na Índia, para a Marinha daquele país.<sup>23</sup>

O novo NAe indiano operará com o caça MAPO MiG-29K, de fabricação russa, utilizando decolagem curta, com uma rampa de decolagem *Ski Jump* na proa, e pouso com aparelho de parada, no convés em ângulo a ré. Este navio terá um custo de obtenção de US\$ 476 milhões.<sup>24</sup> A Marinha indiana também está adquirindo o NAe russo *Admiral Gorshkov* (ex-*Baku*, da classe *Kiev*), de 44.500 toneladas, que deverá ser convertido para operar com o MiG-29K, a um custo de reconstrução que poderá chegar a US\$ 750 milhões.<sup>25</sup>

Quanto ao NAe norte-americano *Independence*, é possível que, apesar da idade, este esteja em bom estado, tendo em vista a qualidade da manutenção da Marinha dos Estados Unidos. Entretanto (exatamente ao contrário do projeto francês de NAe oferecido ao Brasil), este navio é gigantesco, para as necessidades de nossa Marinha. Será que alguém em sã consciência poderá afirmar que

---

---

### Um NAe de segunda-mão não solucionaria o problema de nossa Marinha, mas apenas adiaria sua solução, até a entrada em serviço de um navio mais moderno

---

---

21 Cf. Richard Cobbold, "NATO Navies — Kosovo: What the Navies did.", *Proceedings* 125 (10/1,160): 87, Annapolis, October 1999.

22 Mesmo no âmbito da OTAN, o padrão da manutenção das demais Marinhas (inclusive a francesa e a britânica) é sabidamente inferior ao da norte-americana, que sempre contou com recursos muito maiores.

23 Cf. Rahul Bedi, "India details plans for air defence ship", *Jane's Defence Weekly* (London, 14 July 1999), p. 12.

24 *Ibid.* O custo relativamente baixo deve-se sobretudo ao fato de que, na Índia, o custo direto da mão-de-obra é inferior ao encontrado nos países ocidentais.

25 Cf. Bedi, "India moves on Gorshkov carrier", *Jane's Defence Weekly* (London, 4 August 1999), p. 12. O alto custo da conversão deste navio, em estaleiro russo, é ilustrativo.

— a curto e médio prazos — a Marinha teria recursos (humanos, materiais e financeiros) para guarnecer, com mais de 5 mil oficiais e praças, um NAe deste porte, cuja dotação nominal de 86 aeronaves é superior a toda a força de caças Northrop F-5E/F *Tiger II* e Dassault-Breguet *Mirage IIIID/E* (F-103D/E) existente atualmente na Força Aérea Brasileira?<sup>26</sup> Isso sem mencionar o apoio logístico e as dificuldades de docagem e atracação do navio.

O projeto espanhol BSAC 220, por sua vez, é quase tão limitado quanto aquele desenvolvido para a Índia pela DCN (e que, em versão modificada, estaria sendo oferecido ao Brasil). Em termos de arranjo geral, deslocamento e capacidade operativa, o NAe de projeto espanhol (ao menos em sua forma atual) corresponderia apenas a 40 ou 50% das reais necessidades da Marinha. Estimamos que, sem a dotação de aeronaves, um NAe deste porte custaria de US\$ 500 a 700 milhões. Todavia, a longo prazo a Marinha do Brasil necessita de um NAe de maior deslocamento e com maior capacidade, como veremos adiante.

## EM BUSCA DE UMA SOLUÇÃO BRASILEIRA

Qualquer projeto importado, além de elevar sobremaneira o custo de obtenção do navio (a fim de aumentar a margem de lucro do

detentor da tecnologia), dificilmente atenderá às necessidades específicas de nossa Marinha, no século XXI. Naturalmente, isto não quer dizer que o Brasil deveria tentar “reinventar a roda”. A constituição de parcerias com empresas estrangeiras de projeto seria desejável — desde que em termos vantajosos para o interesse nacional. É preciso estar atento, para não adquirir “gato por lebre”.

### *Possibilidades a curto e médio prazos*

A curto e médio prazos, devemos implementar a plena operacionalidade do NAeL *Minas Gerais* com aeronaves embarcadas de interceptação e ataque — bem como dar prosseguimento aos estudos de projeto, visando à sua substituição. Sem dúvida, a perspectiva de construção, em estaleiro nacional, de um ou mais NAe para a Marinha do Brasil (e, possivelmente, para exportação) será uma

excelente notícia para a nossa combatida indústria naval.

Com um deslocamento carregado de 19.890 toneladas, o *Minas Gerais* tem capacidade para aproximadamente 20 aeronaves embarcadas. A catapulta Brown Brothers BS4, com 177 pés (54 m) de comprimento, instalada na proa (a bombordo), é capaz de lançar uma aeronave de 35 mil libras (15.876 kg) a uma velocidade de 145 nós (269 km/h), a intervalos

---

---

## Qualquer projeto importado, além de elevar sobremaneira o custo de obtenção do navio (a fim de aumentar a margem de lucro do detentor da tecnologia), dificilmente atenderá às necessidades específicas de nossa Marinha, no século XXI

---

---

26 Cf. Holmes, Op. cit. Embora a capacidade máxima de aeronaves de um NAe norte-americano seja maior, em 1999 uma ala aérea embarcada típica é constituída por de 70 aeronaves: 47 aviões de interceptação e ataque (11 F-14 e 36 F/A-18), 4 de alarme aéreo antecipado (E-2C), 4 de guerra eletrônica (EA-6B) e 8 anti-submarino (S-3B), além de 7 helicópteros (SH-60F/HH-60H).

de um minuto.<sup>27</sup> O peso máximo de decolagem do A-4KU *Skyhawk* é de 25.500 libras (11.570 kg). O A-4 estola a 118 nós (218,7 km/h) de velocidade, com perda de potência do motor.<sup>28</sup> Como a velocidade de lançamento é 10% superior à de estol, o lançamento será feito a 129,2 nós (240,5 km/h).<sup>29</sup>

O pouso é realizado com a aeronave pesando até 80% do seu peso de decolagem, e a velocidade de estol é estimada em até 90% daquela na decolagem. A velocidade de pouso, no enganche com o cabo de freio, será 30% maior que a de estol.<sup>30</sup> Assim, um A-4 pesando até 20.400 libras (9.250 kg) estolaria a 106,2 nós (196,8 km/h) e engancharia a 138 nós (225,8 km/h), com 31,8 nós (58,9 km/h) de velocidade relativa do vento. Se o navio estivesse navegando a 24 nós (44,5 km/h), necessitaria de 7,8 nós (14,5 km/h) de vento natural. Navegando a 20 nós (37,1 km/h), seriam necessários 11,8 nós (21,9 km/h) de vento para o pouso.<sup>31</sup>

Recentemente, foi divulgado pela Internet um artigo sugerindo que, na fase final de sua longa carreira, o atual NAe brasileiro deveria operar com uma dotação de 10 A-4 (FA-1) *Skyhawk*, 5 SH-3 *Sea King*, 3 UH-14 *Super Puma* e 2 UH-13 *Esquilo*.<sup>32</sup> Quatro aviões seriam empregados em missões de defesa aérea (armados com mísseis ar-ar AIM-9H *Sidewinder* ou MAA-1 *Piranha* e canhões de 20 mm), quatro em missões de ataque a alvos de superfície, em terra ou no mar (armados com bombas, foguetes e mísseis ar-su-

perfície), e dois de reserva ou disponíveis para emprego como aeronaves de reabastecimento em voo (REVO).

Os helicópteros incluiriam três Sikorsky *SH-3B* anti-submarino, dois Agusta/Sikorsky *SH-3A* armados com mísseis antinavio AM39 *Exocet*, três Aerospatiale *UH-14* para missões de esclarecimento marítimo, busca e salvamento e guarda noturna de aeronaves ("Paulo") e dois Aerospatiale/Helibrás *UH-13* para guarda diurna de aeronaves ("Pedro").<sup>33</sup> A proposta citada não prevê o uso de dois helicópteros *SH-3A* como aeronaves AEW, equipadas com radar *Searchwater 2000*. Isto implicaria na remoção de dois *UH-14* ou de um *SH-3B* e um *UH-14*, a fim de manter a dotação de 20 aeronaves (dez aviões e dez helicópteros).

Devido a limitações de teto e autonomia, um helicóptero é bem menos eficaz na tarefa de alarme aéreo antecipado do que um avião AEW embarcado. A remotorização e conversão, em aeronaves AEW, de duas ou três células de aeronaves anti-submarino Grumman S-2E (P-16E) *Tracker*, desativadas pela FAB em 1996, seria uma alternativa interessante. Já existe uma célula remotorizada com turboélices (que recebeu a designação P-16H), a qual poderia ser modificada pela Marinha e empregada para ensaios de voo, com o novo radar.

A modernização dos A-4 adquiridos pela Marinha, com radares multimodo (APG-66, *Griffo* ou similares) e capacidade para lançar

27 Cf. capacidade desta versão da catapulta BS4 em Friedman, *British Naval Aviation: The Evolution of the Ships and their Aircraft* (Annapolis: Naval Institute Press, 1988), Chapter 16, p. 332.

28 Cf. Friedman, *Carrier Air Power* (New York/Annapolis: Rutledge Press/Naval Institute Press, 1981), Appendix 2, p. 185.

29 Cf. Friedman, *British Naval Aviation*, Op. cit., p. 333.

30 Ibid. A velocidade de pouso é aproximadamente 6% maior que a de lançamento.

31 Ibid. As estimativas para o A-4 baseiam-se nos parâmetros estabelecidos pelos britânicos.

32 Cf. Guilherme Poggio, "Novo Grupo Aéreo: uma proposta para a operação de jatos no NAeL Minas Gerais", *Poder Naval On Line* (<http://www.virtualand.net/naval/opinia11.htm>). A área principal do hangar do NAe brasileiro acomoda confortavelmente sete aeronaves A-4, com espaço suficiente para manobrá-las.

33 Ibid.

misséis ar-superfície antinavio (AM39 *Exocet*, AGM-84 *Harpoon* ou similares) é também viável, e ampliaria consideravelmente a capacidade operativa das aeronaves embarcadas no NAe. Talvez fosse possível até a instalação de algum tipo de míssil ar-ar de alcance médio, semelhante ao AIM-7 *Sparrow*. A modernização dos P-16 e dos A-4 poderia ser realizada no Brasil pela Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer), em associação com as empresas fornecedoras de tecnologia e equipamentos.

A curto prazo, também será necessário dar continuidade aos estudos de viabilidade de projeto, visando à substituição do *Minas Gerais*, ao final da próxima década. Tais estudos servirão de base para o projeto de concepção e devem ser realizados no Brasil, utilizando prioritariamente os recursos técnicos e humanos da engenharia naval brasileira. Se necessário, poderão ser contratados técnicos ou empresas, para a prestação de serviços de consultoria, em aspectos específicos de projeto. O gerenciamento e a coordenação do projeto, porém, deverão ser brasileiros, evitando assim a aquisição de "pacotes" fechados de tecnologia. As fases de projeto preliminar e de contrato serão desenvolvidas a médio prazo.<sup>34</sup>

### **Reflexões a longo prazo**

Na prática, são necessários três NAe (um em posicionamento avançado, um em transi-

to ou adestramento e um terceiro em manutenção), a fim de que um deles esteja permanentemente disponível para emprego operativo. Quem possui apenas um, na verdade não tem nenhum. Uma opção de maior risco (mas de custo um pouco menor) seria utilizar apenas dois NAe, com a dotação correspondente de aeronaves operacionais e de reserva. A dotação de pessoal, porém, seria equivalente a três grupos aéreos e três guarnições completas, revezando-se entre os navios, com um período em terra entre dois embarques.<sup>35</sup>

---

---

## **Uma possibilidade interessante seria a construção, através de um programa de cooperação internacional, de uma série de NAe, para atender às necessidades do Brasil e de países amigos, como a Argentina e o Chile**

---

---

O custo de obtenção de um navio corresponde aproximadamente a 25% do custo total de vida útil ao longo de 25 anos (típico para projetos de belonaves do porte de um NAe), correspondendo o custo de operação e manutenção (que inclui a guarnição) a cerca de 67% do mesmo total. No caso de um NAe, trata-se apenas do custo da plataforma, sem considerar o grupo aéreo embarcado. A vida útil do navio (que exclui os períodos de reparos em estaleiro) poderá ser consideravelmente ampliada, pelas repotencializações e modernizações a que for submetido, chegando a 40 anos ou mais.

O projeto do(s) sucessor(es) do atual NAe brasileiro deverá garantir a tal classe de belonaves um horizonte de vida útil de pelo menos 40 anos, podendo operar com até três gerações de aeronaves de combate. O volume de recursos a ser investido, na obtenção de tais navios e na capacitação do pessoal para ope-

<sup>34</sup> Nossa previsão de data da assinatura do contrato para a primeira unidade seria na segunda metade da próxima década. Esta meta pode ser considerada moderadamente realista.

<sup>35</sup> Cf. Pesce, "Como será o futuro navio-aeródromo brasileiro?", Op. cit.

rã-los, demandará o maior retorno possível para o investimento. Uma possibilidade interessante seria a construção, através de um programa de cooperação internacional, de uma série de NAe, para atender às necessidades do Brasil e de países amigos, como a Argentina e o Chile. Uma alternativa seria operar pelo menos um dos NAe brasileiros com grupo aéreo embarcado e guarnição multinacionais.<sup>36</sup> De 1993 a 1997, foram realizados os exercícios ARAEX, com aeronaves da Armada argentina a bordo do *Minas Gerais*.

Para ser razoavelmente eficaz em ações de projeção de poder, um NAe deverá deslocar entre 50 e 60 mil toneladas carregado, embarcando um total de 50 a 60 aeronaves. No projeto de um NAe, há uma norma empírica que indica uma relação de aproximadamente 1.000 toneladas de deslocamento para cada aeronave embarcada.<sup>37</sup> Num NAe menor, o número insuficiente de aeronaves embarcadas tornaria necessário utilizar dois ou mais NAe numa operação, a fim de atingir os alvos em terra e proteger a força naval de um contra-ataque do adversário.<sup>38</sup> A meta de longo prazo de nossa Marinha deve ser a construção, em estaleiros nacionais, de até três NAe com as características acima. Desse modo, mesmo dispondo de um único NAe operacional, uma força naval poderia desempenhar missões típicas de projeção de poder.

---

---

### **A meta de longo prazo de nossa Marinha deve ser a construção, em estaleiros nacionais, de até três NAe com as características acima**

---

---

Mesmo um NAe de 40 mil toneladas teria capacidade limitada, em ações de projeção de poder sobre terra, pois o tamanho do grupo aéreo e a quantidade de combustível e munição disponível para as aeronaves são fundamentais, em tal modalidade de emprego. O principal fator no projeto de um NAe já não é o número de catapultas e cabos do aparelho de parada. Para uma dotação de aeronaves pré-estabelecida, os fatores mais importantes são os volumes internos necessários à munição, ao combustível e aos sobressalentes de aviação (assim como as instalações de manutenção de aeronaves), as características marinheiras do casco e o tipo de propulsão adotado.<sup>39</sup> Os projetos de NAe que poderão ser oferecidos ao Brasil têm deslocamento carregado de 25 a 30 mil toneladas e capacidade nominal para 25 a 30 aeronaves.

Segundo o prospecto da Bazan, o NAe de projeto espanhol *BSAC 220* terá um convés de vôo de 10.500 m<sup>2</sup> (com 3.100 m<sup>2</sup> de área para estacionamento de aeronaves) e hangar de 3.000 m<sup>2</sup> (com capacidade para 21 aeronaves), servido por dois elevadores laterais a boreste.<sup>40</sup> Isto indica que a dotação máxima de aeronaves, com parte delas estacionadas no convôo, seria superior a 25 (número divulgado). Mesmo operando com aproximadamente 30 aeronaves embarcadas, este navio

36 As Marinhas argentina (que deu baixa em seu único NAe, mas possui aviação embarcada), uruguaia, chilena e sul-africana poderiam ser convidadas a participar de uma experiência-piloto nesse sentido.

37 Cf. Friedman, *Carrier Air Power*, Op. cit., Chapter 1, pp. 9-23.

38 Cf. Friedman, *U.S. Aircraft Carriers*, Op. cit., p. 323.

39 *Ibid.*, p. 325.

40 Cf. Bazan, Op. cit.

estaria limitado, na prática, à defesa de forças navais, pois sua eficácia na projeção de poder seria marginal ou nula. Por exemplo, há apenas um elevador de munição para as aeronaves estacionadas no convão.<sup>41</sup>

O *layout* das duas catapultas (uma no convés em ângulo, a bombordo, e outra na proa, a boreste) e dos dois elevadores de aeronaves (ambos a boreste, a vante e a ré da ilha), no NAE projetado pela Bazan, sugere alguma possibilidade de realizar pousos e lançamentos de aeronaves simultaneamente, em operações aéreas de intensidade relativamente baixa.<sup>42</sup> Entretanto, um navio deste porte, com as características descritas, não poderia operar com aeronaves AEW como o E-2C *Hawkeye* e aeronaves de interceptação e ataque como o F/A-18 *Hornet*, em decorrência da curta distância disponível para o pouso e a manobra — e também da baixa velocidade especificada para o navio.

A velocidade máxima continua prevista para o BSAC 220 é de 25,5 nós (47,3 km/h), e o convés em ângulo seria dotado de aparelho de parada com três cabos de freio e uma barreira. Os dados disponíveis sobre o projeto espanhol não incluem as especificações dos sistemas eletrônicos e de armas (provavelmente a opção seria do cliente). A potência das máquinas também não é especificada, nem o tipo de propulsão empregado (provavelmente a vapor, com dois eixos). A autonomia do navio seria de 7.500 milhas marítimas (13.900 km) a 15 nós (27,8 km/h), e a dotação de pessoal da guarnição de 1.000 oficiais e praças.<sup>43</sup>

Embora menor, o BSAC 220 assemelha-se visualmente a um projeto norte-americano da

década de 70, denominado CVV. Este projeto visava à substituição dos três NAE da classe *Midway*, de aproximadamente 60 mil toneladas, por uma classe de navios de porte semelhante. O projeto CVV foi cancelado no início de 1979, em favor da construção de novas unidades da classe *Nimitz*, com cerca de 94 mil toneladas de deslocamento carregado, dotadas de propulsão nuclear.<sup>44</sup> Não é impossível que os espanhóis tenham obtido acesso ao projeto de concepção do CVV e projetado um NAE menor, baseado numa redução não-homotética do original (ver Tabela n.º 1).

Em 1972, a Marinha dos Estados Unidos realizou uma série de estudos de viabilidade para um NAE de porte médio, com 50 a 60 mil toneladas de deslocamento, que resultaram numa *tentative conceptual baseline* (T-CBL) para o projeto. O custo unitário previsto, em setembro daquele ano, era de US\$ 550 milhões.<sup>45</sup> Outro estudo (denominado CVNX), iniciado em 1975, visava ao desenvolvimento de um NAE de aproximadamente 50 mil toneladas, com propulsão nuclear. A alternativa nuclear, porém, foi descartada em favor da T-CBL (que utilizava propulsão a vapor convencional), a qual serviu de base para o projeto CVV, durante a administração Carter.

O CVV teria um comprimento total de 912 pés (278 m) no convão, com 860 pés (262,1 m) de comprimento e 126 pés (38,4 m) de boca na linha d'água, e um deslocamento carregado de 62.427 toneladas.<sup>46</sup> O arranjo do navio previa apenas duas catapultas do tipo C-13, uma no convés em ângulo (a bombordo) e outra na proa (a boreste), e dois elevadores laterais de aeronaves, um a bombordo (a ré da catapulta) e outro a boreste (a vante da ilha).

41 Ibid.

42 Ibid.

43 Ibid.

44 Cf. Friedman, *U.S. Aircraft Carriers*, Op. cit., Chapter 15, pp. 323-333, and Appendix E, p. 402.

45 Ibid., p. 324.

46 Ibid., p. 402. Os dados são de agosto de 1977.

além de aparelho de parada com três cabos de freio e uma barreira.<sup>47</sup> A extremidade do convés em ângulo situava-se bem a vante (a cerca de 25% do comprimento, a partir da proa).

A velocidade máxima contínua prevista para o CVV seria de 26,3 nós (48,7 km/h), com velocidade máxima de 27,6 nós (51 km/h).<sup>48</sup> O número de catapultas e elevadores de aeronaves do CVV teria como consequência uma redução no ritmo das operações aéreas. Isto forçaria o navio a navegar a proa ao vento, a uma velocidade relativamente alta (para recuperar aeronaves ou lançá-las em condições de vento desfavoráveis), por períodos de tempo mais prolongados.<sup>49</sup> A dotação nominal prevista era de pelo menos 50 aeronaves (32 aviões e 18 helicópteros).<sup>50</sup>

O CVV incorporava o conceito de sistema modular de apoio de aviação, utilizando *vans* ou *pallets* de dimensões padronizadas, permitindo assim alterar rapidamente a configuração do grupo aéreo embarcado.<sup>51</sup> Esta classe de navios seria equipada com sistemas eletrônicos similares aos instalados a bordo dos NAe norte-americanos de maior porte. Entretanto, por medida de economia, parte dos equipamentos teria sua instalação adiada — assim como o armamento defensivo, cons-

tituído por três reparos automáticos de defesa antimíssil CIWS *Phalanx*.<sup>52</sup>

As máquinas teriam uma potência de 140 mil SHP, com seis caldeiras e propulsão por turbinas a vapor, com engrenagens reductoras e apenas dois eixos. A autonomia prevista seria de 8 mil milhas marítimas (14.800 km) a 20 nós (37 km/h), com acomodações para 4.024 oficiais e praças. Haveria seis turbo-geradores de serviço de 2.500 kW e dois grupos geradores diesel de emergência de 2 mil kW cada.<sup>53</sup> Por medida de economia, porém, um dos turbo-geradores teria sua instalação adiada — assim como parte das embarcações miúdas do navio.<sup>54</sup> Este teria capacidade para 2.700 a 4.400 toneladas de combustível de aviação (JP-5) e 1.191 toneladas de munição para as aeronaves. Haveria um único paiol de munição, dotado de um novo sistema de proteção contra os efeitos da explosão da cabeça de guerra de um míssil de cruzeiro.<sup>55</sup>

A experiência norte-americana com o projeto T-CBL/CVV demonstrou que um NAe deste porte seria insuficiente para as necessidades operativas da Marinha dos Estados Unidos, o que levou ao seu cancelamento.<sup>56</sup>

Devido aos custos, em 1966 o governo trabalhista britânico havia cancelado o proje-

47 *Ibid.*, p. 332. A legenda do desenho (baseado no projeto de concepção) indica um comprimento total de 908 pés (276,8 m), com 860 pés (262,1 m) de comprimento e 126 pés (38,4 m) de boca na linha d'água, calado de 34 pés (10,4 m) e deslocamento carregado de 61.872 toneladas.

48 *Ibid.*, p. 402.

49 *Ibid.*, p. 329.

50 *Ibid.*, p. 402. Este total incluía dez aviões de interceptação (F-14A), 12 de ataque (A-6D/E), quatro de alarme aéreo antecipado (E-2C), dois de reabastecimento em voo (KA-6D) e quatro de guerra eletrônica (EA-6B), além de dez helicópteros anti-submarino (SH-3A) e oito LAMPS III (SH-60B).

51 *Ibid.*, pp. 325 and 328. As instalações não comuns a todos os tipos de aeronaves seriam modulares, podendo ser reconfiguradas rapidamente.

52 *Ibid.*, pp. 331-332. O arranjo mostra radares SPS-48(V), SPS-49, SPS-55, LN-66 (de navegação), SPN-35, SPN-41 (dois) e SPN-44, além de TACAN (URN-25), ESM (SLQ-32[V]3), SRN-9 (navegação por satélite) e SRN-17 (navegação Omega).

53 *Ibid.*, p. 402.

54 *Ibid.*, p. 331.

55 *Ibid.*, p. 333. A transcrição censurada de uma audiência na Comissão das Forças Armadas da Câmara menciona um sistema (sigiloso) de defletores, destinado a absorver ou desviar o jato de metal derretido, produzido pela detonação de uma cabeça de guerra com carga oca.

56 Acreditamos que o fator principal tenha sido a influência política do *lobby* favorável à construção dos NAe nucleares da classe *Nimitz*.

to de um NAe de porte semelhante (o CVA-01), cujo deslocamento carregado seria de 54 mil toneladas.<sup>57</sup> Isto, porém, nada teve a ver com a expectativa de desempenho do navio. O renovado interesse da Marinha Real britânica por uma classe de NAe de porte médio, cuja entrada em serviço está prevista para a segunda década do século XXI, é indicativo da adequabilidade de um navio com tais características, para uma Marinha oceânica com necessidades menos exigentes do que a dos EUA.<sup>58</sup>

## CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

A Marinha do Brasil deverá ter disponível um substituto para o NAeL *Minas Gerais* até o final da próxima década ou o início da segunda década do século XXI. Provavelmente, o atual NAe brasileiro não durará até 2010 — mas se até lá um novo navio já

estiver em fase de construção ou acabamento, isso não terá conseqüências mais graves. É preciso, porém, tomar posição firme no sentido de que em hipótese alguma o *Minas Gerais* poderá dar baixa, sem que outro NAe esteja pelo menos em fase avançada de construção, na carreira ou no dique. Só assim será

possível minimizar (se não zerrar) o risco de cancelamento do contrato.<sup>59</sup>

No nosso entender, o sucessor de nosso atual NAe deveria ser a primeira unidade de uma nova classe de NAe de projeto e construção nacionais.<sup>60</sup> A aquisição de um NAe de segunda mão para operar durante um período de transição entre a baixa do *Minas Gerais* e a entrada em serviço de uma unidade especialmente construída para nossa Marinha não

é vantajosa — pois tal solução demandaria recursos financeiros, a serem gastos na modernização e manutenção de um navio antigo, em lugar de serem investidos no desenvolvimento de um projeto novo.

## Plataforma e meios aéreos

Uma classe de NAe capaz de atender plenamente às necessidades ope-

rativas da Marinha do Brasil no século XXI deveria ter aproximadamente 270 metros de comprimento total (com pelo menos 250 metros de comprimento e 35 metros de boca na linha d'água) e 50 a 60 mil toneladas de deslocamento carregado, e deveria operar com um grupo aéreo embarcado constituído por 50 a

---

# O sucessor de nosso atual NAe deveria ser a primeira unidade de uma nova classe de NAe de projeto e construção nacionais. A aquisição de um NAe de segunda mão para operar durante um período de transição entre a baixa do *Minas Gerais* e a entrada em serviço de uma unidade especialmente construída para nossa Marinha não é vantajosa

---

57 Cf. Friedman, Op. cit., p. 324. Havia certa semelhança de conceito entre os dois projetos de NAe. Cf. também Ruggiero Stanglini, "CVF: La Royal Navy torna alla portarerei", *Panorama Difesa* (Genova, agosto/settembre 1999), pp. 62-69.

58 Cf. Stanglini, Op. cit.

59 É de triste memória o destino de muitas unidades encomendadas para a Marinha do Brasil, no final do Século XIX e início do Século XX, as quais jamais chegaram a ser incorporadas, tendo sido canceladas ou vendidas a outros países durante a construção.

60 Se fossem construídas três unidades, com incorporação do NAe-01 prevista para 2012, do NAe-02 para 2017 e do NAe-03 para 2022, e projetando-se uma vida útil de pelo menos 40 anos (sem modernização), estes navios permaneceriam em serviço até 2052, 2057 e 2062, respectivamente.

60 aeronaves. Além de aviões de interceptação e ataque, o grupo aéreo embarcado incluiria um pequeno número de aviões para missões especializadas (alarme aéreo antecipado, guerra anti-submarino, guerra eletrônica, reabastecimento em voo e apoio logístico), assim como helicópteros anti-submarino e de emprego geral.

A fim de realizar operações de voo com a máxima segurança, esta classe de NAE deveria ser equipada com três catapultas a vapor (duas na proa e uma no convés em ângulo), três elevadores laterais de aeronaves (um a bombordo e dois a boreste) e aparelho de parada com três ou quatro cabos de freio e uma barreira, além de sistema ótico de pouso diurno e noturno. As catapultas poderiam ser de 250 pés (75 m) de comprimento, mas seria interessante se pelo menos uma tivesse um comprimento de 310 pés (94,5 m) — o que possibilitaria, em caso de necessidade, o lançamento de aeronaves de grande porte com peso máximo, em condições desfavoráveis de vento.<sup>61</sup>

O convés de voo seria servido por pelo menos dois elevadores de munição, e o hangar deveria acomodar cerca de 40% da dotação máxima de aeronaves — segundo norma já adotada para o hangar de todos os NAE de projeto norte-americano posteriores à Segunda Guerra Mundial.<sup>62</sup> Seria adotado o conceito de manutenção modular de aeronaves, com

a utilização de contentores padronizados do tipo *van* ou *pallet*. Desse modo, seria possível reconfigurar rapidamente o grupo aéreo embarcado, para missões de projeção de poder ou de controle de área marítima.

A propulsão deveria ser nuclear multirreator, de tipo pleno ou híbrido (em configuração CONAG ou CONAS).<sup>63</sup> Uma potência total de aproximadamente 140.000 SHP, com três ou quatro eixos propulsores, permitiria ao navio desenvolver uma velocidade máxima contínua superior a 27 nós (50 km/h). O uso de propulsão turboelétrica, em lugar de turbinas com engrenagens reductoras, é uma possibilidade a ser considerada. Esta opção proporcionaria grande flexibilidade no arranjo dos sistemas de propulsão e geração de energia elétrica. A propulsão nuclear seria comprovadamente mais econômica do que a propulsão convencional, devido ao alto custo do óleo combustível, ao longo da

---

### Uma instalação nuclear para navios de superfície teria custo e prazo de desenvolvimento bem menores

---

vida útil do navio.

A propulsão nuclear também proporciona autonomia ilimitada, além de altas velocidades máxima e de cruzeiro — o que é vital no caso de um NAE, que necessita lançar e recuperar aeronaves. Por não estar sujeita às mesmas limitações de projeto (silêncio, volume, emergência térmica etc.) de um reator para submarinos, uma instalação nuclear para navios de superfície teria custo e prazo de desen-

61 A tecnologia da catapulta eletromagnética, em desenvolvimento nos Estados Unidos, tão cedo não estará disponível para exportação. Este tipo de catapulta poderá equipar uma futura classe de NAE com propulsão nuclear (atualmente conhecida como CVNX), para a Marinha norte-americana. Cf. Stanglini, *Op. cit.*

62 Cf. Friedman, *U.S. Aircraft Carriers*, *Op. cit.*, p. 328. Os NAE norte-americanos projetados até o final da Segunda Guerra Mundial (exceto os navios convertidos) tinham a capacidade de estivar aeronaves suspensas do teto do hangar. *Ibid.*, Chapter 3, p. 73.

63 CONAG (*Combined Nuclear And Gas Turbines*): propulsão de cruzeiro nuclear e turbinas a gás para altas velocidades. CONAS (*Combined Nuclear And Steam*): propulsão nuclear e caldeiras de superaquecimento a combustível fóssil.

volvimento bem menores. Além disso, o projeto do submarino nuclear brasileiro também seria beneficiado pela economia de escala resultante. A economia de volume proporcionada pela adoção de propulsão nuclear plena ou híbrida possibilitaria reduzir o deslocamento dos NAE ou (o que é mais importante) aumentar a capacidade de munição, combustível e sobressalentes para as aeronaves.

Seria útil se a futura classe de NAE tivesse alguma capacidade de reabastecer os navios da escolta. Entretanto, deve-se resistir à tentação de transformar os navios em depósitos secundários flutuantes de sobressalentes para a Esquadra. O uso de automação a bordo (inclusive nas máquinas) permitiria reduzir o tamanho da guarnição — ainda que o grau de automação possível, num NAE, seja menor do que em outros tipos de belonave. O padrão de habitabilidade para o pessoal da guarnição e do grupo aéreo embarcado (possivelmente em torno de 2 mil oficiais e praças) seria elevado — o que possibilitaria longas permanências no mar. O impacto da habitabilidade sobre os custos de projeto de um NAE é mínimo.<sup>64</sup>

A economia de espaço proporcionada por todos estes fatores (propulsão nuclear turboelétrica, ausência de tanques de óleo combustível e depósitos secundários de sobressalentes e redução do pessoal de guarnição e grupo aéreo), considerados em conjunto, provavelmente permitiria flexibilizar a relação de pesos e volumes do projeto. Como resultado, seria possível obter uma relação entre capacidade de aeronaves e deslocamento carregado superior a uma aeronave por

mil toneladas de deslocamento.<sup>65</sup> Com a possível redução (ainda que modesta) de calado e deslocamento carregado, a potência de propulsão necessária, num casco com as dimensões especificadas, também seria reduzida.

Quanto à capacidade de paióis, a prática tradicional é começar o remunciação, normalmente utilizando helicópteros (reabastecimento vertical), no terceiro dia de operações, repetindo o processo diariamente, durante todo o período de operações aéreas ofensivas de alta intensidade — o que resulta numa paralisação diária de três ou quatro horas nas operações de voo. Recentemente, porém, a Marinha dos Estados Unidos passou a utilizar um sistema de remunciação *just in time*, no qual a munição é transportada por reabastecimento vertical, diretamente do navio de apoio logístico ao convão do NAE, para emprego imediato. Esta solução permite o uso econômico da capacidade de paióis do NAE — desde que haja navios de apoio logístico adequados, em número suficiente.<sup>66</sup>

Os equipamentos eletrônicos (radares e sistemas de guerra eletrônica, comando e controle, navegação e telecomunicações) deveriam permitir que o NAE atuasse como núcleo de uma força naval, operando em áreas marítimas distantes do litoral brasileiro. Para tanto, este seria dotado de equipamentos de navegação e telecomunicações por satélite e de recepção de imagens obtidas por satélites de sensoramento remoto. O armamento principal de um NAE é constituído por suas aeronaves embarcadas. Por tal razão, a bordo seria instalado apenas armamento antiaéreo e antimíssil de defesa de ponto (canhões de tiro

64 Cf. Friedman, *Op. cit.*, p. 328. Graças à automação, a futura classe de NAE britânicos (projeto CVF), que poderá ter um deslocamento carregado de aproximadamente 40 mil toneladas, deverá operar com apenas 1.200 oficiais e praças (cerca de metade na guarnição e metade no grupo aéreo). O impacto da automação sobre os custos de projeto é porém maior. Cf. Stanglino, *Op. cit.*

65 Cf. Friedman, *Carrier Air Power*, *Op. cit.*, pp. 9-23.

66 Cf. John W. Mullarky & David A. Schnell, "Round-the-clock, on demand ordnance", *Proceedings 125* (10/1,160): 44-47, Annapolis, October 1999. Isto demonstra a utilidade de um grupo de apoio móvel para a Esquadra.

rápido e/ou mísseis superfície-ar). A eficácia dos sistemas de controle de avarias e proteção passiva do casco seria aumentada, pelo uso de novas tecnologias e de materiais resistentes ao fogo, nas áreas e instalações críticas.<sup>67</sup>

Na composição do grupo aéreo embarcado, deveriam figurar dois tipos de aeronave de interceptação e ataque, ambos supersônicos. O primeiro tipo (birreator) seria otimizado para missões de defesa aérea e superioridade aérea, com sistema de armas integrado por radar multimodo avançado e mísseis ar-ar de alcance médio, mas teria capacidade de ataque a navios de superfície ou alvos em terra. O segundo (monorreator) seria uma aeronave mais leve, otimizada para missões de ataque, mas com capacidade de auto-defesa. Em missões de reconhecimento, guerra eletrônica e reabastecimento em voo, poderiam ser empregadas aeronaves modificadas, dotadas de equipamentos fotográficos e de guerra eletrônica (em casulos externos), mísseis anti-radar ou tanques de reabastecimento *buddy-pack*.

As tarefas de alarme aéreo antecipado, guerra anti-submarino e apoio logístico poderiam ser desempenhadas por versões especializadas de uma mesma célula (provavelmente uma aeronave bimotor turboélice). É vital a existência de uma aeronave embarcada de alarme aéreo antecipado, capaz de detectar ameaças aéreas e de superfície a cerca de 300 milhas marítimas (cerca de 550 km) de distância.<sup>68</sup> A necessidade de uma aeronave anti-submarino de asa fixa (cuja

autonomia é maior que a de um helicóptero) está ligada à necessidade de semear campos de sonobóias, a fim de assegurar a passagem segura da força naval (particularmente do NAe), através de áreas onde exista ameaça submarina significativa.

Seria desejável que os helicópteros anti-submarino e de busca e salvamento (para guarda de aeronaves ou salvamento e resgate em combate) também fossem versões de uma célula básica comum. O ideal seria que todas as aeronaves fossem produzidas no Brasil, a partir de projetos próprios ou desenvolvidos em cooperação com empresas de outros países. Tais aeronaves teriam bom potencial de exportação. A importação de aeronaves (novas ou repotencializadas) não atenderia plenamente às nossas necessidades — além de aumentar nossa já acentuada dependência externa.

### *Capacitação tecnológica e recursos humanos*

Seria prematuro estimar o custo unitário de um NAe com as características descritas acima, mas o custo por tonelada construída é proporcionalmente menor, à medida em que o deslocamento de um navio aumenta.<sup>69</sup> A construção de até três NAe para o Brasil — mais um para Argentina e um para o Chile (além de possíveis encomendas adicionais de outros países) — resultaria em custos unitários menores para tais navios.<sup>70</sup> Poderia haver duas versões do projeto, sendo uma de propulsão

67 Num NAe de médio porte, os sistemas de proteção do casco demandam uma fração maior do deslocamento, em relação a um navio do porte da classe *Nimitz*. Em compensação, é possível transportar mais combustível por aeronave embarcada. Cf. Friedman, *Op. cit.*, p. 325.

68 Cf. Pesce, "Navios-aeródromo e navios de controle de área marítima", *Op. cit.*

69 Apenas como comparação, lembramos que o valor do contrato para os dois futuros NAe britânicos (projeto CVF) será de US\$ 3,34 a 3,7 bilhões, sem incluir o custo das aeronaves. Isto corresponde a um custo unitário de US\$ 1,57 a 1,85 milhão. Cf. Stanglini, *Op. cit.*

70 Um possível consórcio internacional de projeto e construção poderia envolver, além Marinha do Brasil e demais Marinhas interessadas, uma ou mais empresas fornecedoras de tecnologia. O controle, porém, deveria ser brasileiro.

nuclear (ou híbrida) e outra, destinada à exportação, de propulsão convencional. A tecnologia e a capacidade gerencial necessárias estariam dentro de nossas possibilidades — pois o último degrau da indústria naval militar não é o NAE mas o submarino, cuja construção já dominamos e cujo projeto estamos prestes a dominar.

Com relação a navios de superfície, o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) está limitado, pelas dimensões das carreiras e diques existentes, à construção e ao reparo de unidades do porte de fragata ou um pouco maiores. Entretanto, nossa indústria naval privada (que atualmente constrói navios militares de pequeno e médio porte) já construiu petroleiros e graneleiros de até 500 mil toneladas de peso bruto e está capacitada a construir belonaves do porte de um NAE — pois os estaleiros maiores dispõem de carreiras e diques de dimensões adequadas (capazes de receber um casco com mais de 250 metros de comprimento), bastando que se façam os investimentos necessários em mão-de-obra especializada.<sup>71</sup>

Um empreendimento desse vulto criaria milhares de empregos diretos e indiretos, nos estaleiros e nas indústrias correlatas fornecedoras de componentes e equipamentos.<sup>72</sup> O apoio logístico e a manutenção também necessitariam da participação de empresas privadas e mão-de-obra nacionais. Em julho passado, o governador do Estado do Rio de

Janeiro assinou decreto, isentando do pagamento do Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) os insumos destinados à indústria naval fluminense, a fim de torná-la mais competitiva. Tal medida visava sobretudo a reduzir o custo de construção de plataformas marítimas e navios especializados, destinados à indústria petrolífera *offshore*, mas poderia igualmente beneficiar a construção de belonaves para a Marinha do Brasil e para exportação.<sup>73</sup>

Deve ser deflagrada uma urgente campanha de mobilização de interesses, em favor da construção, em estaleiros nacionais, dos meios flutuantes destinados à Marinha do Brasil — visando aos políticos e aos principais formadores da opinião pública (empresários, sindicalistas, jornalistas, acadêmicos etc.). Para a realização desta campanha, que não poderá ficar restrita ao âmbito das elites, será fundamental o concurso da imprensa especializada em assuntos de defesa, bem como dos analistas e estudiosos civis que defendem o fortalecimento da defesa nacional.<sup>74</sup> As dificuldades econômicas e políticas previstas para os próximos anos tornam ainda mais crítica a necessidade de uma mobilização nacional, em favor da defesa da soberania e dos interesses do Brasil.

A recente venda de 20% do capital da Embraer a um consórcio de empresas francesas, constituído por Aerospatiale-Matra, SNECMA, Thomson e Dassault Aviation, foi

71 Cf. Pesce, "Navio-aeródromo made in Brazil", Op. cit.

72 Ibid. A possibilidade de serem empregados recursos provenientes do Fundo Naval, do Fundo de Marinha Mercante, de "royalties" sobre a exploração de petróleo no mar ou de financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) deve ser examinada.

73 Existe uma proposta do ministro do Trabalho, de isenção total de encargos para as empresas do setor naval nas áreas fiscal e previdenciária. No dia 17/11/99, será instalado no Rio de Janeiro um Fórum Permanente em Defesa da Indústria Naval. Cf. André Moragas, "Ato em defesa da indústria naval do Rio", *O Globo* (Rio de Janeiro, 06/11/99), p. 36. Cf. também, "Dormelles: isenção tributária para setor naval", *Monitor Mercantil* (Rio de Janeiro, 06, 07 e 08/11/99), p. 9.

74 Por não serem militares (da ativa ou da reserva remunerada) nem terem vínculos governamentais, estes podem circular livremente no meio civil, não só escrevendo artigos para jornais e revistas como realizando palestras em universidades, escolas, sindicatos e outras instituições.

questionada pelo Ministério da Defesa, por meio do Comando da Aeronáutica, que não foi consultado sobre a negociação.<sup>75</sup> Contudo, não deve ser descartada a possibilidade de que a associação da Embraer com o capital francês possa levar à produção sob licença de aeronaves militares de projeto francês no Brasil e ao desenvolvimento conjunto de novos projetos, inclusive nas áreas de motores e armamento.

Uma versão do *Rafale M* seria um possível candidato a equipar os futuros NAe brasileiros. Além disso, a possibilidade de retomar o projeto da versão embarcada do *AMX*, possivelmente remotorizada com a turbina Eurojet EJ200 com pós-combustão (utilizada no caça *Eurofighter EF2000 Typhoon*), voltou a ser estudada. Estas aeronaves teriam características dos dois tipos de aeronave de combate mencionados acima. O desenvolvimento de uma aeronave embarcada de apoio polivalente (com várias versões especializadas de uma célula comum) seria igualmente possível. Os helicópteros também poderiam ser produzidos no país, possivelmente pela Helibrás. Provavelmente, os parceiros internacionais do Brasil na construção de NAe teriam interesse em adquirir tais aeronaves ou participar de sua produção.

A formação do pessoal militar, para garantir e apoiar as plataformas e meios aéreos, e a qualificação da mão-de-obra industrial, para construção dos NAe em estaleiros nacionais, constituiriam um empreendimento de porte razoável. A escassez de pilotos para aeronaves de asa fixa é um problema que a

Marinha levará alguns anos para solucionar. Calcula-se que o EsqdVF-1, que operará os *A-4 (AF-1) Skyhawk*, levará de quatro a cinco anos para atingir o efetivo previsto de aproximadamente 30 pilotos.

Acreditamos que a dificuldade inicial da Marinha se deva, principalmente, ao fato de que esta ainda não estabeleceu um novo currículo-padrão para a formação de seus aviadores navais. Será preciso "fabricar em série" pilotos de avião, como já é feito com os pilotos de helicóptero. O Curso de Aperfeiçoamento em Aviação para Oficiais (CAAVO) deveria incluir um estágio inicial (correspondente à instrução básica de vôo) em aviões monomotores.<sup>76</sup> Após este estágio, os futuros pilotos de asa fixa e de helicópteros prosseguiriam a instrução separadamente, durante os estágios intermediário e avançado. No caso dos pilotos de aviões navais, este último estágio seria encerrado com a qualificação para pouso e decolagem a bordo de NAe.<sup>77</sup>

Os oficiais e praças, para a guarnição dos navios e para os esquadrões embarcados, representariam um empenho considerável de efetivo. Naturalmente, as projeções visualizadas neste trabalho são objetivos de longo prazo, para daqui a duas décadas ou mais. Entretanto, para viabilizar sua consecução, será necessário tomar, desde já, medidas de ordem prática, visando a um futuro aumento no efetivo autorizado da Marinha. O sistema de ensino naval deverá ser capaz de produzir o pessoal necessário no devido tempo, além de assegurar o nível de capacitação deste pessoal. A tarefa certamente envolve-

75 Cf. "Ataque ao parceiro francês", *Época* 2 (77): 21, Rio de Janeiro, 08 nov. 99. Os franceses só teriam investido US\$ 200 milhões na Embraer para aumentar as chances do *Mirage 2000-5 Mk.2* na concorrência para o programa F-X de reaparelhamento da aviação de caça da FAB.

76 Cf. Pesce, "As asas da Marinha do Brasil rumo ao século XXI", Op. cit. Na década de 80, a Marinha chegou a adquirir (com autorização do Ministério da Aeronáutica) algumas aeronaves ultraleves, para a adaptação inicial ao vôo dos alunos-pilotos. As condições de vento predominantes em São Pedro d'Aldeia, porém, dificultavam o emprego de ultraleves na instrução de vôo.

77 Ibid. Cf. também Peixoto, "As aeronaves A-4 na Marinha do Brasil", Op. cit.

rá, além das escolas e centros de instrução da Marinha, a participação de universidades, faculdades e escolas técnicas civis.

No caso dos engenheiros e técnicos, bem como da mão-de-obra industrial especializada, a importância dos centros de formação civis será ainda maior. Devido à relevância econômica e social do empreendimento (principalmente em função da criação de empregos), será possível obter recursos e financiamentos na área civil (Ministérios do Trabalho, da Ciência e Tecnologia etc.), para a qualificação dos recursos humanos necessários. Os benefícios indiretos dos programas de treinamento que porventura venham a ser implementados extrapolarão o campo da defesa nacional, revertendo em prol do desenvolvimento tecnológico e industrial do País.

### **Palavras finais**

Naturalmente, a constituição de uma verdadeira Marinha oceânica pressupõe a retomada do processo de desenvolvimento nacional e a reversão do atual quadro de penúria e desorganização internas do país.<sup>78</sup> Há fortes indícios de que a "onda neoliberal" está prestes a arrebentar. Esperemos que esta não

arrebente sobre as cabeças dos brasileiros, e que estes possam sobreviver aos eventos dramáticos e violentos pelos quais o mundo passará, no início do século XXI. Entretanto, apesar de ter a oitava economia mundial e aspirar a um lugar permanente no Conselho de Segurança das Nações Unidas, o Brasil insiste em ser, ao mesmo tempo, um "anão" político-militar e um "gigante" econômico, demográfico e territorial.<sup>79</sup>

Todo projeto nacional autônomo deve, necessariamente, ser um projeto de potência. No nosso entender, o Brasil não tem alternativa senão procurar tornar-se uma grande potência, no decorrer do próximo século. Um "país-baleia", como o nosso, jamais poderá ser fra-

co — pois correria o risco de desmembramento. Forçosamente, deverá assumir seu devido lugar no mundo e atuar, de forma decisiva, na defesa de sua soberania e de seus interesses legítimos — inclusive empregando meios militares. A globalização não decretou o fim do Estado nacional, mas reafirmou a superioridade econômica e militar dos Estados mais fortes.<sup>80</sup> É dentro deste novo contexto mundial que deve ser examinada a questão relativa à construção de uma nova classe de NAe para a Marinha do Brasil.

---

## **A globalização não decretou o fim do Estado nacional, mas reafirmou a superioridade econômica e militar dos Estados mais fortes**

---

### **CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:**

<FORÇAS ARMADAS> / Navios-Aeródromos / ;Construção naval;

78 O óbvio fracasso do modelo neoliberal de crescimento para fora torna urgente a adoção de um modelo intervencionista de crescimento para fora, ajustado às necessidades de um país de grande porte como o Brasil. Cf. João Paulo de Almeida Magalhães, "Mercado interno e mercado externo nos modelos de crescimento", *Monitor Mercantil* (Rio de Janeiro, 10/11/99), p. 12.

79 Cf. Pesce, "Forças Armadas, Estado e sociedade", *Revista Marítima Brasileira* 119 (1/1): 93-108, Rio de Janeiro, jan./mar. 1999.

80 Cf. Pesce, "A defesa nacional no século XXI", *Monitor Mercantil* (Rio de Janeiro, 19/02/99), p. 12.

## BIBLIOGRAFIA

1. "ATAQUE ao parceiro francês". *Época* 2 (77): 21. Rio de Janeiro, 8 nov. 1999.
2. BAKER III, Arthur D., ed. *The Naval Institute Guide to Combat Fleets of the World 1998-99* (CD-ROM edition). Annapolis: Naval Institute Press, 1998.
3. —. "World Navies in Review". *Proceedings* 125 (3/1,153): 76-82. Annapolis, March 1999.
4. BAZAN, Empresa Nacional. *BSAC 220 Aircraft Carrier*. Prospecto divulgado durante a LAD'99 — *Latin America Defentech*.
5. BEDI, Rahul. "India details plans for air defence ship". *Jane's Defence Weekly*, London, 14 July 1999, p. 12.
6. —. "Indian Navy moves on *Gorshkov* carrier". *Jane's Defence Weekly*, London, 4 August 1999, p. 12.
7. COBBOLD, Richard. "The NATO Navies — Kosovo: What the Navies did". *Proceedings* 125 (10/1,160): 87. Annapolis, October 1999.
8. "DORNELLES: isenção tributária para setor naval". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 06/07 e 08/11/99, p. 9.
9. FRIEDMAN, Norman. *Carrier Air Power*. New York/Annapolis: Rutledge Press/Naval Institute Press, 1981.
10. —. *U.S. Aircraft Carriers: An Illustrated Design History*. Annapolis: Naval Institute Press, 1983.
11. —. *British Naval Aviation: The Evolution of the Ships and their Aircraft*. Annapolis: Naval Institute Press, 1988.
12. HOLMES, Tony. "United States Navy Today — Part I: The Carrier Air Wing". *Air International* 57 (2): 100-106. Stamford, August 1999.
13. LOPES, Roberto. "Arranjo no estaleiro". *Época* 2 (71): 106. Rio de Janeiro, 17 set. 1999.
14. —. "Porta-aviões à venda". *Época* 2 (76): 39. Rio de Janeiro, 01 nov. 1999.
15. MAGALHÃES, João Paulo de Almeida. "Mercado interno e mercado externo nos modelos de crescimento". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 10/11/99, p. 12 (Opção Brasil).
16. MORAGAS, André. "Ato em defesa da indústria naval do Rio". *O Globo*, Rio de Janeiro, 06/11/99, p. 36.
17. MULLARKY, John W. & SCHNELL, David A. Round-the-clock, on-demand ordnance. *Proceedings* 125 (10/1,160): 44-47. Annapolis, October 1999.
18. PEIXOTO, Luiz Fernando Portella. "As aeronaves A-4 na Marinha". *Revista Marítima Brasileira* 118 (10/12): 26-39. Rio de Janeiro, out./dez. 1998.
19. PESCE, Eduardo Italo. "Como será o futuro navio-aeródromo brasileiro?" *Segurança & Defesa* 1 (3): 11-14. Rio de Janeiro, jan./fev. 1985.
20. —. "Navios-aeródromo e navios de controle de área marítima". *Segurança & Defesa* 1 (4): 24-31, mar./abr. 1985.
21. —. "As asas da Marinha do Brasil rumo ao século XXI". *Revista Marítima Brasileira* 118 (10/12): 15-26. Rio de Janeiro, out./dez. 1998.
22. —. "A defesa nacional no século XXI". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 19/02/99, p. 12 (Opção Brasil). Reproduzido em *Revista Marítima Brasileira* 119 (1/3): 276-277. Rio de Janeiro, jan./mar. 1999.
23. —. "Forças Armadas, Estado e sociedade". *Revista Marítima Brasileira* 119 (1/3): 93-108. Rio de Janeiro, jan./mar. 1999.
24. —. "Navio-aeródromo made in Brazil". *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 06/07/99, p. 12 (Opção Brasil). Reproduzido em *Revista Marítima Brasileira* 119 (7/9): 187-188. Rio de Janeiro, jul./set. 1999.
25. POGGIO, Guilherme. Novo Grupo Aéreo: uma proposta para a operação de jatos no NAEL Minas Gerais (artigo veiculado pela Internet). *Poder Naval Online*. Endereço do site: <<http://www.virtualand.net/opinia11.htm>>.
26. STANGLINI, Ruggero. CVF: "La Royal Navy torna alla portaerei". *Panorama Difesa*, Genova, agosto/settembre 1999, pp. 62-69.

**Tabela nº 1:**  
**Características principais do BSAC 220 e do CVV**

<b>Característica</b>	<b>BSAC 220</b>	<b>CVV</b>
Comprimento total	240 m	912 pés (278 m) no convôo 923 pés (281,3 m) com aparador de cabresto
Comprimento entre perpendiculares	222,8 m	
Comprimento na linha d'água		860 pés (262,1 m)
Boca na linha d'água	29,5 m	126 pés (38,4 m)
Boca extrema		256,5 pés (78,2 m) inclusive ext. remov. de 14,5 pés (4,4 m)
Pontal no convôo	21,5 m	87,5 pés (26,7 m)
Capacidade do hangar	21 aeronaves	40% do grupo aéreo
Área do hangar	3.000 m <sup>2</sup>	
Pé direito do hangar		24,5 pés (7,5 m)
Dimensões do convôo		912 x 256,5 pés (278 x 78,2 m)
Área do convôo	10.500 m <sup>2</sup>	
Área de estacionamento do convôo	3.100 m <sup>2</sup>	
Elevadores de aeronaves	2 (boreste)	2 (bombordo e boreste)
Dimens. dos elev. de aeronaves		70 x 52 pés (21,3 x 15,8 m)
Capac. dos elev. de aeronaves		110.000 libras (49.900 kg)
Elevadores de munição	1 (convôo)	1 (convôo)
Catapultas	2 C-13	2 C-13
Aparelho de parada	3 cabos e 1 barreira	3 cabos e 1 barreira
Grupo aéreo embarcado	25 aeronaves (21 aviões e 4 helicópteros)	50 aeronaves (32 aviões e 18 helicópteros)
Desloc. de projeto (leve)		45.192 toneladas
Desloc. de projeto (carregado)		59.794 toneladas
Deslocamento leve		47.055 toneladas
Deslocamento carregado	25.400/27.000 toneladas	62.427 toneladas

(CONTINUA)  
RMB2<sup>DT</sup>/2000

(CONTINUAÇÃO)

Característica	BSAC 220	CVV
Calado profundo		34,6 pés (10,5 m)
Caldeiras		6 tipo USS <i>America</i> (CV-66)
Turbo-geradores		6 x 2.500 kW
Grupos geradores diesel		2 x 2.000 kW
Potência		140.000 SHP
Velocidade máxima	contínua de 25,5 nós (47,3 km/h)	27,6 nós (51,1 km/h) contínua de 26,3 nós (48,7 km/h)
Autonomia	7.500 mimas (13.900 km) a 15 nós (27,8 km/h)	8.000 mimas (14.800 km) a 20 nós (37 km/h)
Armamento defensivo		3 CIWS Phalanx
Munições de aviação		1.191 toneladas
Combust. de aviação (JP-5)		2.700/4.400 toneladas
Peso das aeronaves		607 toneladas
Acomodações de pessoal	1.000 oficiais e praças	4.024 oficiais e praças

FONTES: Bazan, *BSAC Aircraft Carrier*, pp. 2-3; e Friedman, *U.S. Aircraft Carriers*, p. 402/eip.-

Cumpra não apenas o seu dever;  
faça um pouco mais, e sempre terá  
sucesso.

*Andrey Carnegie*

# 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 náuticas 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.



## DESENVOLVIMENTO DOS SUBMARINOS ATÉ A PRIMEIRA GUERRA

GUENTER HENRIQUE UNGERER  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

---

Desde a remota antiguidade, desde Alexandre o Grande, pensava-se em um submarino cuja invisibilidade seria uma formidável arma a ser usada na guerra naval. A tecnologia para a estanqueidade e o lastro não foi muito difícil de alcançar, mas como propulsionar o submersível em imersão não foi conseguido senão a partir de 1880, combinando máquinas a vapor ou motores de combustão interna com as baterias e motores elétricos. Porém, um longo caminho teve que ser percorrido, pois os motores a explosão eram inseguros, as baterias grandes, pesadas e fracas e as máquinas a vapor geravam demasiado calor para um casco tão pequeno. Paralelamente, havia que resolver outros problemas, como o de navegação, já que as agulhas magnéticas ficavam erráticas cercadas por tão completa massa de ferro. Outro problema era o do armamento, já que os explosivos tinham que ser colocados no casco do alvo.

O desenvolvimento de Robert Whitehead a partir de 1866, o torpedo, visava a lanchas rápidas ou mesmo outros navios pequenos a serem empregados contra os reis dos mares, os grandes navios capitais. Mas foi o advento do torpedo que proporcionou armamento eficiente ao submarino.

Assim, as grandes potências navais de então, Inglaterra, Alemanha e Estados Unidos, não mostraram maior interesse pelo submarino que seria, em essência, a arma do mais fraco, conseqüentemente, contra eles.

Cem anos antes, o Ministro da Guerra da Inglaterra, o nobre *Earl of Saint Vicent*, declarou a respeito de experiência com explosivos: "É um grande tolo aquele que, sendo o senhor dos mares, encorajar a criação de um meio de luta que não precisa e cujo desenvolvimento poderá lhe tirar a posição de mestre dos mares."



## PRIMEIROS FRANCESES

FOLLET (1904/01)  
185/200 Tons.  
4 TLT 18  
12/8 nós



AIGRETTE (1906/16)  
2 unidades  
177/253 Tons.  
4 torp. 18.

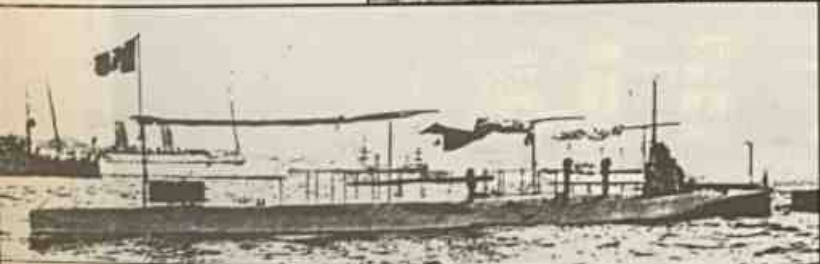
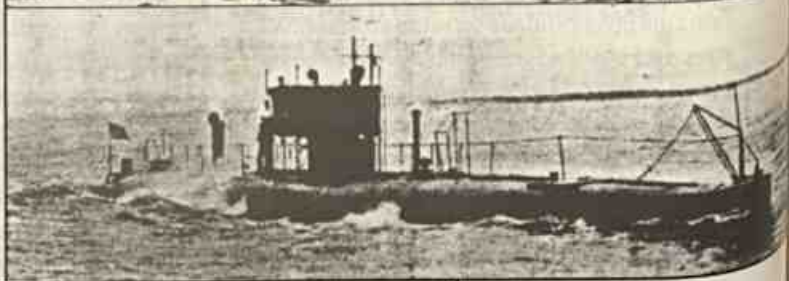


ÉMERAUD (1906/04)  
6 unidades  
147 pés de compr.

## PRIMEIROS AMERICANOS

C1 a C5 (1906/09)  
Tipo Holand  
105 pés de compr.  
2 TLT/18

G4 (1912)  
Tipo Fiat-Laurenti  
157 pés de compr.  
4 TLT/18



## PRIMEIROS ITALIANOS

GLAUCO (+4) (1903/08)

ARGO (+7) (1911/13)



Fotos: JFS 1914/1917



ALEMÃES  
c: b

U1 (1905)  
Experimental  
197/236 Tons.  
1 TLT/18"  
10/7 nós



U2 a U7 (1906)  
210/250 Tons.  
2 TLT/18  
12/8 nós

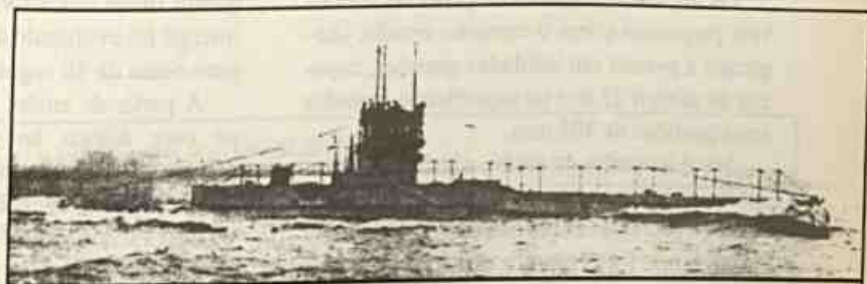


U13 a U16 (1910)  
250/300 Tons.  
3 TLT/18  
13/8 nós

## OS PRIMEIROS SUBMARINOS

INGLESES  
c: b

Classe E (1915)  
660/870 Tons.  
3 a 5 TLT/18  
15/10 nós



Classe F (1915)  
350/525 Tons.  
3 TLT/18  
14,5/8,8 nós



Classe R (1917)  
420/500 Tons.  
10/15 nós



As menores potências navais, como a França e a Rússia, interessaram-se pela idéia. Em 1906, a França já tinha encomendado mais de 90 submersíveis. Mas o seu sucesso foi insignificante.

Coube ao irlandês Holland, radicado nos Estados Unidos, conseguir construir um submersível com desempenho aceitável, movido por motor a gasolina para desenvolver sete nós na superfície e seis nós de velocidade máxima mergulhado por curto espaço de tempo. Sua autonomia era de cerca de seis horas. A Marinha americana, depois de muitos testes, encomendou 13 desses submersíveis para defesa da costa.

Embora se opondo à nova arma, a Royal Navy resolveu testar alguns Holland, antes de 1906.

Os submersíveis Holland, no entanto, tinham sérios problemas, pois, devido à gasolina, muitos explodiram, o que representou um impacto negativo no desenvolvimento dos submersíveis.

Os ingleses, julgando o tipo de submersíveis pequenos como o caminho errado, chegaram a pensar em unidades grandes, capazes de atingir 25 nós na superfície e armados com canhões de 305 mm.

Na Alemanha de então, não havia maior interesse pela nova arma. O Grande Almirante Von Tirpitz estava empenhando em construir uma grande força naval e dizia: "Deve-se ter

uma força duradoura de navios ofensivos porque o ataque é a melhor defesa." A sua força naval deveria ser suficientemente forte para fazer frente à Royal Navy.

Coube à firma alemã Krupp, em *private venture*, construir em 1902 o primeiro submersível alemão, equipado com motores a querosene que eram menos perigosos que os movidos a gasolina. Alguns desses submersíveis foram vendidos a Rússia, Áustria, Itália e Noruega. Somente em 1906, a Marinha alemã recebeu o seu submersível, sendo a última das grandes potências a fazê-lo. Os motores continuavam insatisfatórios, e, além das agulhas magnéticas precárias, dos periscópios pouco desenvolvidos, as condições de habitabilidade eram deficientes e, a contragosto, a Marinha Imperial encomendou entre 1908 e 1910, 14 submersíveis da Krupp, para patrulha da desembocadura dos rios.

Seu desenvolvimento já era, no entanto, bem melhor. Eles tinham cerca de 500 toneladas de deslocamento, 60 m de comprimento e quatro tubos lança-torpedos. O tempo para imergir foi evoluindo de cinco a dez minutos para cerca de 30 segundos.

A partir de então, os alemães atiraram-se com afinco ao desenvolvimento do submersível e a Marinha Imperial encomendou 23 submersíveis entre 1910 e 1912 (ver quadro 1). Até 1914 foram prontificados do U-1 até o U-28.

#### QUADRO 1

##### Características do Submersível SM U-13 da Marinha Imperial Alemã

Comissionado em 24/04/1912	Tripulação: 4 oficiais + 25 homens
Comprimento: 57,88 m	Máquinas: motores a querosene
Boca: 6,00 m	Baterias: 2 x 105 elementos
Calado: 3,44 m	Capacidade: 4.600 AH a 10 nós
Prof. Max. Oper.: 50,00 m	2 motores elétricos de 600 CV
Deslocamento: 516 m <sup>3</sup> na superfície	Armamento: 4 tubos com 2 torpedos de reserva.
644 m <sup>3</sup> imerso	
Velocidades: 14,8 nós na superfície	
10,78 nós mergulhado	

Quando a guerra estourou, esses barcos alemães, em sua performance, estavam na vanguarda do mundo. Com base na experiência da guerra e o advento dos motores diesel, os desenvolvimentos foram se sucedendo: a agulha giroscópica substituiu a magnética e a ótica alemã conseguiu, em todos os seus aspectos, construir periscópios de magnífico desempenho. Assim, podia-se projetar o grande submarino de ataque, com guarnição de quase cem homens, quatro meses de autonomia e canhões de 150 mm. Em paralelo, continuaram a construção de barcos menores, como os UB e UC (quadro 2), incorporando os desenvolvimentos dos grandes, com autonomia para quatro semanas, notável para um barco com aquelas características (ver quadro 2).

Entre 1902 e 1914, a indústria mundial construiu mais de 400 submersíveis, cerca

de cem já modernizados ao estado da arte de então.

Ao começar a primeira guerra, a Royal Navy tinha 76 submersíveis; a França, 70; a Rússia, 41; Estados Unidos, 31; e a Alemanha, 26. Mas todas essas marinhas tinham encomendas nos estaleiros em andamento.

Além de todas as precariedades dos submersíveis de então, havia a maior de todas as dificuldades: as Convenções de Haia, que, se aplicadas, derrubavam todas as vantagens dos submarinos quando utilizados na guerra de corso, com intenção de bloquear o inimigo.

Atribui-se ao Almirante John Fisher a assertiva de que embora desumano e bárbaro, não havia nada que o submarino pudesse fazer senão afundar o navio mercante interceptado, ao que Churchill retrucou que não acreditava que nenhuma nação civilizada o fizesse.

## QUADRO 2

### Características do Submersível SM UC-13 da Marinha Imperial Alemã

Comissionado em: 06/04/1915  
 Comprimento: 27,88 m  
 Boca: 3,13 m  
 Calado: 3,03 m  
 Prof. Max. Operat. 50,00 m  
 Deslocamento: 127 m<sup>3</sup> na superfície  
 Velocidade: 6,4 nós na sup.  
 6,2 nós merg.

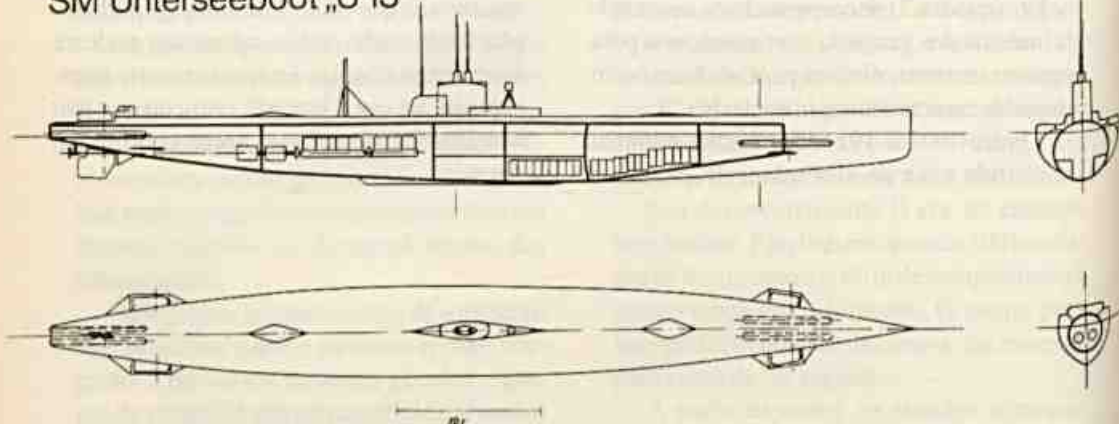
Tripulação: 1 oficial + 13 homens  
 Máquinas: motores a querosene de 4 tempos  
 motores elétricos: 1 duplo dinamo com 120CV  
 Baterias: 112 elementos  
 Capacidade: 2700 AH  
 Armamento: 1 torpedo + 12 minas

Quadro 2

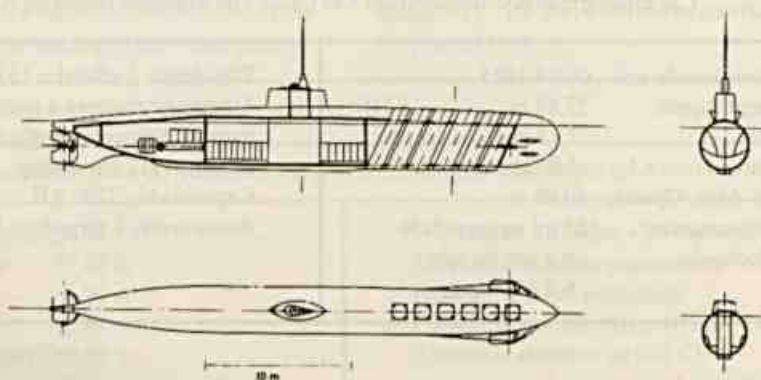
Características do Submersível SM UC-13 da Marinha Imperial Alemã

Comissionado em:	06/04/1915	Tripulação:	1 oficial + 13 homens
Comprimento:	27,88m	Máquinas:	Motores a querosene de 4 tempos
Boca:	3,13 m	Motores elétricos:	1 duplo dínamo com 120CV
Calado:	3,03 m	Baterias:	112 elementos
Prof. Max. Operat.:	50,00m	Capacidade:	2700 AH
Deslocamento:	127 met cub. sup.	Armamento:	1 torpedo + 12 minas
Velocidade:	6,4 nós sup.		
	6,2 nós merg.		

SM Unterseeboot „U 13”



SM Unterseeboot „UC 13”



CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
 <FORÇAS ARMADAS> / Submarinos /; História de submarinos;

## O TENENTISMO

### O Forte e o Encouraçado

CARLOS PEREIRA CASCARDO  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>)

À 1h20, precisamente, formidável detonação abalou o Palácio do Catete. Era uma granada do Forte de Copacabana, anunciando o início da revolução. Epiácio esperava o sinal, tirou o relógio do bolso, verificou a hora e comentou: "Estão atrasados 20 minutos".<sup>1</sup>

A revolução tinha data e hora para começar: 1 hora da madrugada do dia 5 de julho de 1922.

"...Prevenido pelo Chefe de Polícia Geminiano de Franca, que acompanhava os preparativos dos revoltosos, o Presidente esperou-a na sala de bilhar do Catete, onde a família costumava reunir-se depois das refeições. No andar térreo começou a afluência de pessoas atraídas pelos boatos insistentes e que se apressavam em vir trazer a sua solidariedade ao Chefe da Nação."<sup>2</sup>

O Forte iniciara o bombardeio; o primeiro disparo atingindo a Ilha de Cotunduba anun-

ciou a chegada da revolta. O segundo também contra o mesmo alvo. O terceiro foi feito contra as rochas do Forte do Vigia, atual Forte do Leme, e o quarto assestado contra o 3<sup>o</sup> Regimento de Infantaria, na Praia Vermelha. Os dois primeiros disparos tinham a finalidade de avisar a população.

Revoltaram-se, também, a 9<sup>a</sup> Companhia do 1<sup>o</sup> Regimento de Infantaria, sediada na Vila Militar, e a Escola Militar de Realengo.

O levante não tinha um plano formalmente estabelecido, nem uma ordem de operações clássica. O Marechal Hermes da Fonseca contava personificar o intenso descontentamento reinante, que, somado ao seu inegável prestígio pessoal, possibilitaria, desta forma, assumir o comando da Vila Militar, marchar contra o Palácio do Catete e depor o Presidente.

Este descontentamento era a consequência das recentes decisões de Epiácio Pessoa:

prender o Marechal Hermes da Fonseca, ex-presidente da República, militar mais antigo e presidente do Clube Militar; a outra era o fechamento do Clube Militar, baseado em lei promulgada para reprimir as associações anarquistas e o lenocínio. Pouco afastadas, mas ainda próximas, jaziam as graves repercussões da campanha eleitoral presidencial do candidato vitorioso, Artur Bernardes, que dividira a Nação, a classe política e criara intenso antagonismo com as Forças Armadas. O episódio das cartas atribuídas a Bernardes e consideradas altamente insultuosas ao Exército resultara que de soldado a general, não concordasse com a sua posse.

Na Vila Militar, na madrugada do dia 5, o cassino dos oficiais do 1º Regimento de Infantaria apresentava movimentação anormal, repleto de oficiais que, instigados pelos inúmeros boatos de uma possível revolta, tentavam entender as confusas notícias que chegavam e estimulavam as imaginações.

Pouco depois de uma hora ouviu-se, ao longe, ruídos de disparos de canhão. O Primeiro-Tenente Frederico Buys incontinenti retirou-se, indo para o alojamento da 9ª Companhia, da qual exercia o comando, e formou dois pelotões. Ordenou a um deles que se encarregasse da área frontal do Regimento, e com o outro retornou ao cassino dos oficiais, cercado-o, para impedir fugas. Em seguida entrou, acompanhado pelo Tenentes César Gonçalves, **Artur da Costa e Silva\*** e Edgar Buxbaum, Sargentos Galdino, Pessoa e Álvaro

ro Fonseca, o Anspeçada\*\* Severino Francisco de Sousa e mais um grupo de soldados, dando voz de prisão a todos. Seguiu-se um tiroteio, morrendo o Capitão José Barbosa Monteiro, que reagira à ordem. Na confusão reinante, estabeleceu-se luta corporal; o Coronel Sezefredo dos Passos, comandante do Regimento, atracou-se com o Tenente Buyz, e os oficiais com as praças. Em poucos minutos, estava restabelecida a ordem e finda a rebelião.

---

---

### **O episódio das cartas atribuídas a Bernardes e consideradas altamente insultuosas ao Exército resultara que de soldado a general não concordasse com a sua posse**

---

---

Na noite do dia 4, na Escola Militar do Realengo, o oficial de serviço, Primeiro-Tenente **Juarez Távora\***, impacientava-se. A chegada dos oficiais instrutores, prevista para as 10 horas, não aconteceu. Começou a desconfiar da realização do levante, que deveria iniciar-se dali há pouco. Finalmente, antes das 11 horas, chegaram<sup>3</sup>. Foram eles dos últimos oficiais comprometidos com a rebelião que conseguiram al-

cançar as suas unidades. A maioria tinha sido detida pelos agentes do chefe de Polícia ao embarcar na gare da Central do Brasil, ou quando do desembarque na estação da Vila Militar, sendo nesta pelo Tenente-Coronel Álvaro Guilherme Mariante. Os que tentaram seguir de carro foram impedidos pelas patrulhas, da polícia ou do Exército, espalhadas ao longo das estradas de acesso a Realengo.

Deram-se as primeiras ordens. Os cadetes foram formados, armados e municionados. A adesão foi esmagadora. Dos 638 alunos do seu efetivo, apenas nove recusaram-se a par-

\* N.R.: O negrito é da RMB.

\*\* N.R.: Anspeçada – antigo dicionário Aurélio: “Lança despedaçada”; antiga posição hierárquica; militar que detinha esta posição.

ticipar, e dois outros não o fizeram por estarem baixados à enfermaria. O comando foi assumido pelo Coronel João Maria Xavier de Brito, diretor da Fábrica de Cartuchos de Realengo, vizinha da Escola, que acabara de chegar.

Era necessário neutralizar os oficiais, sabidamente legalistas, a começar pelo General Monteiro de Barros, comandante da Escola. Para este fim, foram destacadas patrulhas para impedi-los de sair de casa, já que moravam próximos, daí resultando troca de tiros. O general, juntamente com seus dois filhos, oficiais do Exército, conseguiram livrar-se das patrulhas e foram procurar reforços na Vila Militar.

O deslocamento da Escola Militar iniciou-se cerca da meia-noite, em direção à Vila Militar, com a expectativa de que ela, também, já tivesse aderido ao levante. Neste caso, as duas unidades reunidas marchariam para Deodoro, onde o comando seria assumido pelo Marechal Hermes da Fonseca, e daí em direção ao Catete, para, finalmente, depor o Presidente Epitácio Pessoa.

Pouco depois chegavam as informações de que a tentativa do Tenente Buyz de sublevar o 1º Regimento de Infantaria malograra. As tropas aquarteladas estavam de prontidão rigorosa e sob o comando de oficiais leais ao governo.

Impedidos de avançar diretamente à Vila Militar, o Coronel Xavier de Brito alterou o objetivo para o Morro da Caixa d'Água, posição elevada que permitia melhor observação. Com isso esperaria o clarear do dia, quando faria melhor avaliação dos acontecimentos.<sup>4</sup>

Não muito longe, na orla marítima, o sucedido ainda não era entendido em toda a sua

dimensão. A Marinha, que iria desempenhar papel importante na repressão ao movimento, embora de prontidão, não assumira nenhuma iniciativa contrária.

O oficial de serviço do Contratorpedeiro *Paraná*, que se encontrava no fundeadouro do São Bento, ao terminar o seu serviço de meia-noite às 4 horas, registrava no Livro de Quarto: "...o navio encontra-se em regimen de prontidão rigorosa. Cerca de 1h30, foram ouvidos disparos de canhão do lado da barra. Sem mais novidades."<sup>5</sup>

Do outro lado da baía, na Ilha do Viana, bem próximo a Niterói, encontrava-se atracado o Encouraçado *São Paulo* e, praticamente, à mesma distância do Forte de Copacabana que o Contratorpedeiro *Paraná*. Para o mesmo quarto, o oficial de serviço escreveu: "...Mar tranquilo, tempo encoberto. O navio na mesma amarração. Os mesmos pharões. Iluminação electrica. Holophotes em funcionamento de ½ em ½ hora. Regimen de prontidão rigorosa. Sem mais novidades."<sup>6</sup>

Não havia ouvido os disparos. Nem aqueles dois feitos contra a Ilha de Cotunduba, que fica próxima da entrada da barra. Os protagonistas ainda não sabiam os papéis que iam representar.

Nos demais navios, os registros no livros de quarto foram feitos da mesma maneira: "...Sem mais novidades..."

Enquanto isso, na Vila Militar, as tropas legais preparavam-se para combater a Escola Militar de Realengo. Não ignoravam que iriam lutar contra os cadetes e este motivo tornava bem mais difícil o que iam fazer. No Exército daquele tempo, eram intensas as relações

---

### **A Marinha, que iria desempenhar papel importante na repressão ao movimento, embora de prontidão, não assumira nenhuma iniciativa contrária**

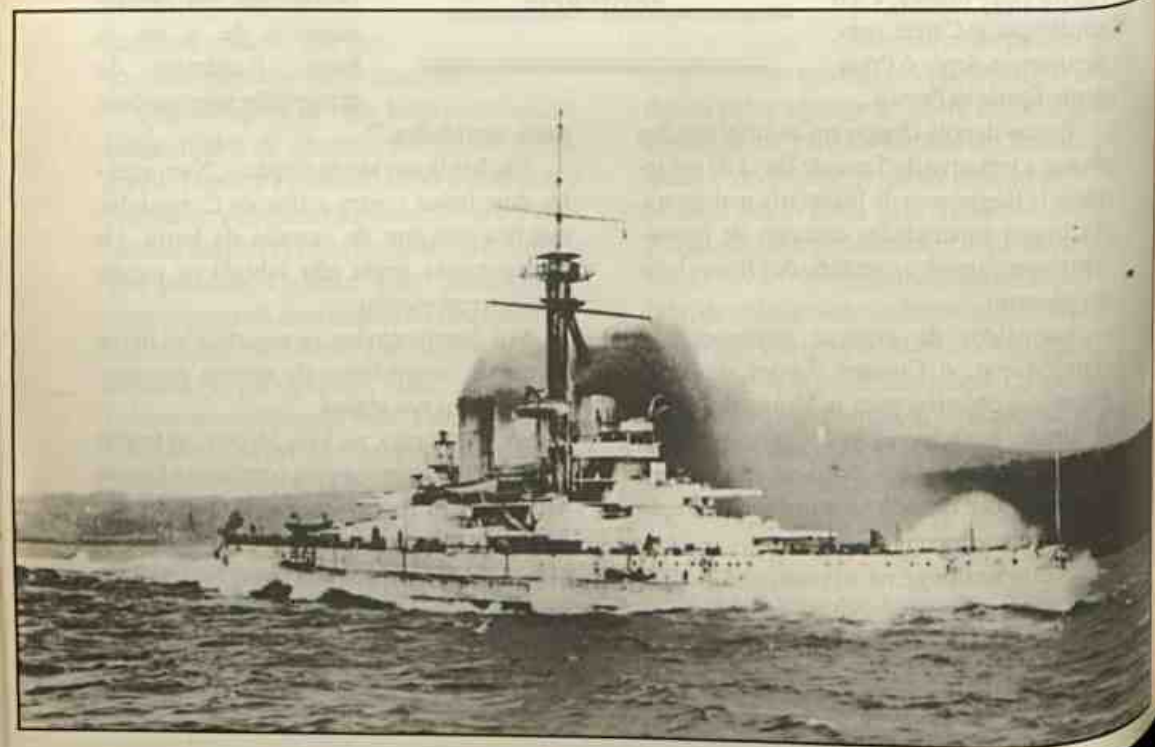
---



Presidente Epitácio Pessoa  
(Foto: Hist. Brasil - Bloch)

## AS PEÇAS FUNDAMENTAIS

Encouraçado *São Paulo* (Foto: SDM)



familiares, sendo grande o número daqueles que tinham parentes, filhos, irmãos, primos, entre os adversários. O General Ribeiro da Costa, comandante das forças legalistas da Vila, não esquecia que o seu filho, José Gomes Ribeiro da Costa, era cadete do 2º ano. Igual sorte fora reservada ao General João de Deus Mena Barreto, que tinha seu filho e seu sobrinho no 1º ano e que, acabando de assumir o comando de um destacamento, recebera a missão de barrar o avanço dos revoltosos quando eles chegassem na altura do Méier.

Singularidades exclusivas da guerra civil.

Mal clareou o dia, a artilharia da Escola disparou tiros de *shrapnel* em direção às tropas legalistas, com a intenção de verificar, finalmente, qual a posição que tinham tomado, a favor ou contra o governo. Ainda havia a esperança de que a Vila aderisse à rebelião. A resposta veio rápida. A tropa legalista, em formação de combate, começava a deixar os quartéis, e a luta ia começar. Iniciaram os disparos, de parte a parte, primeiro a infantaria, logo seguidos pelos da artilharia. Resultaram as primeiras baixas. Entre os cadetes contava-se um morto – Irapuã Xavier – e outro ferido. Igualmente houve mortos e feridos do outro lado.<sup>7</sup>

Aquela hora, em torno das 9, a situação definira-se de modo totalmente desfavorável ao Marechal. A Vila Militar não só não tinha aderido, como combatia a Escola. Colocara todo o seu poder de fogo, equivalente a uma divisão, contra um adversário que contava, aproximadamente, 30 oficiais e 600 cadetes, mal armados e sem a instrução militar requerida.

Esperando encontrar a adesão da Vila Militar, o Coronel Xavier de Brito deparava-se com a mais poderosa unidade do Exército sediada na capital da República. Contra ela teria de opor os cadetes.

A imprensa da época solidarizou-se com a decisão por ele tomada:

“...O Coronel Xavier de Brito era responsável por cerca de 600 vidas. Não poderia trucidá-las, comprometê-las inutilmente. Havia cumprido o seu dever de bom soldado e bom patriota, e tão grande quanto esse era o de defender todas aquelas vidas. E o Coronel Xavier de Brito não mais relutou: reuniu seu Estado-Maior e resolveu voltar com a fina flor do Exército e da nacionalidade para o edifício da sua Escola. Era necessário que não sobrevivessem só os outros...”<sup>8</sup>

Chegando à Escola, o Tenente **Juarez Távora** reassumiu as funções de oficial de serviço. Achou que deveria registrar o ocorrido no Livro de Partes, concordando com a versão apresentada pelo cadete auxiliar de dia, Valdemar Monteiro, pois exprimia o pensamento dos seus colegas e era a correta. Assinou-a com a consciência tranqüila.<sup>9</sup>

“...Só depois das 2 horas da tarde foi que começaram a aparecer os primeiros elementos da cavalaria legalista. Essas patrulhas, que eram do 1º de Cavalaria, voltaram e comunicaram ao comandante do seu esquadrão, o Capitão **Euclides de Figueiredo**\*, o resultado do esclarecimento que acabaram de realizar. Entendendo que o levante terminara, Figueiredo decidiu entrar na Escola. Foram aprisionados o Coronel Xavier de Brito e os demais, oficiais, cadetes e praças...”<sup>10</sup> Às 15 horas, a ocupação foi completada por um Batalhão de Infantaria, comandado pelo Tenente-Coronel Álvaro Mariante. Iniciou-se a remoção dos presos.

Os cadetes foram levados para o pátio interno do 1º Regimento de Infantaria. O correspondente de *O Estado de São Paulo*, que chegou logo depois, descreveu a cena:

“...Os soldados do Regimento, envergando os seus capotes esverdeados e seus equipamentos de combate, formavam duas extensas linhas paralelas, que enquadravam os setecentos e tantos alunos da

\* N.R.: Negrito é da RMB.

Escola de Guerra do Realengo, os quaes, desarmados e fatigados, enfileiravam-se para responder a chamada. A maioria delles compõe-se de jovens de dezesseis a dezenove annos, cujas physionomias revelavam cansaço e abatimento...<sup>11</sup>

O inquérito instaurado para apurar o acontecido no Corpo de Alunos, cujo encarregado foi o General Antônio de Albuquerque Sousa, organizou três listas, que foram apresentadas, para que cada um escolhesse a que lhe correspondia. Referindo-se a elas, Nilo Peçanha, que disputara a eleição contra Artur Bernardes, agora como advogado dos alunos, declarava:

“...diante dessas listas, a cada aluno, por sua vez, se ordenava que assinasse uma delas. O que se poderia pretender desses moços, os generais do futuro, senão que se declarassem conscientes?”<sup>12</sup>

A primeira, a “consciente”, foi assinada por 588 cadetes. A segunda, intitulada “inconsciente”, recebeu 19 adesões. A terceira, daqueles que não aderiram, tinha dez assinaturas. Não se sentindo compreendido em nenhuma dessas três listas, o Cadete Márcio de Azevedo Franco declarou: “...por não estarmos presentes à Escola, naquele momento, mas se lá estivéssemos, fariamos causa comum com os nossos camaradas...”<sup>13</sup>

Os oficiais foram imediatamente transportados para o Corpo de Bombeiros no Rio. Os considerados mais atuantes, no mesmo dia, foram levados para o Batalhão Naval, que era comandado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Protógenes Pereira Guimarães.

Para a maioria dos cadetes Eptácio concedeu anistia. Aqueles que não foram abrangidos constituíam um número considerável. Dos não anistiados, muitos participaram, depois, junto com os oficiais, nos anos de luta, clandestinidade e exílio, que só terminariam em outubro de 1930, quando, finalmente, foram vitoriosos.

Voltemos um pouco.

Namadrugada do dia 5, o Marechal Hermes da Fonseca partia ao encontro das três unidades que considerava de sua confiança: a Escola Militar, o 2º Regimento de Artilharia de Santa Cruz e o 15º Regimento de Cavalaria. O encontro estava marcado para Cascadura, mas foi alterado para Deodoro, por ser mais próximo da Vila Militar.

Ao alcançar a estação de Engenho de Dentro, o marechal foi impedido de prosseguir por um esquadrão do 1º Regimento de Cavalaria Divisória. Em pouco tempo começaram a chegar notícias desfavoráveis: a rendição da Escola Militar e de que as unidades com que contava não chegariam. A Vila Militar, sua maior esperança, não só não tinha se levantado como o seu comandante, General Ribeiro da Costa, apresentava-se para conduzi-lo preso. Inicialmente para o Ministério da Guerra e, em seguida, para bordo do Encouraçado *Floriano*, onde, ao embarcar, foi recebido com as honras de estilo pelo comandante do navio, Capitão-de-Mar-e-Guerra Álvaro Nunes de Carvalho, com os oficiais e guarnição formados, como devido à sua patente militar.<sup>14</sup>

O Forte de Copacabana ficou isolado na luta. Por sua vez, não tinha conhecimento do que se passara com os demais participantes. Na noite do dia 4, a tropa governista, que iniciou o cerco, cortara o abastecimento de luz e água, e as comunicações com o exterior ficaram restritas a uns poucos contatos telefônicos.

Para o governo, fora uma surpresa que o Forte de Copacabana atirasse contra alvos terrestres, dentro da cidade. Seus canhões, com calibres de 75mm, 190mm e 305mm destinavam-se à defesa da costa contra incursões de navios inimigos. Como conseqüência, sua trajetória era tensa, isto é, com pouca elevação, pois deveriam atirar por sobre o mar, não interpondo-se entre eles e os navios alvejados nenhum obstáculo. As tábuas de tiro disponíveis foram elaboradas segundo esses

princípios. Assim, não serviam para atingir alvos urbanos, intercalados por morros, edifícios etc., como existentes na cidade.

Já os canhões de emprego meramente terrestres caracterizam-se por trajetórias de grande elevação (para tiro indireto). Isso para ultrapassar os obstáculos existentes entre eles e o alvo.

Dessa maneira, as tábuas de tiro dos canhões do Forte de Copacabana eram apropriadas para serem utilizadas contra navios, e não contra alvos dentro da cidade. Urgia, pois, refazê-las.

Com esse fim, o Tenente Silvino Elvídio Bezerra Cavalcanti, anteriormente, consultara o seu antigo professor de balística na Escola Militar, Xavier de Oliveira, também conhecido dos alunos como "Formiguinha". Como estudioso da ciência da balística e em consideração ao inusitado interesse do seu ex-aluno, Xavier de Oliveira refez as tábuas de tiro, considerando novos ângulos de elevação e reduções de carga de projeção, adequando-as para emprego contra objetivos terrestres. Ilustrou-as com uma planta da cidade, onde, também, os futuros alvos estavam assinalados.<sup>15</sup>

Movido pelo desafio de transformar uma tábua de tiro tenso em tiro elevado (indireto) e atendendo ao pedido do ex-aluno, o mestre ignorava de que se tratava. Lisonjeado, consta que chegou a referir-se em aula aos seus "antigos alunos interessados no estudo de balística".<sup>16</sup>

A Ilha das Cobras fora um dos primeiros alvos dos canhões do Forte. Quartel do Batalhão Naval, a força de desembarque da Marinha, constituía alvo prioritário para os revoltosos. O Primeiro-Tenente **Juarez Távora**, agora prisioneiro, descreveu o bombardeio:

"...Logo na manhã do dia 6, fomos sacudidos na prisão pelo arrebentamento de algumas granadas, endereçadas à ilha pelos ca-

nhões de 190 do Forte de Copacabana, que continuava resistindo às intimações do comando governista. Houve, naturalmente, certo alarma entre os oficiais trancados naquele porão. Um deles indagou do Capitão Odilon se não estávamos sujeitos a ser massacrados por alguma daquelas granadas. Lembro-me bem da resposta filosófica, mas pouco tranquilizadora, dada por Odilon ao seu interlocutor: — É possível que sejamos destruídos; mas devemos consolar-nos com o fato de que, pelo fato de ir um navio ao fundo, não se acabará a navegação..."<sup>17</sup>

Embora os prisioneiros não tivessem sido atingidos, o mesmo não aconteceu a três fuzileiros navais, defensores da ilha, que faleceram, vitimados pelos disparos do Forte: Hipólito dos Santos, Felismino Pereira de Almeida e Manuel Ferreira de Moura.

No entanto, o alvo mais visado era o Ministério da Guerra. Por identificar aí o inimigo mais importante, ou para fazer uma desafronta pela prisão de seu pai, Marechal Hermes da Fonseca, pelo Ministro da Guerra, Pandiá Calógeras, o fato é que o maior número de disparos foi contra ele. O Capitão Euclides da Fonseca, filho do marechal, não poupou esforços para atingir, como o fez, mais de uma vez, o edifício do Ministério. A mais completa descrição é a feita pelo historiador Hélio Silva:

"...Euclides fez os cálculos cuidadosamente. Pretendia atingir o QG exatamente na ala esquerda, para que o projétil caísse na sala e inutilizasse a mesa onde fora escrita a prisão do marechal. Tudo pronto o soldado devia frenar a arma, enquanto o comandante pressionava o disparo elétrico. O tiro partiu. Aleançou, porém, os fundos da Light. Deve ter sido aquele que vitimou, na casa número 216 da Rua Barão de São Félix, Maria da Graça Monteiro, de 24 anos, seu filho Manoel, de 2 anos, e

\* N.R.: Negrito é da RMB.

Alberto Álvaro Gomes, empregado daquela companhia, soterrados sob os escombros.

O telefone chamou. Era o próprio Calógeras, que protestava contra o bombardeio. E dava, sem notar, a indicação precisa do ponto alcançado. Euclides constatou o desvio. O canhão não fora freado, deslizara, dando o engano. Foi feita a retificação. Desta vez, firme em seu freio, disparou a bala que abateu parte da ala esquerda do Palácio da Guerra. Mais dois impactos, seguidamente, levaram ao pânico, caindo no pátio e na extremidade oposta. O pavilhão do Departamento do Pessoal do Ministério da Guerra teve seus mortos: o Primeiro-Sargento Pedro Cirilo dos Santos e os Soldados Francisco de Assis e João Irineu. Ficou ferido o Primeiro-Sargento auxiliar de escrita José Gonçalves Pinheiro Filho.

A precisão, os estragos causados e o número de vítimas alarmaram as autoridades. Abaladas em sua confiança, o QG foi mudado às pressas para o quartel do Corpo de Bombeiros, na outra face do Campo de Santana. Ainda aí não se sentiram em segurança. Transferiram-se para outro quartel de Bombeiros, no Largo do Humaitá.”

A imprensa também publicava que outros prédios tinham sido alvejados:

“...O prédio da Rua São Pedro, nº 340, foi também atingido por uma granada, tendo ruído toda a cobertura da cozinha e o banheiro do mesmo. Sobre um outro da Rua Marechal Floriano arrebentou, igualmente, uma bomba, tendo sido uma criada da casa acometida de forte acesso de loucura, em consequência da formidável explosão produzida.”<sup>18</sup>

Consequindo atirar por cima das montanhas, os artilheiros de Copacabana tinham a cidade a sua mercê<sup>19</sup>. Formiguinha, o velho mestre da Escola Militar, demonstrara a sua competência, e os seus “antigos alunos”, realmente, estavam interessados no estudo de balística.

Por ordem do ministro civil Engenheiro João Pedro da Veiga Miranda, a Marinha entrara de prontidão desde o dia três. Não contando na sua estrutura ministerial com um serviço de informações que o colocasse a par da conspiração, o ministro valia-se das informações isoladas de alguns oficiais de Marinha e do único recurso organizacional existente: o Chefe de Polícia Geminiano de Franca. Assim conta o ministro:

“...Dirigia-me para a casa do Deputado Alberto Sarmiento. Além do particular apreço que votei sempre a esse representante da Nação pelas suas qualidades de ponderação e lealdade, um motivo me fazia frequentar assiduamente a sua residência. Era onde me encontrava com o Dr. Geminiano da Franca (cunhado do Dr. Sarmiento), sempre que precisávamos, sem dar muito na vista, trocar impressões sobre cousas da ordem pública. O chefe de polícia muito me auxiliava, então, em assumptos relativos aos inqueritos abertos na Marinha sobre os varios casos. Por outro lado os officiaes bernardistas eram os mais alarmantes. Viviam apontando os companheiros ‘perigosos’, trazendo frequentes avisos de tentativas contra a ordem nesta ou naquella unidade da frota. Constantemente chegavam-me denuncias de que a bordo deste ou daquelle couraçado, deste ou daquelle cruzador, se conspirava. Entre os meus principaes informantes, um dos mais abalisados terroristas era o Almirante Alexandrino, cuja casa frequentavam muitos inferiores e praças, seus velhos affeiçãoados. O Almirante Alexandrino tinha toda semana uma novidade para mandar-me dizer: – Tomasse cuidado com o cabo tal; mandasse vigiar o Club dos Chins; estivesse alerta com o artilheiro do canhão, assim, de tal navio...”<sup>20</sup>

Os navios mais importantes, os encouraçados, estavam em reparos. O *Minas Gerais*, docado no dique Afonso Pena, fazia o tratamento do casco. Essa rotina foi alterada

por ordens urgentes de preparar os navios para combate. Os reparos foram interrompidos e começaram as fainas de sair do dique, carvão, munição, água, sobressalentes e mantimentos.

O *Minas Gerais* recebeu duas ordens sobre o mesmo assunto, uma do chefe do Estado-Maior da Armada e a outra do inspetor do Arsenal de Marinha. A primeira dizia "estar pronto para sair ainda hoje". A segunda, lacônica, "sair do dique agora". Valeu a segunda. Às 15 horas, começou-se a alagar o dique, sob a supervisão do patrão-mór, e, ao mesmo tempo, a barca d'água atestava o navio. O comandante da 1ª Divisão embarcou. Alagado o dique, puxado pelo Rebocador *Laurindo Pitta*, o *Minas Gerais* seguiu em direção ao poço dos encouraçados, fundeando com o ferro de boreste às 18:55. Na mesma oportunidade, chegou o batelão e começou a faina de munição.<sup>21</sup>

O *São Paulo*, atracado ao cais da Ilha do Viana, aos cuidados da Casa Lage, cumpria um extenso programa de reparos. O prazo para prontificação teve de ser encurtado. Para cumprir a ordem de bombardear o Forte de Copacabana, o encouraçado tinha que estar nas suas melhores condições. Mesmo assim, trocou os tubos da rede dos porões da máquina motora de boreste, concluiu o engastamento da haste de alta-pressão da máquina de bombordo, e fecharam-se os condensadores principal e auxiliar da máquina motora de boreste. Prepararam-se duas máquinas frigoríficas, cinco máquinas dínamo-elétricas e duas máquinas hidráulicas. Montaram-se as bombas das máquinas de circulação do condensador de boreste e a do vaporizador de bombordo. Às 11 horas começaram a ser acesas as caldeiras. Ao término, todas as 18 tinham atingido a pressão de funcionamento. A faina de recebimento de carvão findou às 19 horas.

Às 21 horas, o navio estava pronto, sendo feito a experiência das máquinas com resultado satisfatório.<sup>22</sup>

Ao mesmo tempo que se efetuavam os reparos, o evoluir da rebelião era acompanhado com interesse. Nesse sentido, às 13h18, o navio recebera a seguinte circular: "de ordem do Sr. Ministro da Marinha, comunico que a Escola Militar e as forças que tinham se revoltado foram batidas e renderam-se pt Saudações".<sup>23</sup>

Restava como único adversário o Forte de Copacabana, que passara parte da tarde do dia 5 em duelo de artilharia contra as fortalezas legalistas. A de Santa Cruz era a mais temível, devido a sua localização. Da entrada da barra avistava diretamente o Forte de Copacabana, na marcação de 220º verdadeiros e a 7.200 metros de distância. Os disparos não ofereciam dificuldades de ordem técnica e podiam ser feitos com pouco risco para os moradores de Copacabana, Ipanema e Leblon.

Terminados os reparos e aprovado na experiência das máquinas, às 23 horas, o Encouraçado *São Paulo* começou a faina de suspender, sob a direção do comandante. Para a manobra foram necessários três rebocadores: *Laurindo Pitta*, *Emperor* e *Nonato*, como que antevendo as dificuldades que seriam encontradas. Quarenta e cinco minutos depois da meia-noite, o navio foi obrigado a fundear por ter tido seu hélice enroscado no cabo de uma bóia, levando quase duas horas para se safar.

Imediatamente começou o planejamento do ataque ao Forte de Copacabana. Para esse fim, a vedeta do *São Paulo* levou para bordo do *Minas Gerais* o comandante da 2ª Divisão Naval, Capitão-de-Mar-e-Guerra Antônio Carlos de Souza e Silva, o Capitão-de-Mar-e-Guerra José Antônio da Silva Ribeiro, comandante do navio, o encarregado geral da Artilharia, Capitão-de-Corveta Guilherme Ricken, o encarregado de Navegação, Capitão-de-Corveta Oscar de Frões Coutinho, e o encarregado da Divisão A.

O comandante do *São Paulo* mal completara um mês a bordo. Assumira no dia 3 de junho, em substituição ao Capitão-de-Mar-e-

Guerra Henrique Aristides Guilhen, afastado por não ser mais da confiança do presidente Epitácio Pessoa.<sup>24</sup> Logo iria ter o seu batismo de fogo.

A reunião no *Minas Gerais* tinha por fim planejar o ataque ao Forte. Nela foi definida a raia de tiro, isto é, qual o rumo e a velocidade a navegar, a distância de abrir fogo, o tipo de munição, a observação de tiro, comunicações entre os navios, ligação com o Exército, como causar o menor dano possível à população, etc.

Tendo resolvido mandar atacar o Forte de Copacabana, o governo ordenou que fosse encerrado às 13 horas o expediente do dia **5 de julho** em todas as suas repartições, o mesmo sucedendo com as repartições municipais. Os bancos, a bolsa e o mercado de café não funcionaram pelo mesmo motivo.<sup>25</sup>

A artilharia de bordo estava em boas condições. Fazia poucos meses que o Presidente Epitácio Pessoa assistira o *São Paulo* e o *Minas Gerais* realizarem exercício de tiro real contra alvo rebocado, o *Alagoas*, antigo navio do Lloyd. O mesmo que cerca de 30 anos antes, quando da proclamação da República, levava o imperador deposto Pedro II e a família real para o exílio na Europa. Dois anos antes, o *São Paulo* regressara dos Estados Unidos, onde sofrera extenso reparos, modernizando a sua direção de tiro nos estaleiros da Marinha americana.

Os encouraçados eram poderosas máquinas de destruição. Sua bateria principal, constituída de seis torres duplas, num total de 12 canhões de 305mm, disparavam granadas, pesando 385kg cada, a uma distância máxima de 21.800 metros. As perfurantes podiam penetrar uma couraça de aço de 305mm de espessura ou as chamadas de alto-explosivo carregar maior quantidade de explosivo.

A questão importante para o planejamento do bombardeio naval contra o Forte de Copacabana residia no poder de fogo do mesmo. Sua arma principal era a torre dupla de

canhões de 305mm do mesmo calibre que os canhões dos encouraçados. No entanto, seu alcance de 23.300m era superior em 1.500 metros. Por sua vez, o *São Paulo* e o *Minas Gerais* tinham considerável superioridade em número de canhões de 305mm. Dez a mais que o Forte, cada um. A bordada, isto é, o número de canhões que poderiam atirar ao mesmo tempo, era de 10. Isto porque a torre de bombardeio não atiraria, por ficar encoberta pela própria superestrutura do navio.

A ordem de batalha estabelecida ordenava que o bombardeio deveria iniciar-se às 8 horas, com o navio navegando no alinhamento Lage-Ilha Rasa, a uma velocidade de 9 nós, sendo os disparos efetuados no setor de fogo compreendidos pelas marcações verdadeiras do Forte, entre 227° a 250°, a uma distância média de 6.000m. Cada torre utilizaria um canhão, limitando a bordada a cinco tiros. A primeira salva repetia o alinhamento entre a Fortaleza Santa Cruz e o Forte de Copacabana. Na véspera, a fortaleza fizera inúmeros disparos, com relativa segurança para os moradores de Copacabana, Ipanema e Leblon. O *São Paulo* iria aproveitar essa experiência.

A opção pela granada comum, e não a perfurante, causou-me certas dúvidas devido a que a munição perfurante do Encouraçado *São Paulo* permitia varar uma couraça de aço de até 305mm, as muralhas de concreto que protegiam o Forte variavam de 6 a 12 metros de largura e penso que a opção pela granada comum, espoletada, com carga de arreben-tamento, se deveu ao fato dela causar grandes danos contra o pessoal.

A distância de 6.000m e a baixa velocidade em que o combate iria ser travado constituíam alto risco para os navios, pois eles ficariam dentro do alcance dos canhões de 305mm do adversário. Com um comprimento total de 165m, boca de 25,31m, borda livre de 6m, plataforma de direção de tiro 26m acima do nível do mar, deslocando 19,250 toneladas, o

*São Paulo* e o *Minas Gerais* eram alvos fáceis para os canhões do Forte. Daí a surpresa de que foi tomado o Capitão **Euclides de Figueiredo**, comandante do Forte, e que será relatada mais adiante.

Terminada a reunião, os oficiais do *São Paulo* retornaram para bordo. O comandante mandou preparar o navio para combate, suspendendo às 5 horas do dia 6 em demanda do poço dos encouraçados, onde recebeu o chefe do Estado-Maior da Armada, Vice-Almirante Frontin. Dada as últimas ordens, o Almirante Frontin desembarcou para o Contratorpedeiro *Paraná*, de onde acompanhou o bombardeio naval.

Dentro da Baía de Guanabara, o tempo estava bom, o céu limpo e o mar tranquilo, quando o encouraçado começou a demandar a barra, nas águas do Contratorpedeiro *Paraná*. Na altura de Santa Cruz, pairou sob máquina para embarcar um oficial da fortaleza que ia servir de ligação entre o *São Paulo* e o Forte do Vigia.<sup>26</sup>

Às 7 horas, o *Minas Gerais* suspendeu, e ao passar pelo fundeadouro do poço, atracou uma lancha que transmitiu as ordens do ministro para seguir o *São Paulo* e participar do ataque, com recomendação de que “houvesse cuidados com os edifícios particulares quando fossem feitos os disparos...”<sup>27</sup>

Nessa mesma hora, o Tenente Siqueira Campos recebeu um chamado para ir ao forte couraçado. Desceu do alto da colina, onde passara a noite guarnecendo o holofote de batalha, juntamente com o Tenente **Eduardo Gomes** e algumas praças. Ao chegar, encontrou uma situação de quase pânico. O ministro da Guerra telefonara às 4 horas da manhã, comunicara que o forte estava isolado no movimento e dava garantia de vida aos que quisessem se render. Ameaçava que um ataque conjunto de forças de terra e mar estava por começar. Siqueira Campos dirigiu-se aos

presentes, em número de mais ou menos 280, dizendo:<sup>28</sup> “...o governo vai iniciar as hostilidades contra o forte com os elementos mais terríveis; a hora soou. Quem quiser partir, o governo garante a vida; quem quiser ficar, fique, mas posso prevenir que nada de bom nos espera.”<sup>29</sup>

Foi aberta a porta, saindo 250 soldados e 13 oficiais. Ficaram os Tenentes Nilton Prado, Siqueira Campos, **Eduardo Gomes** e Tamarindo Carpenter e o Capitão Euclides Hermes da Fonseca, com mais 24 soldados.

Às 7h35 do dia 6, o *São Paulo* transpôs a barra. Nesse instante, o Forte fez dois disparos. O Capitão-de-Corveta Guilherme Riecken, encarregado geral da Artilharia, observou: “...não se podendo, contudo, precisar para onde eram dirigidos os tiros...”<sup>30</sup>

Eram disparos efetuados pelos canhões de 190mm, dirigidos pelo Tenente Siqueira Campos, auxiliado pelos Tenentes Tamarindo Carpenter e Nilton Prado. Os alvos eram o Quartel General no Ministério da Guerra, a Ilha das Cobras, a Segunda Bateria e o Palácio do Catete. Ao todo, foram mais de dez, que se prolongaram até às 8h28.

Suspendendo em postos de combate na expectativa de atacar e ser atacado, a guarnição estava sob grande tensão. Vinte minutos após ouvir os disparos do Forte, o *São Paulo* fez um tiro acidental na direção do Forte do Imbuí. Felizmente caiu n'água. Por nervosismo, ou descuido, o apontador da torre 2 calçou a chave de fogo, disparando o canhão.<sup>31</sup>

Às 8 horas, o Forte do Vigia fez o sinal convencional, imediatamente reconhecido pelo *São Paulo*, que abriu fogo, disparando a primeira salva, sendo os “...tiros curtos, embora com boa direcção...” O tempo estava firme, o mar calmo e reinava um nevoeiro baixo, que dificultou a visibilidade do alvo e a observação dos tiros. A segunda salva foi dada 12 minutos após. As chaminés do navio

\* N.R.: Negrilo é da RMB.

fazendo fumaça não permitiram visualizar o resultado. Mais três minutos e foi efetuada a terceira salva, com a observação, novamente, prejudicada por causa da fumaça das chaminés, e mais pelo Forte se encontrar “incinzeirado” pela fumaça dos seus disparos de 190mm. Às 8h22, nova salva. Nada pode ser observado em relação aos acertos, permitindo, apenas, constatar que a direção era boa. A quarta e última salva foi disparada às 8h30 e, desta vez, atingiu claramente o alvo, por causa da fumaça levantada no Forte pela explosão das granadas comuns. Esta salva atingiu a muralha, sendo seus resultados visíveis até hoje.

Ao todo foram disparadas quatro salvas, com cinco canhões cada uma, num total de 20 granadas.<sup>32</sup>

Às 9h07, o Forte de Copacabana içou a bandeira branca, imediatamente identificada pelo Forte do Vigia, que confirmou a rendição, içando às 9h15 o sinal de cessar fogo para o *São Paulo* que, prontamente, obedeceu. O encouraçado ficou navegando entre a Fortaleza de Santa Cruz e a Ilha Rasa até às 14 horas, quando recebeu ordem do chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Frontin, para regressar ao fundeadouro.<sup>33</sup>

Os outros navios que saíram à barra, o *Minas Gerais* e o Contratorpedeiro *Paraná*, não fizeram disparos. O *Minas Gerais* recebeu ordem de regressar pouco depois e às 9h45 já estava fundeado no poço. Atribui-se este retorno prematuro ao alto risco de operar, a baixa velocidade e a pequena distância do Forte de Copacabana, ficando dentro do alcance das granadas perfurantes dos canhões de 305mm do inimigo. Por sua vez, o Contratorpedeiro *Paraná*, com o chefe do Estado-Maior embarcado, acompanhou o bombardeio como observador de tiro e para

outras providências que se fizessem necessárias. Após o cessar fogo, regressou para o interior da baía, amarrando na bóia do fundeadouro de São Bento.

Logo que o *São Paulo* e os demais navios saíram à barra, foram imediatamente avistados pelo Forte. O seu comandante, Capitão Euclides Hermes da Fonseca, estava a postos nos canhões de 305mm, e assim relatou o que viu:

“...Iniciara o meu trabalho dispondo uma alça para os lados da Villa Militar, tendo voltado para naquella rumo a cupula, quando o Tenente Siqueira Campos me scientificou da presença da esquadra que transpunha a

barra. Eram os Encouraçados *São Paulo*, *Minas Gerais* e um *destroyer* com a flammula de contra-almirante, que rumavam para o sul, prestos a combate. O *São Paulo*, deixando dois terços de frente, postou-se proximo a ilha de Cotunduba, tendo a seu bombordo o *Minas Gerais*. O *destroyer* no fito de observar a acção, rumou à ilha Rasa. Da cupula eu tranquilamente observava as manobras e previa o combate,

intimamente convencido que não estávamos em inferioridade de condições.

O aparecimento das unidades navaes e a sua collocação exigiam immediato desvio à minha postura technica. Cuidei, portanto, de agir. Estando os canhões com o maximo de elevação (20°), visando a distância de 23.300 metros, tive de baixa-los a 0°. A cupula, voltada para a Villa, deixava a esquadra a cerca de 170° em direcção. A manobra das peças ia revelar-me factos extraordinarios. A pressão hydraulica assignalava defeitos, e a cupula, quando já no rumo do do forte do Vigia não attendia ao prato de direcção, devido a pressão diminuta. O motor Diesel falhava.

---

---

**Às 9h07, o Forte de Copacabana içou a bandeira branca, imediatamente identificada pelo Forte do Vigia, que confirmou a rendição**

---

---

Avisou-me, nessa altura, o electricista praticante Arthur Pereira da Silva, de que o motor, sem lubrificante, começava a aquecer o bronze. Os copos tinham sido arrancados e todo o oleo vazara.

— Quem fez isto?

— Não sei, Sr. commandante.

Alguem, na confusão da retirada, inutilizara o motor, deixando-nos sem pressão hidráulica para a cúpula dos canhões de 305mm, desprovidos de luz e de ventilação para os paíões. Desse modo, reduzidos a dois canhões de 190mm e um de 75mm, recebemos inertes, como simples espectadores, as violentas bordadas das peças de 305mm do Couraçado *São Paulo* — cujos movimentos acompanhara como um bello espectáculo militar.

Procedendo as observações cabiveis no caso, constatei que o *São Paulo* não estava alem das alças de 6.500 a 7.000 metros. Ora, todo aquelle que conhece o material de artilharia do forte sabe:

— que os canhões de 305mm atiram um projectil igual a 445kg. Com a velocidade inicial de 817 metros, carga de projecção de 140kg que imprime a esse projectil uma energia capaz de, a 4.550 metros, atravessar uma chapa de aço-nickel Krupp, de 525mm de espessura em impacto normal;

— que, a 10.400 metros, o projectil penetra chapa da mesma natureza, em cerca de 388mm.

O Encouraçado *São Paulo*, que, na sua parte de mais espessura (305mm), seria perfurado, em impacto, a distancia de 14.000 metros, foi posto a apenas a 7.000 metros dos alludidos

canhões! Até hoje não comprehendo como aquelle precioso elemento da nossa força naval foi tão singelamente exposto a semelhante situação, pois teria sido afundado, sem duvida, se não fosse aquelle passe ocasional, que inutilizou o motor da minha cupula. Do meu recesso, agora, pensando no destino do paiz, não posso deixar de repetir, agradado, aquelle dito: há males que vêm para bem...

O Couraçado *São Paulo* fez contra o forte dezesseis disparos; quatorze foram longos e, portanto, perderam-se. Apenas dois attingiram o frontal esquerdo da 'frente da obra, lado do mar'. Immediatamente apos o regresso das unidades às suas bases, verifiquei, em companhia do Siqueira Campos e Eduardo Gomes, os effeitos do ataque. Constatamos uma fenda de 4m/m, aproximadamente, com frag-

mentação do concreto. A abertura, cujo revestimento estava como picado a ponteiro, attestava a violencia de hostilidade da fortaleza de Santa Cruz, que produziu contra nós\* o mais nutrido canhoneio da jornada. Aliás o embate de 5 e 6 de julho foi uma brilhantissima prova technica da resistencia do Forte de Copacabana, que se revelou uma obra extraordinariamente solida, capaz de suster, nas suas paredes, de 6 a 12 metros de espessura, verdadeiras rochas, o fogo mais vivo e poderoso de artilharia.<sup>234</sup>

A ordem do ministro da Marinha de que os navios suspendessem a luz do dia, com tempo bom, céu limpo para um combate a curta distancia e baixa velocidade, submeteu os

---

---

**Alguém, na confusão da retirada, inutilizara o motor, deixando-nos sem pressão hidráulica para a cúpula dos canhões de 305mm, desprovidos de luz e de ventilação para os paíões**

---

---

*Capitão Euclides Hermes da Fonseca*  
Comandante do Forte de Copacabana

\* N.A.: No dia 5 de junho de 1922.

encouraçados ao alcance eficaz dos canhões do Forte, e às possíveis desastrosas consequências. Uma tentativa de explicação seria o prévio conhecimento da sabotagem que fora causada nos canhões de 305mm, impedindo-os de atirar. No entanto, não é confirmada por depoimento de participante, ou registrada em documento do Ministério da Guerra ou da Marinha.

Esta ordem de alto risco, não encontrava correspondência com as afirmações prestadas pela mesma autoridade dois meses antes, no dia 1º de maio. Nesta ocasião, em reunião presidida por Epitácio Pessoa para avaliar as graves dificuldades enfrentadas pelo candidato Artur Bernardes, como uma possível revolta dos encouraçados, o ministro da Marinha Veiga Miranda, dialogando com o representante de Bernardes, o ex-ministro da Marinha Raul Soares afirmava:

“...Mesmo que contássemos com torpedeiros e submersíveis para se contraporem aos encouraçados, seria cruel privar o Brasil do seu único valor naval por causa da candidatura à presidência. A medida que eu falava, o senador Raul Soares ia se tornando mais lívido. Neste ponto protestou, exaltado:

– Em defesa da verdade eleitoral, da verdade expressa nas urnas, todo o sacrifício é pouco. Afundem-se esses navios, se eles só prestam para fazer imposições de tal ordem!... Pois será possível que não fique ao lado do governo um único submarino, ao menos um contratorpedeiro? Si os navios grandes se revoltarem, pol-o-emos a pique com torpedos...

Nesse ponto, volvi à questão do sacrifício da esquadra, replicando:

– Seria uma lastima que num paiz com tantos homens capazes de ser presidente da Republica e apenas com dois navios de guerra efficientes escolhessemos exactamente um candidato que iria custar o sacrificio de um delles!

O Sr. Raul Soares: – Para esmagar o militarismo todo o sacrificio é pouco.”<sup>35</sup>

Naquela ocasião o ministro da Marinha, Veiga Miranda, era contrário a que os encouraçados fossem colocados em risco. Dois meses depois dera ordem nesse sentido.

Enquanto isso, o ministro da Guerra, Pandiá Calógeras, telefonara pedindo que os revoltosos cessassem o fogo porque o Forte estava só, e assim eles deviam desistir daquele sacrificio inútil. Ficou combinado o cessar fogo sob condição que seria assentada mais tarde, quando chegasse o enviado ministerial.

A proposta de rendição que o representante

do ministro da Guerra, Major Egídio de Castro e Silva, trouxera malogrou. No instante em que os entendimentos começaram, um hidroavião da Marinha lançou duas bombas, próximas aos parlamentares. Indignados com o que consideraram uma traição, fortaleceu-se a idéia de não se entregarem. Em seu depoimento, Siqueira Campos relata o que se passou:

“...Nessa altura, os oficiais se reuniram e decidiram continuar no primitivo propósito, mas lembrando-se que, dos oficiais presentes, era o comandante o único que tinha

---

**Até hoje não compreendo como aquele precioso elemento da nossa força naval foi tão singelamente exposto a semelhante situação, pois teria sido afundado, sem duvida, se não fosse aquele passe ocasional, que inutilizou o motor da minha cúpula**

---

*Capitão Euclides Hermes da Fonseca*  
Comandante do Forte de Copacabana

---

família, resolveram induzi-lo a ir parlamentar com o governo, levando condições que sabiam de antemão que seriam inaceitáveis. Esse ato dos oficiais restantes para com o Capitão Euclides Hermes da Fonseca era ditado por um sentimento de gratidão para com o chefe que sempre lhes dera as maiores provas de amizade, e que naquela hora demonstrava rara coragem.

O comandante partiu, tendo antes entregado o comando do Forte ao depoente. Aguardaram comunicação direta do Comandante até cerca de 1 hora da tarde. Nessa hora, o depoente atendeu ao telefone e ouviu esta frase (mais ou menos):

— Quem fala aqui é o Coronel Malan; o Capitão Hermes está preso; vou passar-lhe o telefone para falar com o Senhor.

De fato, a seguir, falou-lhe o Capitão Hermes, prevenindo-o da sua prisão e de não haverem sido aceitas as condições por ele propostas. Acrescentou que o governo determinava que a rendição se fizesse dentro de quinze minutos e deste modo: cada um saíria do forte, isoladamente e desarmado, indo entregar-se às tropas mais próximas. Terminou pedindo que poupassem Copacabana e a cidade.

O depoente nada respondeu. O ardil de enviar o Capitão Euclides como parlamentar surtira efeito. Reunidos os companheiros, oficiais e soldados, resolveram abandonar para que um bombardeio (do Forte, e contra ele) não fosse provocar mais vítimas estranhas à questão. Os presentes, em número de 28, antes de sair gravaram com um prego os seus nomes no muro do Forte.

Decididos como estavam de ir até ao fim com a causa que haviam abraçado, com a qual haviam empenhado a sua honra e dignidade, foram todos unânimes em que se abandonasse o Forte e fossem, armados de fuzil e revólver, entregar a vida à primeira tropa que encontrassem. Saíram, pois, todos armados e juntos, a fim de mostrar que repeliam as condições do governo. A bandeira do Forte foi fragmentada em vinte e oito pedaços; cada um recebeu o seu, o depoente guardou o seu e o que era destinado ao Capitão Euclides.

Marcharam pela Praia de Copacabana mais de um quilômetro sem encontrar tropa. Em caminho explicavam aos moradores os motivos porque haviam abandonado o Forte. Foram assim até a altura do Hotel Inglês, onde beberam água.<sup>36</sup>

O comandante das Forças de Ataque, Coronel João Nepomuceno da Costa, tinha sob as suas ordens um Esquadrão de Cavalaria, um Batalhão e

duas Companhias do 3º Regimento de Infantaria, um Batalhão de Caçadores, uma Bateria da Marinha e uma Bateria de Montanha, fazendo mais de 600 homens. Ao avistar os revoltosos que haviam saído e avançavam pela calçada da praia, pensou, no primeiro momento, que essa sortida não fosse para atacar as suas forças, tal era a superioridade que desfrutava. Supunha que eles queriam se entregar.<sup>37</sup>

Siqueira Campos prosseguiu no seu depoimento:

“...Continuando o seu trajeto já haviam encontrado oficiais e praças do 3º Regimen-

---

---

**Decididos como estavam de ir até ao fim com a causa que haviam abraçado, com a qual haviam empenhado a sua honra e dignidade, foram todos unânimes em que se abandonasse o Forte e fossem, armados de fuzil e revólver, entregar a vida à primeira tropa que encontrassem**

---

---

to, que lhes gritavam de longe que se rendessem, ao que eles respondiam que fizessem fogo contra eles. Continuaram pela praia até a rua que passa em frente à Igreja sita na Praça Serzedelo Correia; aí receberam os tiros e começou o tiroteio.

A princípio ficaram em pé na calçada da Avenida Atlântica e depois passaram à praia. Pouco tempo antes um civil se havia aproximado do grupo e, mostrando-se indignado com a situação, pediu uma arma; como o Tenente Nilton tinha um fuzil e um revólver, passou-lhe o fuzil; o depoente entregou-lhe também o fragmento da bandeira destinado ao Capitão Euclides. O tiroteio continuou forte por parte dos atacantes e pouco intenso do lado dos que acompanhavam o depoente, que recomendava poupar a munição a fim de não caírem prisioneiros por falta dela. Começaram a cair os feridos; o primeiro foi o Tenente **Eduardo Gomes**; seguiu-se-lhe o civil, que tombou sem pronunciar palavra nem fazer nenhum gesto; depois o Tenente Nilton, que se queixou da perna quebrada; depois o depoente com uma bala na região abdominal, e que apesar de ferido, escutava que o tiroteio continuava, agora reforçado por metralhadoras. No meio da ação, notou que alguns de seus companheiros queriam cessar fogo; disse então ao Tenente Carpenter que dirigisse esses tais desarmados no rumo da Igreja e que ele, Carpenter, com os mais que ficassem, não atirassem nessa direção. Sabe que alguns saíram; não pôde verificar porque estava ferido e deitado na areia. Momentos depois o tiroteio cresceu de intensidade, enquanto do lado do depoente só um ou outro respondia. Afinal, o depoente ouviu gritos e escutou estas palavras: 'levantem, levantem'; viu o Tenente Nilton, mesmo deitado, usar do seu revólver, gesto que ele não pôde imitar por

falta de forças. As tropas do governo aproximaram-se e transportaram a braços o depoente."<sup>18</sup>

O combate durara das 13h45 até às 15 horas. No local faleceram quatro praças – os Soldados Manoel Antônio dos Reis e Hildebrando da Silva Nunes e mais dois que permanecem desconhecidos até hoje – e o civil Otávio Correia. Ficaram feridos Siqueira Campos, Eduardo Gomes, Nilton Prado e Tamarindo Carpenter, duas praças e o Sargento eletricitista José Pinto de Oliveira. No Hospital Central do Exército, acabaram falecendo os Tenentes Nilton Prado e Tamarindo Carpenter e o Sargento eletricitista José Pinto de Oliveira.

Dos 28 remanescentes, até hoje não se sabe, exatamente, quantos combateram até o fim. Logo no início, alguns abandonaram a marcha, e outros o fizeram já no decorrer da luta. A reportagem da *Gazeta de Notícias* de 7 de julho de 1922 registrou como sendo 18. Mais tarde, Coelho Neto fez o poema intitulado "Os Dezoito do Forte", que, publicado pelo *Correio da Manhã* de 2 de setembro de 1923, colaborou para consagrar este número. A partir daí, a história, ao se referir aos acontecimentos, fala sempre nos "18 do Forte".

Ignorando o que se passava na Praia de Copacabana, o Encouraçado *São Paulo* regressava ao interior da baía, fundeando no poço, com o ferro de boreste. Sem que os dois protagonistas soubessem, os mesmos acontecimentos ainda iriam se repetir mais tarde, na manhã de 4 de novembro de 1924, desta vez com os papéis trocados.

O dia 5 de julho de 1922 marcou o início do "Tenentismo" e do fim da República Velha, que ainda sobreviveria com mais oito anos de agonia, resistindo teimosamente às mudanças que, não feitas

CLAW

pelas elites detentoras do poder, seriam trazidas pelos inúmeros movimentos militares que se seguiram e, finalmente,

pela união dos mesmos com a oposição política. Culminaria com a vitória da revolução de 3 de outubro.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Revolução de 1922 /; Tenentismo;

### BIBLIOGRAFIA

1. RAJA GABAGLIA, Laurita Pessoa. *Eptácio Pessoa*. Rio de Janeiro. Livraria José Olympio Editora, 1951, v.2, p.574.
2. RAJA GABAGLIA, Laurita Pessoa. Op. cit., p. 574.
3. TÁVORA, Juarez. *Uma vida e muitas lutas - Da Planície à Borda do Planalto*. 2ª edição. Rio de Janeiro. Livraria José Olympio Editora, 1963, v.1, p.117.
4. TÁVORA, Juarez. Op. cit., p.117.
5. BRASIL. Ministério da Marinha. Livro de Quarto do Contratorpedeiro *Paraná*. Serviço de Documentação da Marinha. Microfilme 858. q. 1670. s.d.
6. BRASIL. Ministério da Marinha. Livro de Quarto do Encouraçado *São Paulo*. Serviço de Documentação da Marinha. Microfilme 1042. q. 2037. s.d.
7. TÁVORA, Juarez. Op. cit., p.118.
8. SILVA, Hélio. *1922 - Sangue na areia de Copacabana*. Livraria Civilização Brasileira, 1964, v.1, p.200.
9. TÁVORA, Juarez. Op.cit., p.118.
10. SILVA, Hélio. Op.cit., p.201.
11. "Movimento sedicioso". *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 7 de julho de 1922. p.3.
12. SILVA, Hélio. Op. cit., p.205.
13. SILVA, Hélio. Op. cit., p. 207.
14. FONSECA FILHO, Hermes. *Marechal Hermes - Dados para uma biografia*. Rio de Janeiro, s.e., 1961, p.273.
15. SILVA, Hélio. Op.cit., p.126.
16. *Ibid.*
17. TÁVORA, Juarez. Op.cit., p.121.
18. "Movimento Sedicioso". *O Estado de São Paulo*. Op.cit.
19. SILVA, Hélio. Op.cit., p.127.
20. VEIGA MIRANDA, João Pedro. *Um depoimento para a História*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro. Arquivo Eptácio Pessoa, pasta 55, 1926. p.12.
21. BRASIL. Ministério da Marinha. Livro de Quarto do Encouraçado *Minas Gerais*. Serviço de Documentação da Marinha. Rio de Janeiro. Microfilme 1.042. q.1669-1671.
22. BRASIL. Livro de Quarto do Encouraçado *São Paulo*. Op.cit. q. 2037-2039.
23. BRASIL. Ministério da Marinha. Livro de Quarto do Encouraçado *São Paulo*. Op.cit. p.2039.
24. VEIGA MIRANDA, João Pedro. Op.cit., p.11.
25. "Movimento Sedicioso". *O Estado de São Paulo*. Op.cit.
26. BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório do comandante do Encouraçado *São Paulo*, Capitão-de-Mar-e-Guerra João Antônio da Silva Ribeiro, ao comandante da 2ª Divisão Naval, de 18 de julho de 1922.
27. BRASIL. Ministério da Marinha. Livro de Quarto do Encouraçado *Minas Gerais*. Op. cit. q.1673-1674.
28. PROCESSO CRIMINAL. Depoimento de Siqueira Campos. V.8, p.1.920.
29. *Ibid.*

30. BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório do encarregado geral da Artilharia do Encouraçado *São Paulo*. Capitão-de-Corveta Guilherme Riecken, ao comandante. Rio de Janeiro, 11 de julho de 1922.
31. Idem.
32. Idem.
33. BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório do Comandante do Encouraçado *São Paulo*. Op.cit.
34. "O Levante do Forte de Copacabana". *A Noite*. Rio de Janeiro. 1<sup>a</sup> de fevereiro de 1927, p.1.
35. VEIGA MIRANDA, João Pedro. Op. cit, p.30-31.
36. PROCESSO CRIMINAL. Depoimento de Siqueira Campos. V.8, p.1.920.
37. BRASIL. Ministério da Guerra. Relatório do Comandante das Forças de Ataque ao Forte de Copacabana. Coronel João Nepomuceno da Costa, ao comandante da 1<sup>a</sup> Região Militar, General Carneiro Fontoura. Rio de Janeiro, 13 de julho de 1922.
38. PROCESSO CRIMINAL. Depoimento de Siqueira Campos. V.8, p.1.920.

O homem mais poderoso é o que se  
faz dono de si mesmo.

*Sêneca*

# CIAW

## CURSOS DE APERFEIÇOAMENTO AVANÇADO

### - CARTAS ELETRÔNICAS DE NAVEGAÇÃO

Este trabalho foi escolhido pelo CIAW para publicação na RMB por ser considerado dos melhores do CAA de 1999.

Foto: AEROCOLOR



# CARTAS ELETRÔNICAS DE NAVEGAÇÃO:

Formato *raster* x Formato vetorial

WELTER JOSÉ PAIVA JUNIOR  
Capitão-Tenente

---

## SUMÁRIO

### INTRODUÇÃO

#### CARTAS ELETRÔNICAS DE NAVEGAÇÃO

Características básicas das cartas eletrônicas

A equivalência da CEN com a carta em papel

#### FORMATOS PARA AS CARTAS ELETRÔNICAS

Formato matricial ou *raster*

Formato vetorial

#### VANTAGENS DAS CEN EM RELAÇÃO ÀS CARTAS EM PAPEL

#### SISTEMAS DE INFORMAÇÃO E DE APRESENTAÇÃO DE CEN

Considerações iniciais

Composição básica

#### PADRÕES E ESPECIFICAÇÕES ADOTADOS PARA OS ECDIS

Publicação Especial nº 57 (S57)

Publicação Especial nº 52 (S52)

#### ECDIS: CONFIGURAÇÃO

Hardware

Software

Dados

#### VANTAGENS DOS ECDIS

#### DIFICULDADES DE IMPLEMENTAÇÃO PARA OS ECDIS

#### CONCLUSÃO

## RESUMO

*O presente trabalho teve como propósito estudar as cartas eletrônicas de navegação, fazendo parte dos chamados sistemas de informação e apresentação de cartas eletrônicas ou compondo, com ferramentas menos sofisticadas, instrumentos que ofereçam dados de navegação ao usuário no mar, visando a atingir padrão superior de segurança na condução de embarcações. Foi verificado que as mesmas representam tecnologia bastante recente e poderosa, mas que ainda possuem várias dificuldades e obstáculos relacionados à concepção, formatos adotados e, principalmente, procedimentos para disponibilizá-las em escala global. Percebeu-se, inclusive, que os padrões mundiais estabelecidos ainda estão consolidando-se e não há, no momento, consenso do melhor método para mantê-las atualizadas.*

## INTRODUÇÃO

Há muito as cartas náuticas constituem instrumentos fundamentais para a segurança da navegação. No passado, nações que as utilizaram como fonte de consulta ao cruzar os oceanos – mesmo confeccionadas a partir de dados precários – durante o ciclo das Grandes Navegações alcançaram indiscutível predominância e *status* privilegiado no cenário mundial.

Agência intergovernamental de âmbito global, a Organização Hidrográfica Internacional (OHI) foi criada para, entre outras atribuições, elaborar as necessárias normas mundiais para as cartas de navegação. A partir dos anos 70, esta instituição iniciou o desenvolvimento de ambiciosos projetos, preocupada com a adequada representação e compilação das informações hidrográficas levantadas e o efeito direto que as mesmas exerciam sobre a segurança da navegação.

Em termos práticos, entretanto, verificou-se que a produção das cartas náuticas, há tempo efetuada com método científico mas de forma totalmente manual, não acompanhava as crescentes necessidades do usuário marítimo. Graças às extraordinárias conquistas no campo da informática, foi possível o desenvolvimento de rotinas eletrônicas para a execução destes serviços.

Surgia então a técnica de digitalização das cartas náuticas, possibilitando ganhos em produtividade, redução de erros e incorre-

ções, seleção de informações cartográficas relevantes e atualização de uma carta num espaço de tempo cada vez mais diminuto após sua publicação.

Dados cartográficos obtidos e armazenados em meio digital tornaram-se, desta forma, objetivo fundamental a guiar os trabalhos dos serviços de hidrografia. A ampliação do conceito de banco de dados e o maior domínio na construção dos mesmos levou à inevitável questão: “por que não usar essas informações digitais para fornecer dados de navegação ao usuário no mar, de forma dinâmica e interativa?”. Buscava-se produzir a carta do futuro, substituta (com avanços) das seculares cartas náuticas em papel: a carta eletrônica de navegação, nova mídia digital e base para um Sistema de Informação e Apresentação de Cartas Eletrônicas, composto por um console de navegação com apresentação em vídeo e possibilidade de monitorar posição e intenção de movimento de um navio em relação a obstáculos e perigos na superfície ou submersos, com alertas para ações evasivas.

## CARTAS ELETRÔNICAS DE NAVEGAÇÃO

As cartas eletrônicas de navegação – CEN (*electronic nautical chart – ENC*) foram desenvolvidas para oferecer a visualização da posição atualizada de um navio, constituindo-se no “pano de fundo” para a navegação em uma escala confortável, escala esco-

lhida pelo navegante. Quando em uso, as CEN eliminam o tedioso trabalho de plotar posição e rumos executado nas cartas em papel.

Seu desenvolvimento iniciou-se, no setor privado, em meados dos anos 70. Era feito um acompanhamento a certa distância por parte das agências hidrográficas oficiais de vários países, sem contudo ocorrer um maior envolvimento, preocupadas à época com a laboriosa e complexa produção das cartas em papel.

Na década de 80, entretanto, a diversidade dos produtos oferecidos tornou clara a necessidade das autoridades governamentais intervirem no processo, pelo bem da segurança da navegação. A tecnologia havia avançado de tal forma que grandes esforços eram feitos não só para criar novos métodos ou rotinas digitais na produção de cartas náuticas, mas também surgia a possibilidade de passar a editar cartas em mídia eletrônica.

Em 1986 a Organização Hidrográfica Internacional, ciente da introdução definitiva desta nova e atraente tecnologia, realizou conferência com seus estados-membros para avaliar o estágio de evolução de cada um na matéria e iniciar a especificação de normas a serem seguidas por todos. Como resultado imediato, conseguiu-se a definição de alguns termos básicos relacionados ao assunto e a análise dos padrões mínimos de segurança que estes sistemas ofereceriam, necessários para a adoção na navegação comercial em escala global.

Em 1987, em conjunto com a Organização Marítima Internacional (IMO), (agência de regulação que emprega convenções internacionais, regulamentos e outros instrumentos legais para forçar o uso de normas de navegação comuns entre seus membros constituintes), foram estabelecidos padrões de perfor-

mance, conteúdos mínimos, especificações para *display* e formato de dados para intercâmbio entre produtores de informação.

### *Características básicas das CEN*

A tecnologia por trás das cartas eletrônicas é bastante diferente da adotada para a tradicional carta de papel. Os navegantes dispõem de uma posição do navio rigorosamente determinada por DGPS\* e podem manipular diversas informações além daquelas anteriormente oferecidas. Como exemplo, o usuário pode facilmente aumentar a apresentação da carta para além da escala para a qual a mesma foi construída. Por outro lado, pode simplificar o que é mostrado no monitor, tornando disponíveis somente as informações que julgue necessárias e suficientes para determinada situação de trabalho.

Para a produção de cada documento eletrônico, são usados, como base de digitalização, os fotolitos originais das cartas com as maiores escalas existentes, de modo a oferecer precisão e um maior nível de detalhamento de cada área. Em alguns locais, contudo, poderá não ser possível ou mesmo não haverá disponibilidade de documentos originais com este grau de precisão. O produto eletrônico deverá então ser suplementado e enriquecido pelas mais confiáveis fontes existentes, incluindo informações locais. Ao final, o objetivo é dispor de um documento eletrônico mais rico que aquele em papel, pela contribuição das mais diversas origens.

### *A equivalência das CEN com a carta em papel*

As cartas cobrindo a costa de determinados países são de qualidade variável, as mais velhas sendo baseadas em levantamentos

\* N.R.: DGPS – *Diferencial Global Position System* – Moderno sistema de navegação com satélite que fornece a posição do móvel com precisão e constantemente. (Ver RMB 3º Trim./1995 – pág. 85 a 107)

hidrográficos efetuados, às vezes, no século passado. Tais cartas não estão de acordo com as modernas especificações da Organização Hidrográfica Internacional e, de acordo com os cronogramas estabelecidos para a realização de novos levantamentos, este trabalho só estará finalizado provavelmente em algumas décadas.

Por esta razão, diversos Serviços Hidrográficos ao redor do mundo decidiram digitalizar as cartas disponíveis e estabelecer seus bancos de dados próprios, antecipando os requerimentos para as futuras cartas eletrônicas vetoriais.

Para assegurar que haja disponibilidade uniforme, a IMO estabeleceu requisitos mínimos para estes documentos. Os mesmos determinam como uma carta eletrônica de navegação deve ser constituída para uma adequada substituição da andaina de cartas em papel, em cumprimento à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida no Mar (SOLAS 1974).

A Regulamentação 20 do capítulo V do documento acima estabelece que todo navio deve carregar "cartas adequadas e atualizadas..." e a Regulamentação 5 do capítulo I (ibid.) especifica que cabe à autoridade oficial de cada país permitir que "equipamento equivalente seja instalado ou carregado... se for considerado satisfatório por testes...(que o equipamento) seja pelo menos tão eficiente quanto requerido por regulamentações atualizadas" (Vieira, 1993:5).

## FORMATOS PARA AS CARTAS ELETRÔNICAS

Em termos de tecnologia existente, a elaboração das cartas eletrônicas usa um dos seguintes formatos: matricial ou *raster* e vetorial.

Na escolha entre a reprodução em cartas *raster* e a representação em cartas vetoriais é importante ter em vista a necessidade espe-

cífica de cada usuário, deixando claro que um formato não é intrinsecamente melhor que o outro. Muitos usuários usam ambos, inclusive, indistintamente.

### *Formato matricial ou raster*

A palavra *raster* se refere ao modo pelo qual as imagens vão ser armazenadas e visualizadas. Imagens *raster* são vistas como linhas e colunas contínuas de diferentes pontos coloridos, os *pixels* (*picture element*). As cartas *raster* são o fruto da scannerização (passagem de um documento num leitor ótico que transforma seus elementos em dados digitais) do original cartográfico a partir do qual foi construída a carta em papel de referência. O resultado deste processo se consolida com as bases positivas ficando digitalmente combinadas numa imagem *raster*. É um processo eletrônico de divisão do espaço de dados em células, elementos básicos para uma apresentação em grade ou matriz regular, com a correspondente codificação para cada célula ou *pixel*.

Quando uma carta *raster* é desenhada num monitor, ocorre a transferência da imagem armazenada na memória do computador e a imediata apresentação do documento na tela do mesmo. É possível efetuar *zoom*, mas paga-se o preço de toda a imagem mudar de tamanho, para mais ou para menos, incluindo os textos que por ventura existam e, principalmente, os símbolos representados, limitando assim o número de ampliações/reduções a serem feitas, pois ocorrerá, obviamente, uma perda da informação disponibilizada em decorrência do aumento do tamanho da célula.

Não é possível obter quaisquer informações a respeito dos objetos presentes. Com cartas no formato matricial, o que se vê na tela do monitor é o mesmo que se tem no original da respectiva carta em papel.

Os dados *raster* estão atualmente bastante disseminados entre os usuários da carto-

grafia náutica. Sua popularidade e a fácil assimilação forçam a possibilidade de aceitação dos mesmos como produto autorizado pelos Serviços Hidrográficos. A maioria desses serviços estabeleceram as cartas *raster* como um produto interino até que estejam disponíveis as cartas vetoriais no formato oficial S57 determinado pela Organização Hidrográfica Internacional. Fica claro também, por suas características específicas de simplicidade na estrutura de dados e baixo custo de produção, que os produtos *raster* vão continuar como uma importante ferramenta mesmo depois da implementação completa dos dados vetoriais.

Como já foi dito, a formação dos dados matriciais obedece, rigorosamente, o documento cartográfico original. Daí advêm suas principais desvantagens: há um volume de dados muito superior se comparado com o formato vetorial; um aumento no tamanho das células provoca perda de informação e há dificuldade de estabelecer união entre arquivos distintos.

Outro aspecto a ser citado é que nas cartas *raster* a informação não se apresenta de forma seletiva. Numa carta vetorial, como veremos, cada tipo de dado é armazenado como uma camada distinta em um banco de dados. Assim, algumas destas camadas podem ser suprimidas ou mesmo omitidas pelo usuário se não forem de interesse.

### **Formato vetorial**

Cartas vetoriais são confeccionadas a partir do mesmo original citado para as cartas *raster*, mas com os elementos gráficos traduzidos como pontos, linhas e polígonos; e incorporando um banco de dados onde estão armazenadas as mais diferentes informações relativas a todos os objetos presentes na carta. Este banco é utilizado, então, de duas formas:

Primeiro, linhas individuais e símbolos são extraídos para desenhar a carta na tela. Isso não necessita ser feito da mesma maneira que nas cartas em papel: símbolos diferentes podem ser usados; a própria apresentação na tela pode ser diferente, com informações desnecessárias sendo omitidas ou ainda a carta sendo rotacionada para uma orientação específica, conforme o desejo do usuário.

Depois, o banco de dados pode ser questionado para se obter informações adicionais sobre determinado símbolo ou mostrar dados com determinada característica. Pode, por exemplo, "iluminar" as profundidades menores que certo valor significativo.

Quando uma carta vetorial é mostrada num monitor, o banco de dados associado à mesma disponibiliza as informações existentes. Textos e símbolos são desenhados no tamanho apropriado. Conforme se utiliza o *zoom*, o nível de detalhes pode ser ajustado para simplificar a representação. Esta possibilidade de efetuar ajustes no nível de apresentação faz o uso das cartas vetoriais consideravelmente mais flexível que as matriciais (as *rasters*). O que deve ficar claro é que o *zoom* não introduz qualquer informação a mais que aquela contida na carta em papel de origem.

A correção das cartas eletrônicas, assim como ocorre com a carta de papel, constitui tarefa essencial. As informações que compõem a base de dados cartográficos dos sistemas de carta eletrônica, em formato padrão estabelecido pelos Serviços Hidrográficos, são fornecidas em disco. Os elementos para atualização das mesmas são distribuídos em CD-ROM para navios no porto ou por transmissão via satélite para navios no mar. Essas atualizações, tão automáticas quanto possível, dispensarão os navegantes do tedioso trabalho que têm, no presente, para corrigir suas andainas de cartas de papel.

O uso do formato vetorial supõem algumas **vantagens** decorrentes do processo digital em que está baseado. Podemos citar: boa representação de dados do ambiente visualizado, estrutura compacta, precisão gráfica e a possível recuperação, atualização e generalização de símbolos gráficos e atributos.

As **desvantagens** associadas ao uso de um formato vetorial na construção de cartas eletrônicas de navegação estão associadas, basicamente, ao processo em si, pois envolvem estruturas de dados complexas, com necessidade de pessoal técnico muito qualificado para operá-las, bem como os custos elevados envolvidos.

## VANTAGENS DAS CEN EM RELAÇÃO ÀS CARTAS EM PAPEL

A maior vantagem que a carta eletrônica apresenta sobre a carta de papel é de permitir que o navegante selecione as informações a serem apresentadas em função de suas necessidades presentes. Evita-se, dessa forma, o "congestionamento" de informações excessivas nas mesmas e que não são, simultaneamente, indispensáveis. É preciso, em contrapartida, saber avaliar uma excessiva diminuição do que é apresentado na tela do monitor, sob o risco de reduzir a segurança do navio.

Outro ponto favorável para as cartas eletrônicas de navegação é a flexibilidade – possibilidade de se mover de uma parte para outra do oceano pelo simples movimentação de um *joystick*, ou automaticamente acompanhar o navio, e alterar a escala de apresentação pelo simples toque de botão.

A sistemática de atualização dos documentos provavelmente constituirá um dos maiores incentivos para a migração para esta nova tecnologia, pois será feita automaticamente, sem participação do navegante e de forma bem mais precisa.

## SISTEMAS DE INFORMAÇÃO E APRESENTAÇÃO DE CEN

### *Considerações iniciais*

As cartas eletrônicas de navegação necessitam de um suporte para que possam cumprir de forma completa o propósito para o qual foram criadas. O complemento ideal para estes documentos digitais repousa sobre um novo conceito, os Sistemas de Informação e Apresentação de Cartas Eletrônicas, do inglês *Electronic Chart Display and Information System*, ou ECDIS, que identifica um tipo de ferramenta para representação de cartas náuticas em computador.

É importante notar inicialmente que uma carta náutica visualizada no monitor de um computador é só um dos aspectos de um ECDIS. Como uma alternativa *high-tech* para a secular prática de plotar a posição e o rumo de um navio numa carta em papel, estes sistemas são considerados mundialmente como um real avanço na segurança da navegação, unificando diversas tecnologias em plataforma única.

Tais equipamentos estão voltados, basicamente, para grandes navios onde a segurança é fundamental, principalmente em situações limites ou com pequena margem para manobra. Os ECDIS têm a capacidade de integrar diferentes formas de posicionamento para surgir com uma solução adequada mesmo quando outros sensores encontrarem-se indisponíveis.

Numa análise preliminar, o sistema substitui a mesa de navegação tradicional e está destinado a permitir que aqueles serviços antes realizados com a carta em papel sejam feitos de forma mais rápidas, fácil e precisa, num computador. Isso inclui planejamento de derrota, entrada de observações, instruções e notas, determinação de posição e, finalmente, atualização das cartas, com a ajuda de Avisos aos Navegantes digitais. Outros dis-

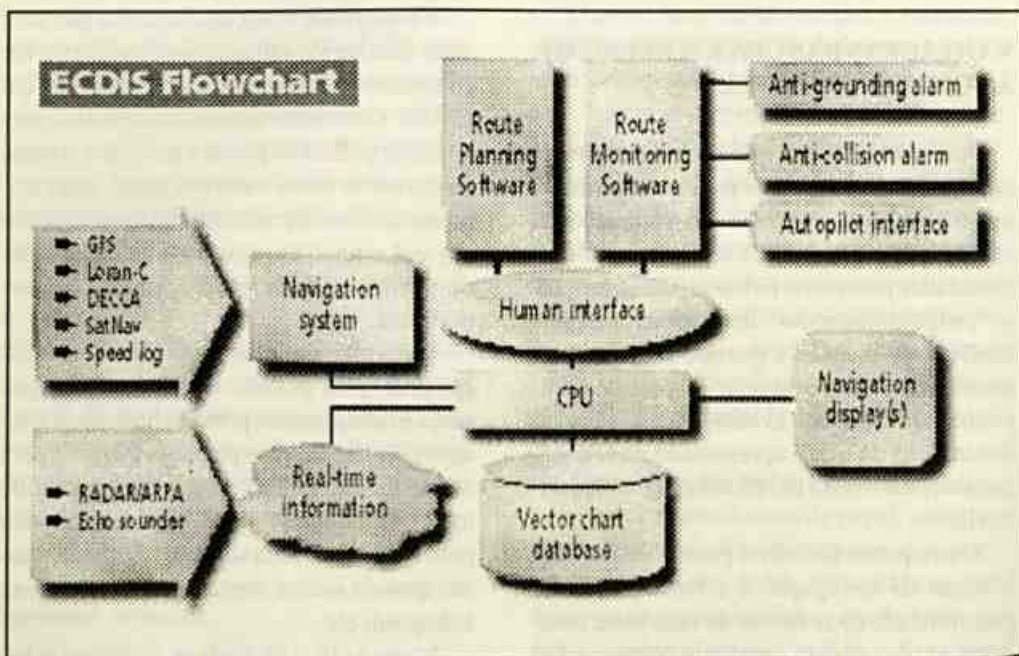
positivos de bordo também estão integrados com os ECDIS, como controle de motores de propulsão, DGPS, radares, ecobatímetros, agulha giroscópica, piloto automático.

### Composição básica

Mais que um dispositivo gráfico, um ECDIS é um sistema de navegação em tempo real que combina informações cartográficas, posicionamento e dados textuais. Qualquer tipo de ECDIS possui essencialmente quatro componentes básicos: um processador computadorizado, uma base de dados digitais (a carta eletrônica propriamente dita); os sensores

de dados para navegação (DGPS, eco, radar, ARPA, etc.) e um monitor colorido de alta resolução, oferecendo o seguinte desempenho:

- dados cartográficos digitais fornecem os elementos gráficos e numéricos de uma carta;
- posição do navio é obtida de forma contínua de um sistema de navegação corrigida GPS;
- rumo, velocidade e tempo a percorrer são calculados até o próximo ponto de mudança de rumo;
- imagem radar tratada do ambiente ao redor do navio (ecos dos pontos mais próximos da costa, bóias, outros navios etc.).



É indispensável que certos elementos essenciais para a segurança do navio sejam apresentados permanentemente: a isóbata de segurança (função do calado), a linha da costa, os principais auxílios à navegação etc. Os símbolos adotados são normatizados e, sempre que possível, idênticos aos utilizados nas cartas de papel.

### PADRÕES E ESPECIFICAÇÕES ADOTADOS PARA OS ECDIS

A contribuição para uma navegação segura no mar é a principal função de um ECDIS, mas este objetivo não será atingido caso não haja uniformidade de procedimentos. Um mecanismo fundamental para alcançar este

propósito é a perfeita padronização. As mais diversas autoridades internacionais estão envolvidas no desenvolvimento das precisas especificação para os ECDIS.

As especificações preparadas pela OHI e pela IMO estabeleceram em minúcia os detalhes sem os quais não seria possível que os fabricantes desenvolvessem seus equipamentos de ECDIS. A OHI vem trabalhando através de seu Comitê para Intercâmbio de Dados Digitais e dos Grupos para Desenvolvimento de Especificações, a fim de cobrir todo o conteúdo das cartas eletrônicas e aspectos relativos à apresentação das mesmas em monitores de diferentes fabricantes.

### ***Publicação Especial nº 57 (S57)***

A Organização Hidrográfica Internacional, desde 1984, tem a responsabilidade de desenvolver e padronizar os elementos das cartas vetoriais, almejando sua uniformidade internacional. Foram realizados estudos relativos à segurança, funcionalidade, conteúdo das cartas, atualização e performance dos sistemas. Um modelo teórico de dados, um catálogo de objetos e uma especificação para a produção das cartas eletrônicas de navegação para ECDIS foram definidos e publicados como a *Special Publication nº 57 (S57) – IHO Transfer Standard for Digital Hydrographic Data* (Especificações para Intercâmbio de Dados Digitais).

O catálogo de objetos está para os ECDIS assim como a INT 1 (a Carta 12000 – Símbolos, Abreviaturas e Termos) está para as cartas em papel: uma lista das classes de objetos hidrográficos que podem ser adotados para representação. Na verdade, a INT 1 encontra-se praticamente toda inserida naquele catálogo. A publicação S57 contém também a descrição dos formatos (chamados formatos S57) para troca de dados digitais em cartas náuticas eletrônicas, ou seja, o formato que vai permitir a Serviços Hidrográficos de todo o

mundo produzir, compilar, trocar entre si e atualizar os dados digitais de suas cartas eletrônicas de navegação.

Foi produzido um catálogo, publicado como um apêndice da S57, com o título *Mariner's Navigational Objects (NavObj)*. O fornecedor de um ECDIS deve garantir que estes objetos possam ser gerados, editados ou deletados como o estabelecido, instalando essa biblioteca digital em sua unidade com as instruções e definições para símbolos, bem como a calibragem apropriada das cores, o que garante que as cartas sejam visualizadas de forma idêntica em qualquer sistema.

Além disso, os dados S57 devem ser encapsulados de acordo com o padrão ISO-8211 da *International Organization for Standardization (ISO)*, o que garante que os dados dos vários serviços hidrográficos se tornem compatíveis entre si e possam ser lidos por todos os sistemas existentes.

### ***Publicação Especial nº 52 (S52)***

Por outro lado, a S57 não estabelece qualquer informação concernente com a simbolização da carta ou a apresentação da mesma na tela. Tais assuntos são abordados pela segunda especificação da OHI para ECDIS, a biblioteca de apresentação (*Presentation Library – PRESLIB*), publicada na *Special Publication nº 52 (S52) – Specifications for Charts Content and Display Aspects of Ecdis*. A apresentação da carta é gerada pelo apropriado acesso a cada objeto que é retirado da biblioteca, de acordo com suas características.

A S52 é um padrão que define e descreve a aparência, conteúdo e fontes usadas nos monitores empregados pelos navegantes. Estes padrões constituem convenção internacional e repercutem no que o usuário verá quando usar um ECDIS nas várias formas de navegação existentes.

## ECDIS: CONFIGURAÇÃO

Um ECDIS inclui *hardware*, *software* e, principalmente, dados.

### Hardware

Fisicamente, o equipamento consiste de um computador com grande capacidade gráfica de processamento e armazenamento (disco rígido com bastante espaço de memória) e um monitor de alta resolução. Importantes também são as conexões com os outros sensores da embarcação. O *hardware* de um ECDIS deve obedecer os já citados padrões da *International Electrotechnical Comite* para cada item de equipamento. Os mesmos devem ser também robustos e próprios para uso em ambientes marinhos.

### Software

O *software* responsável pela visualização das cartas eletrônicas consiste da interface com o usuário que efetua a leitura dos dados e permite a apresentação no monitor e, em conjunto com a carta na tela, oferece menus, botões e chaves para operação do sistema.

De forma concisa, são as seguintes as características que um programa para ECDIS deve possuir (Andreasen, 1994: 24):

- capacidade de ler dados para cartas eletrônicas de navegação (S57) e transferi-los para um sistema de apresentação de objetos (com suas características) de acordo com a biblioteca de apresentação (S52);
- função de acompanhamento do fundo;
- alarme de obstruções e contato com outros meios flutuantes;
- possibilidade de efetuar atualizações;
- funções de trabalho, como entrada de posições fixas, planejamento de derrotas, sondagens e medidas de distâncias.

### Dados

Quem publica os dados oficiais para os sistemas de carta eletrônica são os serviços hidrográficos de cada país, da mesma forma que as tradicionais cartas em papel. Estes órgãos podem também passar à iniciativa privada a responsabilidade pela produção e reservarem para si a prerrogativa de verificar aqueles que cumprem as especificações estabelecidas, bem como certificar os resultados alcançados pelas empresas. Dados não diplomados oficialmente não estão autorizados a serem usados como elemento de consulta para navegação e servem somente como suplemento de cartas oficiais.

Os ECDIS armazenam estes atributos numa base de dados georreferenciada e numa configuração orientada ao objeto. A base de dados da carta é organizada em células que cobrem determinada região, sem descontinuidade ou falhas. As células armazenam todos os objetos náuticos e outros de real interesse à navegação, assim como os criados somente durante a operação do sistema, como pontos de destino (*waypoints*) e linhas de rumo, notas particulares, acompanhamento das posições do navio e de outras embarcações, etc.

### VANTAGENS DOS ECDIS

Talvez a mais importante seja a possibilidade de dispor da posição atual da embarcação na carta e de se manter um acompanhamento contínuo e com precisão. Não há mais distrações ou trabalho paralelo nas tradicionais fainas de marcação visual e plotagem de fixos. O conhecimento constante da posição durante manobras restritas permite uma navegação mais precisa e segura.

O *zoom* pode ser usado para aumentar a escala da carta ou diminuí-la, ou ainda transformar a tela em "janelas", cada uma das quais mostrando o deslocamento do navio em dife-

rentes escalas. Se o navegante desejar explorar caminhos alternativos, o sistema analisa a profundidade avante, estabelecendo um procedimento de viagem em função do calado da embarcação.

As informações das cartas podem ser automaticamente atualizadas, eliminando tarefas manuais e perda de tempo, o que incrementará a segurança para um grande número de navegantes, usualmente alheios a este procedimento. A atualização automática é mais fácil, rápida e menos sujeita a erro que aquelas efetuadas pelo tradicional e trabalhoso método manual. Na verdade, a atualização pode ser efetuada mesmo via satélite, e incorporada automaticamente à base de dados existente.

Múltiplas camadas de informação que não podem ser mostradas simultaneamente numa carta de papel, devido à perda de legibilidade e limitações de escala, podem agora ser incluídas nos dados disponíveis de um ECDIS, transformando-o num Sistema de Informações Geográficas (SIG) marinho. Será possível prover ao navegante acesso a informações significativas que antes não eram visualizadas ou mesmo incluídas nas Ordens de Navegação. Exemplificando, detalhes sobre tubulações e cabos existentes em uma área planejada para fundeio podem ser visualizados em conjunto com informações sobre o tipo e relevo do fundo, etc..

## **DIFICULDADES DE IMPLEMENTAÇÃO PARA OS ECDIS**

Até o presente momento, produção e distribuição dos dados digitais são os pontos

fracos dos ECDIS. Os serviços hidrográficos são autoridades públicas que devem conciliar a produção de cartas em papel com a obtenção de dados digitais. A redução das verbas oficiais e os necessários processos de reestruturação para trabalhar com esta nova tecnologia provocaram a prontificação de tão-somente uma pequena parte da superfície terrestre cartografada de forma digital. Além disso, há a necessidade de converter outras publicações para o formato digital, o que

certamente vai demandar algum tempo. É impossível determinar quanto tempo levará até que uma base de dados digital se estenda de forma padronizada e global e com precisão satisfatória para os propósitos da navegação marítima.

Cartas digitais só podem beneficiar e estimular a segurança da navegação se os dados oferecidos pelas mesmas forem pelo menos tão seguros e confiáveis quanto os das correspondentes cartas em papel que substituirão.

Como não há uma completa cobertura de dados para ECDIS no formato

vetorial, cartas *raster* servem como alternativa prática. Os sistemas baseados neste formato, entretanto, não são capazes de interpretar os dados existentes, a funcionalidade é pesada e não preenche as especificações de um ECDIS.

Afinal, dados *raster* consistem, simplesmente, de figuras formadas por *pixels*, sem atributos associados. O usuário deve estudá-los para reconhecer a qual objeto pertencem.

Mesmo assim, alguns importantes benefícios seriam vislumbrados com o reconhecimento oficial de sistemas operando dados

---

### **A redução das verbas oficiais e os necessários processos de reestruturação para trabalhar com esta nova tecnologia (ECDIS) provocaram a prontificação de tão-somente uma pequena parte da superfície terrestre cartografada de forma digital**

---

matriciais como um equivalente legal das cartas de navegação em papel.

Inicialmente, devemos considerar o que busca o navegante, em termos de auxílio à navegação. Não há preocupação com requisitos mínimos, *performance*, capacidade de sistemas, ou outros aspectos eminentemente técnicos. O que o homem do mar necessita e deseja é um dispositivo preciso e de fácil utilização, com posicionamento contínuo e atualizado para apoiá-lo na coleta de informações para as rotinas de navegação, e que não o desvie de seu propósito principal de levar sua embarcação com segurança até seu destino.

A discussão de utilizar cartas vetoriais ou matriciais parece ter avançado para além da necessidade fundamental de proporcionar segurança ao marinheiro, indo posicionar-se num debate a respeito de formatos de cartas ou padrões para sistemas. Como consequência, deixou-se de se preocupar em oferecer ao usuário marítimo o que este necessita de imediato.

Na verdade, podemos distinguir dois tipos para estes documentos: as cartas oficiais em dados vetoriais, produzidas dentro dos padrões internacionais estabelecidos pela OHI e pela IMO, e publicadas ou sob a responsabilidade e chancela de um serviço hidrográfico nacional; e aquelas feitas de forma privada por empresas do ramo, construídas dentro das mais diversas especificações. Essa dualidade traz, obviamente, problemas para o navegante.

Enquanto isso, já há disponíveis cartas matriciais precisas, consistentes e seguras, desenvolvidas dentro de severos padrões, com detalhados requisitos de *performance*, preparadas para serem usadas em sistemas de navegação específicos para as mesmas, os *Raster Charts Display System* (RCDS).

## CONCLUSÃO

O campo de atuação para os sistemas inteligentes de navegação evoluiu rapidamente. A cada dia mais barreiras são derrubadas e muitos navegantes se rendem ao charme de uma tecnologia que se introduziu de forma definitiva para alterar a condução de navios no mar.

Conforme as novas versões das cartas eletrônicas desenvolvam-se nas próximas décadas, bem como a base de dados espaciais se expanda, os serviços hidrográficos estarão diante de novas questões e desafios. O monopólio da produção e distribuição de cartas náuticas,

como um serviço puramente governamental, desaparecerá, pela enorme demanda reprimida. Empresas passarão a produzir cartas eletrônicas, o que exigirá uma base de dados ampla, organizada e completa, bem como requisitos mínimos rigorosos a serem seguidos.

É cedo para se decretar o fim das cartas náuticas em papel, por todos os problemas envolvidos na criação e evolução das cartas eletrônicas, principalmente as vetoriais, base para os sistemas mais sofisticados e importantes. Entretanto, buscam-se soluções para, de forma imediata, possibilitar a substituição daquelas e, aos poucos, alterar a rotina de trabalho, em viagem e no porto.

A discussão entre os formatos adotados se prende muito mais à disponibilidade atual do que à análise de qual seria o mais apropriado. É fato que, da mesma forma que se tem certeza do melhor aproveitamento dos dados no padrão vetorial, a oportunidade que já é oferecida por cartas matriciais (ou raster), ou seja, compondo uma ferramenta bastante

---

### É cedo para se decretar o fim das cartas náuticas em papel

---

aceitável e confiável, é também bastante atraente e não pode ser desprezada. Falta a necessária convenção mundial e o estabelecimento

de requisitos mínimos para que a mesma se apresente de forma uniforme e confiável em todo o planeta.

## CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ATIVIDADES MARINHEIRAS>/Navegação eletrônica /; Formato raster; Formato vetorial; ECDIS;

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

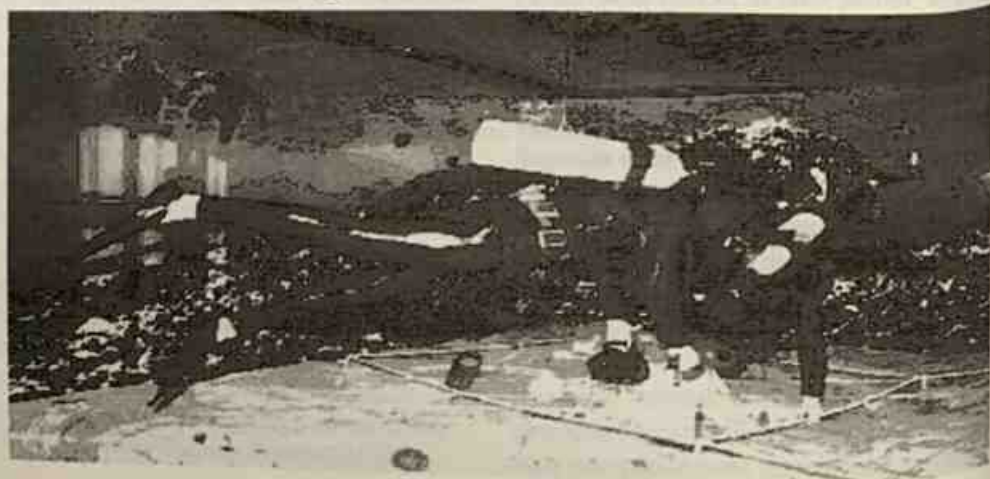
- [1] ALEXANDER, Lee et al. - *A decade of electronic chart development. test and evaluation in the US*. NOAA, Groton: 1995.
- [2] ANDREASEN, Christian - "The IHO, electronic charting & the changing relationship to ports" - *International Hydrographic Review*, Monaco: LXXI (2), p. 23-35, set.1994.
- [3] Clarke, John P. - "The provision of electronic chart Data" - *Hydro International Magazine*, Rotterdam: p. 22-23, abr.1997.
- [4] Consideration of raster chart display system at IMO NAV 44. Disponível:<http://chartmaker.ned.noaa.gov>. [capturado em 3 out.1999].
- [5] EDMONDS, David - "Feedback from users of electronic chart technology" - *Journal of Navigation*: No. 1, p. 141-147, jan. 1999.
- [6] GUY, Neil R. - "Who are the role players in the ECDIS world & what are these roles" - *International Hydrographic Review*, Monaco: LXXV (2), p. 87-96, set.1998.
- [7] International Hydrographic Organization - Special Publication No. 52, Specifications for chart content and display aspects of ECDIS - Monaco: 5 ed,1996.
- [8] International Hydrographic Organization - Special Publication No. 57, IHO transfer standard for digital hydrographic data - Monaco: 3 ed, 1996.
- [9] KERR, Adam J. - "International perspectives on ECDIS" - *International Hydrographic Review*, Monaco: LXXIII (1), p. 115-125, mar.1996.
- [10] MIGUENS, Altineu Pires. "Cartas Náuticas Eletrônicas: uma realidade". IN: *Leituras Selecionadas. [Ocean Voice. Changing the Charts]*. Trad., Niterói, DHN, 1990. 7p.
- [11] O'BRIEN, C.D., D. ACHON & M. CASEY - "A review of the relationship of the ENC and DNC hydrographic vector data products" - *International Hydrographic Review*, Monaco: LXXV (2), p. 117-141, set.1998.
- [12] SPOELSTRA, George G. - "ECDIS and Standardisation" - *Hydro International Magazine*, Rotterdam: p. 58-60, abr.1997.
- [13] VIEIRA, Karla Maria G. - "O preço do ECDIS compensa?" IN: *Leituras Selecionadas. [ECDIS: is it worth ?]*. Trad., Niterói, DHN, 1993. 6p.

# ARQUEOLOGIA SUBAQUÁTICA NO BRASIL

**Uma ambientação criada para mostrar as dificuldades e os desconfortos daqueles que se aventuravam a grandes travessias oceânicas está permanentemente montada no Espaço Cultural da Marinha para dar aos visitantes uma idéia, a mais real possível, da vida a bordo nas embarcações antigas, exibindo um valiosíssimo conjunto de peças resgatadas em diferentes sítios arqueológicos de navios naufragados na costa brasileira entre 1648 e 1916.**

**Estão representadas também as técnicas usadas no trabalho científico de resgate de sítios arqueológicos exibidos em um diorama em tamanho natural.**

**Para saber mais detalhes sobre a arqueologia subaquática no Brasil, visite o Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/n, Praça XV, aberto de terça-feira a domingo das 12h às 16h45min.**



### CARTAS DOS LEITORES

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

### ILHA FISCAL

Diz o ditado que quem vai a Roma e não vê o Papa, nada vê. Também a Cidade Maravilhosa tem um ponto que não deve deixar de ser visto.

O turista que visita o Rio de Janeiro não pode deixar de incluir em seu roteiro a Ilha Fiscal.

Atração principal do passeio que começa no Espaço Cultural da Marinha, com exposições permanentes e temporárias, e se estende a bordo do histórico Rebocador *Laurindo Pitta*, remanescente da Primeira Guerra Mun-

dial, pelas águas tranquilas da Baía de Guanabara, a ilha é mais uma das maravilhas da cidade.

Tudo ali é deslumbrante e bem organizado. A começar pelas funcionárias encarregadas de contar a história da ilha, amáveis e com muito conhecimento.

Nota 10 para a Marinha, que transformou a esquecida Ilha Fiscal em aprazível ponto turístico. Como diz a letra de saudosa valsa, "tudo é encantamento".

(Carmelio Vilela - Recife, PE)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<HISTÓRIA> / Museus /; Ilha Fiscal; Cartas dos Leitores;

# GALEOTA IMPERIAL



**Construída em 1808, em Salvador, na época da vinda de D. João VI para o Brasil, a Galeota Imperial foi trazida para o Rio de Janeiro em 1809, onde serviu à Família Real em passeios e deslocamentos pela Baía de Guanabara.**

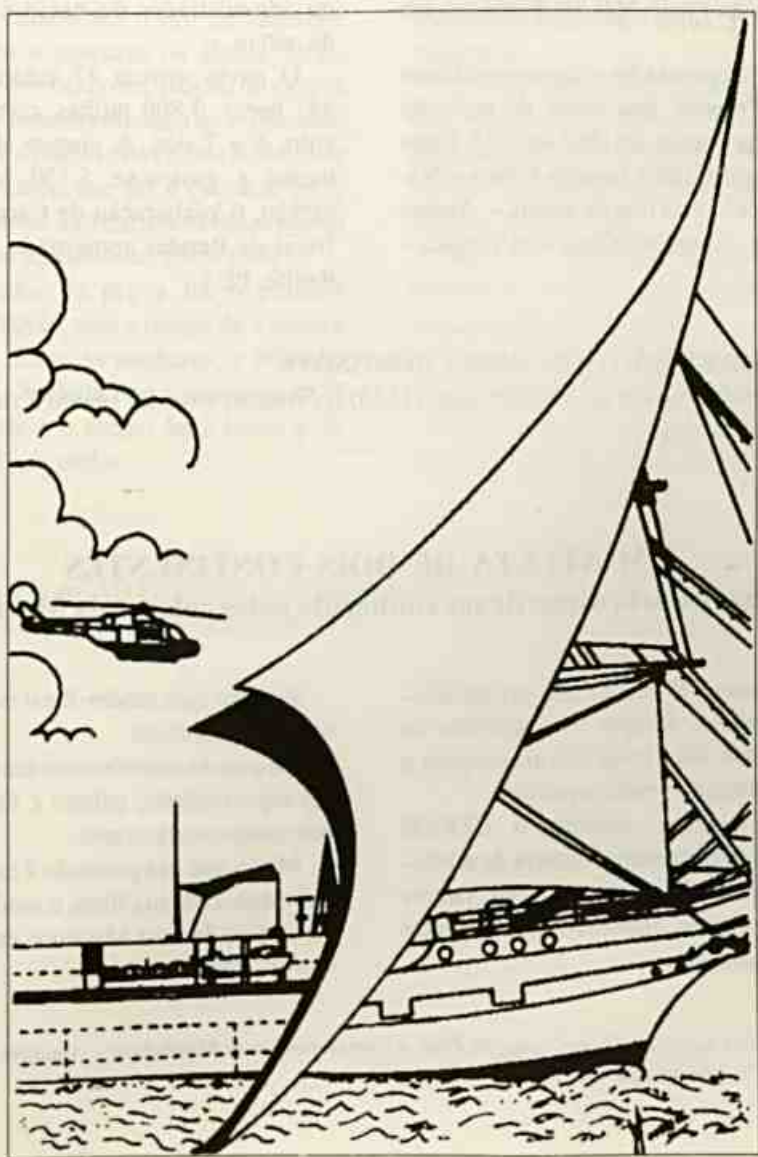
**Modelo sem similar em toda a América, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.**

**A Galeota Imperial foi detalhadamente restaurada para compor o acervo do Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/n, Praça XV, ficando exposta de terça-feira a domingo das 12h às 16h45min.**

# A MARINHA DE OUTRORA

## AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA DE HOJE E DE AMANHÃ

- Primeira viagem a vapor pelo Mediterrâneo
- Um atleta de dois continentes



## PRIMEIRA VIAGEM A VAPOR PELO MEDITERRÂNEO<sup>1</sup>

O que vou narrar agora é um fato que merece ser lembrado, muito embora não faça parte da nossa História Naval. Entretanto, pelas circunstâncias da época do acontecimento, levando-se principalmente o fato dos navios de então ainda serem de tamanho reduzido, é de se admirar como conseguiram arrumar em um espaço tão pequeno numerosos passageiros.

Trata-se da primeira viagem de um navio movido a vapor pelo Mar Mediterrâneo em 1833.

O autor da proesa foi o navio napolitano *François Premier*, que partiu do porto de Marselha, na França, em abril de 1833. Entre as cidades que visitou, figuram Gênova, Nápoles, Siracusa – na ilha de Sicília –, Atenas – na Grécia –, Constantinopla – na Turquia – e outras.

Levava a seu bordo um rei, um duque, um conde, três príncipes, uma princesa, três marqueses, dez barões, um lorde, nove comandantes, um secretário real, dois médicos, um pintor, um alferes, dois oficiais de Marinha ingleses, um mineralogista, dois negociantes, duas madames e seus dois filhos, um capitão de campo, um oficial inglês, um arquiteto, um oficial francês, um botânico, dois ingleses, o filho do administrador do navio e um capitão de navio.

O navio visitou 47 cidades, navegou 541 horas, 3.806 milhas, com velocidade entre 6 e 7 nós. A viagem durou quatro meses e gastou-se 5.550 toneladas de carvão. (Colaboração de Carmêlio Vilela, fiscal de Rendas aposentado, morador de Recife, PE.)

### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<VIAGENS> / Viagem no Mediterrâneo (1833) /; *François Premier* (navio a vapor – 1833); Marinha de Outrora;

## UM ATLETA DE DOIS CONTINENTES

### Uma história digna de ser conhecida pelos colegas da Marinha

Bittencourt, o Bitanca, como era carinhosamente tratado, sempre foi esportista da terra e do mar. Na Escola Naval, integrou a equipe de natação e pólo aquático.

Já na Reserva, quando o CEFAN instituiu os campeonatos Masters de atletismo e natação, ele, enquanto vivo, jamais faltou a um sequer, disputado com exemplar garra e entusiasmo.

Por isso quis render-lhe o meu tributo de colega e esportista.

Saí guarda-marinha com sua turma e, dada sua esportividade, cultura e fina educação, dele muito me aproximei.

Mas o que ora pretendo é que a Marinha saiba que, com sua fibra, o modesto Bitanca participou de uma Maratona em Berlim, no ano de 1986.

<sup>1</sup> N.R.: Crônica baseada no livro *Voyage de Paris a Constantinople*, de Marchebeus – Arquiteto do Governador – em 1839, editado pela Lange Lévy et Comp.

A Maratona, uma das cinco mais badaladas do mundo, pelo menos naquela época, foi disputada por atletas dos dois sexos, em faixa etária que variavam de 15 a 80 anos de idade. A largada foi dada em frente ao famoso edifício do Parlamento, no último domingo de setembro, início do outono sob a brisa fria que molestava os maratonistas. A temperatura era de 9° no momento da largada, às 9 horas, atingindo 17° por volta das 11 horas. O percurso todo plano, de 42.195 metros, foi inteiramente na Berlim Ocidental, através de ruas, avenidas, parques, bosques e florestas. O prefeito da cidade deu o tiro da largada e durante todo o percurso os atletas foram estimulados por tambores, bandas de música e verdadeira muralha humana de assistentes. Entre os participantes estava uma senhora de 70 anos de idade, que fez o percurso em 5 horas e 2 minutos. Em Berlim, as faixas etárias são grupadas de cinco em cinco anos.

O vencedor da prova foi o polonês Boguslaw Psuyer, com o tempo de 2 horas e 11 minutos. Entre as mulheres, a primeira colocada foi Charlotte Teske, com mais de 32 anos de idade e o tempo de 2 horas e 32 minutos e 10 segundos.


Dos 14 mil participantes, 11.450 completaram o percurso dentro das 5 horas e 30 minutos de regulamento. Completaram o percurso, nas faixas etárias mais altas, dentro do prazo, 88 homens de 60 a 65 anos e 34 homens de 65 a 70 anos.

O Brasil, cuja bandeira tremulava ao vento frio entre as de 59 países participantes, concorreu com três participantes: Rogério Murão, mais de 30 anos; Germani Witte, alemão de nascimento mas competindo pelo Brasil; e nosso colega Gustavo Bittencourt, 13º colocado na faixa etária de maiores de 65 anos, com o tempo de 3 horas, 21 minutos e 20 segundos.

À noite houve culto ecumênico ao lado das ruínas da Igreja Memorial dos Hohenzollern, que teve como celebrante um sacerdote de mais de 30 anos, também participante da Maratona.

Este foi Gustavo Francisco Feijó Bittencourt, oficial de Marinha crente, esportista de dois continentes.

Bitanca! Teus colegas e amigos de recordam com saudades. A piscina e a pista do CEFAN sempre lembrarão tua presença assídua e vibrante em nossos Masters.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<EDUCAÇÃO> / Esportes /; Maratonas; Md°O;

# **NAVIO-MUSEU BAURU**

**Incorporado à Marinha Brasileira em 1944, o Contratorpedeiro *Bauru* foi construído nos EUA, tendo servido inicialmente à Marinha daquele país.**

**Durante a Segunda Guerra Mundial, participou de missões de escolta de comboios de navios mercantes, buscas a submarinos alemães e do apoio no transporte de tropas e patrulhamento.**

**Em 1981, foi transformado no primeiro navio-museu do País. Além de seu acervo próprio (canhões, torpedos etc), abriga uma exposição permanente sobre a participação da Marinha na Segunda Guerra Mundial.**

**Atracado no Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/n, Praça XV, o Navio-Museu Bauru fica aberto de terça-feira a domingo das 12h às 16h45min.**

## 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 - 524-9460), que a *RMB* e seus colaboradores o transformarão em uma agradável leitura.

---

## COISAS DA AMAZÔNIA

Era 1967 e a Corveta *Iguatemi* encontrava-se em patrulha pelos rios da Amazônia. Teria que mostrar a bandeira não só na calha principal, mas também nos seus afluentes e furos, pois ali moravam brasileiros que teriam que saber que a Marinha não os esquecia.

Era noite e a corveta subia um furo e a atenção era total para as águas a navegar. Um

vigia de proa, extra, foi escalado, e ia informando o que conseguia ver.

Em dado momento, uma curva mais acentuada fez com que a margem da esquerda cruzasse o furo avante do navio, dando a impressão que a *Iguatemi* estava num "beco sem saída".

O vigia, atento e surpreso, informou de pronto: "Comando-Proa - O rio acabou!"

## A "LEVEZA" DO FERRO

Isso só poderia acontecer na Marinha de antigamente...

Certo comandante, por uma "fortuna do mar" (ou "fortuna de manobra"), perdeu um

dos ferros de seu navio. Como tinha de prosseguir na sua missão e não podendo repor o ferro perdido e, sobretudo, não querendo prejudicar o aspecto marinheiro do navio,

ordenou que se fizesse um ferro de madeira para ocupar o lugar do seu antecessor perdido. O navio era um exemplo de disciplina e todos caprichavam ao máximo.

O ferro de madeira foi feito e pelo amor ao navio do Mestre do Navio, chegou a ser talingado na amarra. Nem mesmo de perto podia-se perceber a falsidade, tão bem tudo ficou.

Eis que, chegando ao próximo fundeio, houve um lapso de memória, e o Comandante mandou largar o ferro de boreste, justamente

## O FURO DO TENENTE

Lá pelos idos do início dos anos 70, servia a bordo de uma das corvetas sediadas em Belém, um tenente vivo, alegre, competente e, acima de tudo, muito safo, não deixava questão em branco.

Certa vez, seu navio fazia uma daquelas típicas missões de apoio às populações ribeirinhas, já tendo o navio deixado muito para trás a calha principal do Rio Amazonas, quando a navegação deparou-se com um problema. Naquele trecho, ainda não cartado, apresentara-se uma bifurcação: prosseguir pelo furo da direita ou pelo da esquerda?

O nosso tenente estava de serviço de oficial de quarto e no passadiço encontravam-se todos: Comandante, Imediato e os outros oficiais do navio.

O impasse estava configurado.

O Comandante, outro safo, quis botar à prova o nosso tenente e perguntou de surpre-

aquele que tinha sido trocado pelo "faz de conta".

O imediatismo da disciplina não faltou e a amarra de boreste foi largada e correu devagar pelo escovém.

Após o tempo regulamentar, o telefonista transmite a ordem do comandante: "Proa-Comando, como diz o ferro?"

O telefonista de proa, estarrecido com o que via mas não passando recibo, informou: "Ferro dizendo para vante, boiando!..."

Obs.: Será que foi verdade?

sa: "Tenente, por qual braço de rio devemos prosseguir?"

O oficial de quarto, após uma breve pausa para criar o clima de suspense, responde demonstrando total convicção: "Pelo da direita, senhor comandante!"

Como teria de prosseguir mesmo, a corveta guinou ligeiramente para boreste e prosseguiu e... alcançou o seu destino!

O santo do tenente era forte!...

É por isso que hoje encontramos nas cartas dos rios da Amazônia o Furo do Paulon.

Obs.: A estória me foi contada no almoço dos almirantes no 22º andar do Edifício Barão de Ladário, como verdadeira. Se é, realmente não sei, mas conhecendo bem o meu segundo-tenente do antigo CT *Pará* da classe *Fetcher*, bem que é possível.

## UM LIGEIRO ENGANO

Na época, os navios em manobra recebiam um indicativo-fonia que juntos formavam um continente, um jardim zoológico, uma orquestra, etc, etc.

Assim havia um coletivo "circo" ou "orquestra" ou "banda" ou individuais como "Paris" (o meu saudoso *Pará*), como "Leão", como "Violão" ou "Piano".

Em um desses exercícios, havia um chefe - "Leão" - e vários animais, inclusive o "Jacaré".

O comandante do "Jacaré" era um tipo muito dedicado ao serviço e querido pelos contemporâneos e com características pessoais bastante peculiares, daí advindo inúmeras estórias envolvendo a sua personalidade.

Por mera coincidência (ou por gozação proposital), de madrugada, o "Leão" começou a chamar o nosso amigo: "Lagartixa", aqui "Leão", câmbio.

Nenhuma resposta.

"Lagartixa", aqui "Leão", câmbio.

Silêncio sepulcral.

Depois de muita insistência, parece que, pelo tempo decorrido, acordaram o comandante, que resolveu pegar o microfone e responder com uma voz quase sumida: "Leão", aqui "Jacaré", eu não sou "Lagartixa".

Tudo acontecia com o nosso amigo...

## GRANDE PAIXÃO DE MARINHEIRO

O Cruzador *Tamandaré* em sua viagem a Portugal, em abril de 1955, permaneceu na cidade de Lisboa durante 9 dias, tempo suficiente para que muitos elementos da guarnição tivessem um relacionamento de amizade mais íntimo com pessoas da cidade.

Um certo marinheiro de segunda-classe arranjou uma namorada pertencente a uma família da sociedade local. Com o passar dos dias a jovem ficou apaixonada. O pai, vendo a situação, chegou a sugerir que o marujo não mais voltasse para o navio, que ele tentaria normalizar tudo.

Mas foi tudo em vão. O marinheiro deixou que o dever falasse mais alto e resolveu voltar para bordo, apesar de haver hesitado inicialmente.

A guarnição já estava em postos de suspender e fundear e a última prancha estava sendo preparada para ser içada quando aparece um táxi em alta velocidade com destino ao cais conduzindo o segunda-classe. Estava fora do uniforme, sem gandola, sem gola e sem lenço (sic), após haver fugido às escondidas do local onde se encontrara.

## O "AFOGADO" ESPERTO

Naquele tempo, na Escola Naval, os aspirantes que ainda não sabiam nadar, para atender às exigências curriculares, eram chamados, jocosamente, de "afogados".

Dentre eles, havia um colega de turma, quieto, com jeito de "não esperto", e que talvez fosse mais afogado que os outros.

Certa vez, em dia de verificações, e essa era do salto do trampolim de três metros para a piscina. O nosso amigo, a muito custo, chegou lá em cima, mas mergulhar de lá, nem pensar.

O suspense era total, todos os presentes à piscina, "afogados" ou não, estavam torcendo para o bom colega.

O instrutor, aos gritos, com a sua voz estridente, inconfundível, dizia "pule, seu fulano", "seja corajoso, vamos, pule" e várias outras exortações, nem todas delicadas e atenciosas.

E o nosso amigo lá ficava como preso à tábua do trampolim.

Perdendo a paciência, o instrutor dramatizou uma tragédia: "Seu fulano pula; já pensou se seu navio estivesse afundando ... pule...".

Aí, o "não esperto", mostrando que a sua classificação era uma calúnia, num lance de rapidez mental, respondeu de pronto: "Se o navio estiver afundando eu espero um pouco e não preciso pular!"

## ALGUMAS MENTIRINHAS NAVAIS\*

Disse ele estar na subida do Alto da Boa Vista abraçado com uma mulher de vestido vermelho, quando passou um bonde, guinchando na curva. Quem vinha no primeiro banco? Nisso fazia gestos e imitava o ruído do bonde virando a curva. Fazia uma pausa, olhava para os que o ouviam e prosseguia: "Uma amiga da minha mulher, conhecida como faladeira". Dei uma desculpa e apareci em casa. A minha mulher extranhou a hora da chegada, mas eu disse: "Querida, o dia está magnífico, tão belo que me deu vontade de passear consigo." Fi-la pôr um vestido vermelho, levei-a ao local onde eu fui visto."

Então, respirei tranqüilo.

A intrigante não perdeu tempo.

Estávamos na mesa do jantar, quando ela tocou o telefone, assim, eu percebi o que minha esposa dissera. Ela ouviu tudo e comentou pelo fio: "De vermelho, einh! Pois era eu mesma, 'sua' tola, não me reconheceu, mas fique certa que era eu."

\*

No *Piauí*, tínhamos como mestre um grande mentiroso. Quando acabava

o almoço, antes da Parada, os oficiais sentavam-se nas cadeiras de vime da popa, para gozar o ar fresco da tarde. O Mestre, com a desculpa de olhar o portaló ou de recorrer os fiéis do toldo, ia aproximando-se até que um oficial o chamasse: "Mestre, conte-nos como livrou a onça." Ele puxava uma faca e contava: "Foi com esta faca." Alguém, para provocá-lo dizia: "Não me parece que essa seja uma boa faca." "Como não é boa 'seu' Tenente. É pequena, sem dúvida, mas com ela livre-me da fera. Vou contar como aconteceu: "Eu estava caçando no Pantanal de Mato Grosso, quando me apareceu a maior onça já vista. Avançou e eu fui recuando, até que encontrei a cerca do gado da fazenda do Coronel F. Vi que não podia recuar mais." Um oficial, fingindo ansiedade, interrogava: "Então você teve que matar a onça, não é?" "Não, disse o Mestre, cortei a cerca com esta faca e fugi."

## OS DISTRAÍDOS DE MARINHA

O conceito sobre ele foi definitivamente consagrado quando caiu na lancha que o trazia de terra. Como sabemos, o protocolo naval estabelece que o mais antigo é o último a embarcar e o primeiro a sair das embarcações. Numa manhã chuvosa, quando as sanefas da antiga e grande lancha, talvez a 4ª, estavam arriadas, o nosso A.F., como o mais antigo, deveria ser o primeiro a saltar, logo que a condução atracara na ponte da Escola Naval. Acontecia que o A.F. estava conversando com outro mestre e, como sempre,

distraído. Todos ficaram parados à espera do A.F. desembarcar; esse alertado por alguém, de capa e chapéu na mão, saiu desabalado do paineiro até a metade da lancha, onde deveria saltar, e jogou-se n'água: havia errado o bordo da embarcação, que se achava atracada pelo outro bordo.

\*

O Almirante J.M.C.S., homem culto e muito inteligente, perdia-se nos seus pensamen-

\* N.R.: Esta estória e as três seguintes são continuação de *Marinha dos "bons tempos"*, de autoria do Almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama, cuja publicação parcial foi iniciada na RMB do 2º trim/99.

tos, tornando-se um incorrigível distraído. Conta-se que entrou numa casa geminada a sua na antiga Rua Barata Ribeiro, pensando ser a sua. Sentou-se na sala, pediu à criada, que o atendeu, um cafezinho e o jornal, que passou a ler, depois que perguntou: “A Senhora está?”. Por fim, a vizinha, na casa da qual estava, chegou da rua e soube pela

criada que o “Almirante aí do lado quer ver a Senhora”. A Madame entrou, foi cumprimentada gentilmente pelo Almirante, que ofereceu um café e informou que a sua Senhora não estava em casa! Surgiu, então, um terrível quiproquó, que terminou com o pedido de desculpas do J.M.C.S., que saiu levando de baixo do braço o jornal do vizinho.

## VALEU NOSSA SENHORA

Foi no tempo da Flotilha de Submarinos, no tempo dos antigos classe T, submarinos vindos da Itália, anos antes da Segunda Guerra Mundial. Eram os *Tamoio*, *Timbira* e *Tupi*. Ainda tinham canhões no convés da proa e duas metralhadoras, mais ou menos portáteis, que eram montadas na torreta. Apesar de haver banheiro e cozinha no interior do navio, o fogão e o sanitário externos situados no convés, logo abaixo da torreta, eram mais usados por facilitar o conforto no interior do navio. Além disso, o vaso interno precisava ter manobra de válvulas e uso de bomba manual. Acrescente-se o fato de o pessoal querer ir ao banheiro, na verdade, para tomar um arzinho no convés.

Na parte externa da torreta, parte mais alta do Classe T, ficavam o Comandante, o oficial de serviço e um ou dois vigias. Logo abaixo, enquanto o rancho estava sendo preparado, ficava o cozinheiro. Era impossível não sentir sua presença pelo forte cheiro exalado pelos deliciosos bifes. Como estávamos em paz, não se mergulhava até que a comida estivesse pronta.

Para o acesso ao banheiro, era obrigatória a permissão do oficial de serviço, por medida de segurança e para seu conhecimento de que havia mais alguém no convés.

Terminado o almoço, o comandante do *Timbira* desce pela escotilha da torreta, dá a ordem de mergulhar, o oficial de serviço aciona o alarme de imersão, os vigias se precipitam escotilha abaixo logo seguidos pelo oficial de serviço, responsável pelo fechamento hermético da escotilha. No compartimento de manobra e em outros compartimentos, providências eram tomadas, tais como aberturas de válvulas (suspiros) para permitir a saída do ar contido nos tanques de lastro e conseqüente entrada de água para que o submarino pudesse mergulhar.

Acontece que dessa vez o *Timbira* não quis descer de jeito nenhum. Por mais que o tenente colocasse água nos tanques de compensação, a máquina a toda a força e todos os lemes para baixo, o *Timbira* teimava em não obedecer às ordens de seu Comandante.

O Comandante resolveu parar a imersão e voltar à superfície\*. O oficial de serviço é o primeiro a subir, abrir a escotilha, verificar o horizonte e dar prosseguimento às manobras.

Para sua surpresa, abraçado ao periscópio com braços e pernas, já todo encharcado, estava o taifeiro despenseiro do Chefê da Flotilha a balbuciar – VALHAME NOSSA SENHORA! VALHAME NOSSA SENHORA!

\* N.A.: A razão de o *Timbira* não conseguir imergir foi conseqüência da quebra de uma haste de comando de uma válvula superior (suspiro) no compartimento de torpedos a vante (talvez por ordem de alguém lá de “cima”), o que tornava impossível o mergulho. Voltamos para a Base. Todos muito impressionados. Mais tarde o despenseiro explicou que estava muito apertado.

## A BOMBA

### Anos 50

Segundo-esquadrão de contratorpedeiros em exercícios no mar. A bordo, na chefia das divisões de máquinas, operações e armamento, segundos e primeiros-tenentes, sem curso e experiência. A baixa geral dos aspirantes em 1948, ao acréscimo de um ano nos cursos da Escola Naval deixaram um buraco no quadro de oficiais.

Manhã de sol. Mar tranqüilo. Os navios já voltavam para o Rio, vinham do Norte. Em Recife, lençóis brancos agitados nas janelas das casas próximas ao cais expressaram, na partida, o amor e a saudade das moças da terra pelos marujos.

A próxima escala seria em Salvador. A formatura - a tradicional "Form-Uno" - navios em coluna, intervalo de 1500 jardas. Posições rigorosamente cobradas pelo Comandante da Força, que não poupava os que se afastavam do figurino. Comandantes e Imediatos se revezavam no passadiço. Os comandantes a reclamarem dos "quatis-robudos"<sup>1</sup> que tinham a bordo.

De repente o contratorpedeiro *Boiquira*, último navio da coluna, dá uma guinada brusca para bombordo e aumenta a velocidade. Seu comandante percebera que do contratorpedeiro *Beribá*, da sua proa, havia caído uma bomba de profundidade. A explosão e a enorme coluna de água foram observadas pelo través de boreste do *Boiquira*.

Felizmente, graças a providencial manobra os efeitos foram mínimos. Consistiram em descarga de fuligem acumulada nas ventilações e que sujaram o interior do barco. O oficial de armamento do *Beribá* testara o circuito das espoletas dos morteiros

lançadores e a espoleta, por si, fora suficiente para arremessar a bomba. O Comandante da Força determina por rádio que não se realizem mais testes em viagem.

Os navios atracam em Salvador, o CT *Beribá* junto ao cais e o *Boiquira* a seu contrabordo. O oficial de serviço do *Boiquira* já se encontrava no convés, de pirulito<sup>2</sup> e pomba<sup>3</sup>, quando uma correria se estabelece. Alguns marinheiros passando do seu navio para o *Beribá*, buscando o cais. Um deles grita que uma bomba caíra na popa.

O tenente corre para lá e vê: todas as bombas amarradas com grossos cabos de manilha. Um morteiro sem a bomba, o cabo partido. Seu companheiro, o oficial de armamento, diz que a bomba está em "safe"<sup>4</sup>, não havendo risco de explosão, diz também que como o navio não estava mais em regime de viagem resolveu fazer o teste.

A bomba imóvel no fundo a oito metros de profundidade. O oficial de armamento do esquadrão dá o parecer de que não há risco da bomba explodir. O oficial de armamento da esquadra, considera o ineditismo do fato e informa que a bomba poderá vir a explodir em um tempo não determinado, dependendo das diversas condições latentes.

Na popa um grupo de meninos se divertia a pegar no mergulho moedas atiradas pelos marinheiros que lá ficaram. Um sargento perguntou se eles conseguiriam ir até o fundo e amarrar um cabo na bomba. Dois logo se apresentaram, dizendo ser a coisa mais fácil do mundo. Acostumados a apanhar estrelas do mar para turistas, os meninos mergulham como peixinhos. Logo retornam contando o que tinham avistado. Um guincho é armado. Os garotos mergulham levando a ponta de um

1 N.R.: apelido dado aos segundos-tenentes recém-embarcados

2 N.R.: apelido para uniforme branco, dólma.

3 N.R.: apelido para o armamento da cintura, uma pistola coit.

4 N.R.: posição travada, não explodirá.

cabo. Voltam e fazem sinal para puxar. O que sobe é um latão de tinta enferrujado, no fundo há muito tempo.

Nova tentativa ia ser feita, quando chega a equipe de mergulhadores da Base,

paramentada de roupa de mergulho, pés de pato, lanternas e tudo o mais. Dão uma mãozinha pros guris. Finalmente para alívio geral, a bomba é trazida de volta. O que não livrou o tenente, dono da bomba, da cadeia.

Uma pequena sugestão  
pode ser mais valiosa que uma  
tonelada de conselhos.

*Publius Syrus*

# **SUBMARINO-MUSEU RIACHUELO**

**Foram ao todo vinte anos de operatividade, 1.283 dias de mar, 17.699 horas e 41 minutos de imersão, 181.924 milhas navegadas. Ele, que é carinhosamente conhecido como "RIACHA", carrega o nome da Batalha Naval que tanto orgulho trouxe à Marinha do Brasil. É o segundo de uma série de três navios da Classe Oberon inglesa, trazendo um grande avanço no domínio de emprego e de novas técnicas para os procedimentos operativos, marcando uma nova etapa na história da nossa Força de Submarinos.**

**Foi construído na Inglaterra em 1973 e lançado ao mar em 6 de setembro de 1975, com seus 90,02 metros de comprimento, tendo sido incorporado à Armada Brasileira em 27 de janeiro de 1977.**

**Em 12 de novembro de 1997, realizou-se a Mostra de Desarmamento do Submarino, sendo o navio entregue ao Serviço de Documentação da Marinha e reclassificado como submarino-museu.**

**No Submarino-Museu RIACHUELO, atracado ao cais do Espaço Cultural da Marinha, o visitante terá uma noção da vida a bordo ao percorrer seus compartimentos e conhecer seu armamento, suas máquinas e equipamentos diversos.**

**O Espaço Cultural da Marinha fica localizado à Av. Alfred Agache, ao lado da Estação das Barcas na Praça XV. Aberto de terça-feira a domingo das 12h às 16h45min.**

## ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Conforme esclarecemos em nossa última edição de 1994, esta nova 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 centenária *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*.

---

### A ARMADA DE CABRAL E A DESCOBERTA DO BRAZIL

Há quatrocentos anos, por uma dessas bellas tardes do nosso clima tropical, um tiro de berço disparado do tombadilho da não Capitanea da armada de Cabral anunciava aos navios que em distancia seguiam-lhe as aguas que avistava-se terra pela prôa.

A terra avistada, terra alta, um monte de forma arredondada, logo reconhecido por todos os navios da armada, a terra que do seio das aguas azues surgia ante os olhares atônitos das campanhas portuguezas, a terra desconhecida e que mais tarde devia tornar-se até o século XIX o mais bello florão da Corôa de Portugal foi – o Brazil.

A vontade ferrea desse vidente que se chamou o Infante Dom Henrique lançara os luzos ao mar, desfizera a lenda punica do

Mar Tenebroso que sua erudição cosmographica lhe permittira considerar uma boa lenda para creanças; seu descendente collateral, o não menos energico rei D. João II, compenetrado de que do poder naval estava dependente a grandeza e prosperidade da nação portugueza, empregára todas as suas energias para ligar pelo mar Lisboa ás Indias, problema para cuja solução accumulava cópia de elementos scientifica e experimentalmente estudados. (...)

D. Manoel, a quem a historia baptisou o Afortunado, colheu os fructos da energia de Henrique e da sabedoria de D. João II... (...)

Não nos dizem as chronicas do tempo porque a Vasco não foi confiado o commando da expedição como mais natural

pareceria... Todavia, na indicação do Capitão-mór da armada bem como no preparo desta não foi extranho, e, ainda mesmo sem a direcção material da armada, della foi Gama o Piloto-mór, traçando-lhe o roteiro que deveria seguir.

(...)

E foi seguindo as instrucções traçadas por Vasco da Gama que Pedro Alvares Cabral deu a sua patria – Vera Cruz.

Apezar da autoridade de João de Barros, da de Damião de Góes chronista de D. Manoel, apesar da uniforme repetição de suas narrativas a respeito da descoberta do Brazil por todos os subseqüentes historiadores, a critica profissional nos autorisa a suppôr e até mesmo a asseverar que não a mero acaso deveu Cabral ter avistado terra na costa occidental do Atlantico.

A descoberta do Brazil não teve na epocha a importancia que hoje se nos afigura haver tido, foi um accidente cujas grandes consequencias só mais tarde foram bem apreciadas. Ouro era o que se buscava, e as primeiras amostras dos productos da terra – papagaios, macacos, cocares de pennas de arara, tóros de brazil – não eram de natureza a despertar grandes interesses por ella. A terra dos Papagaios, mais tarde terra do Brazil, só foi um El-Dorado, – mina de ouro e diamantes, em tempos menos remotos. D’ahi as breves referencias que a respeito do descobrimento se nota nos historiadores mais proximos do tempo, além de que Cabral não foi feliz aos olhos de D. Manoel, glorifical-o então não seria de bom cortezão.

(...)

Segundo a narração epistolar de Pero Caminha, a armada aportou na nova terra sem avarias e sem que dos doze navios que atravessaram o Atlantico nenhum se desgarrasse da conserva. Não nos falla em temporaes, seno no entanto bastante minucioso na sua carta ao Rei, da qual damos adiante inteira cópia.

(...)

Se infelizmente não nos é possível apresentar documentos contemporaneos de Cabral em que claramente se leia ter elle saído do Tejo com a idéa de encontrar terra a Oeste, todavia, o estudo attento do passado nos firma cada vez mais na crença em que estamos de que houve premeditação na descoberta do Brazil.

(...)

Portugal inscreve-lhe o nome (o de Cabral) no Pantheon de suas imorredouras glorias, a Humanidade colloca-o nos seus Annaes entre os grandes homens, ao lado dos que mais têm contribuído para o progresso da civilisação christan, e o Brazil com a gratidão de filho reconhecido saúda o seu Progenitor e repetirá pelos seculos alem: Salve Cabral!

(Por Vidal de Oliveira, em 3 de maio de 1900)

## NOTICIÁRIO MARÍTIMO

ESCOLA NAVAL – O novo Regulamento dado a este estabelecimento foi publicado no *Diario Official* de 3 e de 12 de Maio do corrente anno. Deixa o cargo de director, a seu pedido, o Contra-Almirante Julio Cezar de Noronha.

PHAROL – Foi inaugurado a 10 de Maio um pharol levantado na Ponta do Boi, ilha de S. Sebastião, estado de São Paulo.

## MARINHAS ESTRANGEIRAS

ARGENTINA – De 40 toneladas é o rebocador *Delfin*, construído nas oficinas de marinha e agora lançado ao mar. Tres outros rebocadores estão em construcção.

ESTADOS UNIDOS – As construcções a iniciarem-se no corrente ano, serão: 2 couraçados de 14 a 15.000 tons., 3 cruzadores couraçados de 13.500 tons., 3 cruzadores

protegidos de 8.000 tons. e 4 canhoneiras de 900 tons. Estão em construção tres monitores do typo *Arkansas*, navios guardas-costas: *Connecticut*, *Florida* e *Wyoming*. A construcção destes navios está sendo feita muito lentamente e talvez mesmo seja suspensa, já porque se tenha generalisado a convicção de que não há vantagem em construir expressamente navios para a defeza das costas, desde que, se necessario, se poderá mais economicamente e com a mesma efficacia, empregar os navios antiquados, já porque o typo monitor careça de qualidades nauticas

como em Santiago teve o almirante Sampson occasião de verificar.

INGLATERRA—Experiencias vão ser realizadas a bordo com balões captivos. França e Allemanha já fizeram experiencias d'este genero, porém, com o intuito apenas de augmentar o raio de exploração. As experiencias inglezas tem por objectivo a telegraphia sem fio. O balão servirá para elevar o fio vertical destinado a receber e transmittir as ondas Hertzianas; particularmente para as communicações entre o navio e a terra.

A necessidade transforma um  
covarde em um herói.

*Provérbio frances*

**Você já encontrou  
qualidade e praticidade  
num só lugar?**

**Na Degraus você encontra.**

- Plotter
- Impressão em grande formato
- Fotelito Digital
- Provas de Prelo
- Cromalin
- Criação



**DEGRAUS**  
FOTOLITO  
& SINALIZAÇÃO

**DEGRAUS**  
FOTOLITO  
& SINALIZAÇÃO

Rua Manoel Carneiro, 14, Lapa, RJ  
Tels.: (21) 221-0904 / 252-7666 - Fax: 252-3205

E-mail: [degraus@rj.sol.com.br](mailto:degraus@rj.sol.com.br)

# DOAÇÕES AO SDM

## DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA

### Relação dos doadores do 1º trimestre de 2000

Vice-Almirante (Ref <sup>o</sup> ) Estanislau Façanha Sobrinho	222 volumes
Contra-Almirante (RRm) Carlos Emílio Raffo Júnior	21 volumes
Vice-Almirante (Ref <sup>o</sup> ) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt	20 volumes
Almirante-de-Esquadra (Ref <sup>o</sup> ) Valbert Lisieux Medeiros de Figueiredo	4 volumes
Carmélio dos Santos Vilela	2 volumes
Navio-Escola <i>Brasil</i>	1 volume
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref <sup>o</sup> ) Ronaldo Gabeira Ferreira	1 volume
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Lélío de Souza	1 volume
Alvanir B. de Carvalho (Presidente do Clube de Nautimodelismo do RJ)	1 volume
Barry W. Guard	1 volume
Fundação Alexandre de Gusmão	1 volume
Marcelo Peixoto da Silva	1 volume
Vitae – Apoio à Cultura, Educação e Promoção Social	1 volume

## PERIÓDICOS RECEBIDOS

### ARGENTINA

- Boletín del Centro Naval* – jul./set. e out./dez. 1999
- Revista de la Defensa Nacional*
- Revista de la Escuela de Guerra Naval* – 1997
- Revista de Publicaciones Navales* – jan./abr. 1999

### BRASIL

- Arquivos Brasileiros de Medicina Naval*
- Correio da Unesco*
- A Defesa Nacional* – set./dez. 1999
- A Galera*
- Passadiço*
- Política e Estratégia* – set./dez. 1999
- Portos e Navios* – outubro 1999
- Revista Brasileira de Oceanografia*
- Revista da Aviação Naval*
- Revista da Escola Superior de Guerra*
- Revista do Clube Militar*

*Revista do Clube Naval*

*Revista do Exército Brasileiro* – mai./ago. e set./dez. 1999

*Revista Militar de Ciência e Tecnologia* – jan./abr. e mai./ago. 1999

*Segurança e Defesa*

*Segurança e Desenvolvimento* – nov./dez. 1999

*Tecnologia e Defesa* – n<sup>os</sup> 78, 79, 80, 81 e 82

## **CHILE**

*Revista de Marina* – set./out. e nov./dez. 1999

## **COLÔMBIA**

*Revista de las Fuerzas Armadas*

*La Tadeo*

## **CORÉIA**

*Koreana*

## **EQUADOR**

*Revista del Instituto de Historia Marítima*

## **ESPANHA**

*Revista de História Naval*

*Revista de Índias* – set./dez. 1999

*Revista General de Marina* – outubro, novembro e dezembro 1999

*Tecnologia Militar* – dezembro 1999

## **ESTADOS UNIDOS**

*Jane's International Defense Review* – dezembro 1999

*KTB Newsletter* – set./out. e agosto 1999, janeiro 2000

*Mapline*

*Mariner's Mirror* – agosto 1999 e fevereiro 2000

*Military Review*

*Military Technology*

*Model Ship Builder* – set./out. 1999

*Naval History*

*Proceedings* – outubro, novembro e dezembro 1999; janeiro, fevereiro e março 2000

*Sea History*

*Warship International*

## **FRANÇA**

*Aerospatiale* – dez. 1999/jan. 2000, fevereiro e março 2000

*Armées D'aujourd'hui* – novembro e dezembro 1999 e janeiro e fevereiro 2000  
*Chasse-Marée* – novembro 1999, fevereiro e março 2000  
*Cols Bleus* – outubro, novembro e dezembro 1999  
*Le Droit Maritime Français* – junho e jul./ago. 1999  
*Museum*

## **INGLATERRA**

*Mercator's World* – jan./fev. e mar./abr. 2000  
*Naval Forces* – mar./abr., mai./jun., jul./ago. e set./out. 1999  
*Via Inmarsat* – novembro 1999

## **ITÁLIA**

*Annali della Facolta di Scienze Nautiche*  
*Notiziario della Marina* – junho 1998  
*Rivista Militare* – set./out. 1999  
*Rivista Marittima* – abril, maio, junho, julho, ago./set., outubro, nov./dez. 1999

## **MÔNACO**

*International Hydrographic Defense Review*

## **PAÍSES BAIXOS**

*Holland Horizon* – dezembro 1999 e março 2000

## **PARAGUAI**

*Revista de la Armada* – novembro 1999  
*Revista Militar de las Fuerzas Armadas de la Nación*

## **PORTUGAL**

*Anais do Clube Militar Naval* – out./dez. 1999  
*Nação e Defesa* – outubro 1999  
*Notícias do Mar*  
*Oceanos*  
*Revista da Armada* – set./out., dezembro 1999, janeiro, fevereiro e março 2000  
*Revista de Marinha* – out./nov., nov./dez. 1999 e fev./mar. 2000  
*Revista Militar* – novembro 1999

## **URUGUAI**

*Geosur* – nov./dez. 1999  
*Revista Naval*

# Seja Sócio da Liga dos Amigos do Museu Naval

Criada em 19 de março de 1997, a Liga dos Amigos do Museu Naval (LAMN) proporciona a oportunidade ímpar de participar e cooperar com as atividades culturais desenvolvidas pela Marinha do Brasil.

A LAMN tem o objetivo de promover o aprimoramento e o desenvolvimento das atividades do Serviço de Documentação da Marinha, além de contribuir para ampliar a ação do Museu Naval e Oceanográfico, do Espaço Cultural da Marinha, dos Navios-Museus e demais departamentos do SDM, facilitando sua divulgação junto ao público.

A sua empresa ou o seu nome associado à LAMN é de importância fundamental para esta entidade cultural do País.

Mais informações

pelo tel.: (021) 870-6926 ou

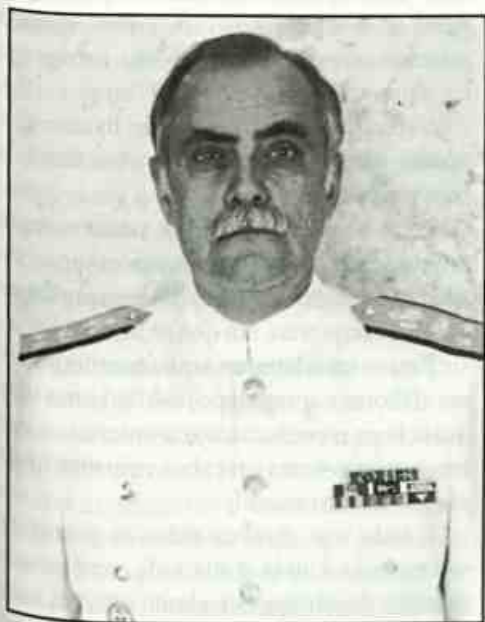
Internet no endereço: <http://www.mar.mil.br/~sdm>

O nosso e-mail é [01@sdm.mar.mil.br](mailto:01@sdm.mar.mil.br)

**Liga dos Amigos do Museu Naval**



## NECROLÓGIO



**NEY SALVADOR DIAS**

Contra-Almirante

☆ 21 de maio de 1932

☩ 15 de outubro de 1999

Filho de Carlos Bancalari da Silva Dias e Carmela Salvador Dias, nasceu em 21 de maio de 1932, no Estado do Rio de Janeiro. Ingressou na Marinha como aluno do Colégio Naval em 16 de abril de 1951, tendo praça de aspirante em 7 de junho de 1952. Foi promovido a segundo-tenente em 15 de janeiro de 1956; a primeiro-tenente em 10 de julho de 1957; a capitão-tenente em 27 de novembro de 1959; a capitão-de-corveta em 28 de julho de 1963; a capitão-de-fragata em 19 de dezembro de 1969; a capitão-de-mar-e-guerra em 30 de abril de 1977; a contra-almirante em 31 de março de 1985.

Comissões: Depósito de Subsistência do Rio de Janeiro; Contratorpedeiro *Bauru*; Secretaria Geral de Marinha (duas vezes); Escritório Técnico Administrativo em São Pedro da Aldeia; Subdiretoria de Engenharia Civil; Imprensa Naval; Depósito de Combustível do Rio de Janeiro; Diretoria de Administração da Marinha; Assistência Médico-Social da Armada; Centro Médico Naval Marcílio

Dias (duas vezes); Comissão Naval Brasileira na Europa; Escola de Guerra Naval (instrutor); Hospital Naval Marcílio Dias; Serviço de Reembolsável da Marinha (diretor); e como almirante: Centro de Controle de Estoque da Marinha (diretor); Estado-Maior das Forças Armadas (Subchefe de Economia e Finanças); Diretoria de Abastecimento da Marinha (diretor).

Medalhas e Condecorações: Medalha Ordem do Mérito Naval – grau de Comendador; Medalha Ordem do Mérito Militar – grau de Comendador; Medalha do Mérito Aeronáutico – grau de Comendador; Medalha Ordem do Mérito das Forças Arma-

das – grau de Comendador; Medalha da Ordem do Rio Branco – grau de Comendador; Medalha Militar de Ouro; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Santos Dumont.

Além dos cursos normais de carreira, possuía o de Administração Hospitalar pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Transferido para a reserva remunerada em 28 de abril de 1988 (decreto de 14/03/1988). Foi desligado do Serviço Ativo da Marinha contando mais de 40 anos de serviço.

À família do Almirante Ney Salvador Dias o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

## MEU AMIGONEY

Obviamente, terei de ser mais explícito, não só porque foram muitos os Ney em nossa Marinha como também porque o Ney a quem me refiro teve muitos amigos.

Muitos, ele ganhou já quando de sua passagem pelo Colégio Marista São José, na Tijuca, onde cursou todo o primário e o ginasial. Lá teve como colegas e contemporâneos figuras de reconhecida projeção em nossos meios culturais, como por exemplo Álvaro Valle e Célio Borja. Todos afirmam que o Ney por eles conhecido como inteligente aluno era a mesma personalidade com que convivemos no Colégio Naval, na Escola Naval, no "velho *Duque*". Ou depois, como oficial, embarcado ou em terra, nos Depósitos, na Secretaria-Geral da Marinha, na AMSA, no Hospital Naval Marcílio Dias. E, afinal, como Almirante, sempre a mesma pessoa objetiva, simples, inteligente, sincera, calorosa, vibrante, amiga, operosa e, mais que tudo, dotada de profundo respeito pela figura humana, pelos problemas de todos os servidores com quem lidava, militares ou civis, principalmente os mais humildes.

Algumas de suas características são inesquecíveis. Estimulava o contato com os servidores menos favorecidos atribuindo-lhes um apelido carinhoso, pelo qual passava a chamá-los, inclusive, quando julgava necessário orientá-los, corrigi-los ou repreendê-los.

Naturalmente, jamais se livrou dos apelidos com que os amigos, em troca, o brindavam...

Para os colegas e amigos estava sempre pronto a criar ou contar uma anedota apropriada para a ocasião, para as pessoas presentes e para a conjuntura em que se inseriam.

Para os mais íntimos, sentia enorme prazer em elaborar e aprontar peças hilariantes (das quais logo reconhecíamos a autoria), o que levou muitas vezes a receber, com muito *fair play*, o devido troco.<sup>1</sup>

E tudo isso, durante todos os postos de sua carreira e toda a sua vida, sem jamais descurar das obrigações administrativas, suas e de seus comandados, sem ferir ou desprestigiar regulamentos, hierarquias e disciplina militar.

<sup>1</sup> NR.: Veja exemplar após essa carta.

Por último – e se não o mencionasse estaria eu cometendo a maior injustiça da minha vida – não creio que alguém que eu tenha conhecido, na Marinha, tenha tido maior número de pessoas acolhidas e encaminhadas para atendimento médico, hospitalar e social, do que o nosso sempre pronto Ney, fossem os necessitados militares de qualquer posto ou graduação, servidores civis, ou seus parentes.

Acomedito, ainda moço, de insidiosa diabete, via-se obrigado à realização, semanalmente, de exames de acompanhamento de sua curva glicêmica e, pior, a uma rigorosa dieta que o levava a fazer suas refeições no rancho de serviço ou em seu gabinete de trabalho, pois seu generoso apetite e suas preferências gastronômicas geravam um frustrante sentimento de martírio quando assistia os colegas de Praça d'Armas comerem tudo o que lhe era proibido. Para compensar essa frustração, contam alguns, em casa, altas horas, ele não resistia à tentação de assaltar a geladeira e de regalar-se com porções consideráveis de "Romeu e Julieta"...

Fanático rubro-negro, sofria demais com as derrotas do seu querido Flamengo, o que compensava quando das suas vitórias sobre os adversários cariocas, extravasando então sua verve sobre vascaínos, tricolores e botafoguenses com toda a ênfase de seu caráter extrovertido.

Imobilizado em seu leito durante os últimos anos, já no final sem poder falar ou mesmo se alimentar senão por via parenteral, o que sustentava sua vontade de permanecer vivo era a companhia amorosa de sua mulher Nadyr e de seus filhos, já que aos poucos foi rareando sua possibilidade de assistir ao futebol pela TV, única distração que a falência dos sentidos ainda lhe permitia.

Tendo cursado Administração Hospitalar na PUC-RJ, serviu repetidas vezes e por longos períodos, até o posto de Capitão-de-Mar-e-Guerra, em OMS ligadas à Saúde, onde pôde com plenitude exercer seus conhecimentos técnicos e suas inextinguíveis qualidades humanas.

Quem quer que o tenha conhecido há de, prontamente, afirmar que o ser aqui descrito chamou-se NEY SALVADOR DIAS, assim como há de querer acrescentar maiores e melhores referências, que ele bem as mereceu. Quanto a mim, se me falta memória para fazê-lo, guardo comigo algo que hoje reputo como o mais importante: a saudade do meu amigo Ney.

*Ícaro<sup>2</sup>*

Posteriormente recebemos, através do Almirante Ícaro, uma contribuição do CMG (IM) Paulo Francisco Silva Leitão de Souza ilustrando o *fair-play* do Almirante Ney.

Prezado Almirante Ícaro

Comparando com a turma da Escola, convivi pouco tempo com o Almirante Ney, mesmo assim gostaria de citar duas passagens que demonstram seu extraordinário senso de humor:

"Trabalhamos no EMFA, no ano de 1986, ocasião em que o Almirante era o Subchefe de Economia e Finanças, setor que ocupava o 8º andar do prédio.

Rapidamente, notamos que todas as vezes que usávamos o elevador, ele era operado por um ascensorista diferente. A situação era tão engraçada que ao chegarmos pela manhã, subíamos com um, e, se chamássemos nova-

<sup>2</sup> NR.: Vice-Almirante (IM-RRm) Ícaro Passos.

mente e imediatamente o elevador, ele chegava ao andar com outro operador. Na verdade existiam vários ascensoristas, fato que levou o Almirante a propor uma aposta com seu Assistente. Ao chamarmos o elevador, por qualquer motivo, apostávamos em quem seria o operador.

E assim fizemos. Passados alguns dias o placar continuava apertado porque era muito difícil acertar. Quando pela primeira vez consegui passar a frente, se não me falha a memória fazendo 6 x 5, o Almirante ficou preocupado. Nesse dia, inopinadamente, ele chegou na minha sala e me convidou para a disputa final. Se eu acertasse ou os dois errassem, eu seria o vencedor, e se ele acertasse (valendo dois pontos) ele seria o campeão.

Desconfiei logo de uma manobra sábia e pedi, pela primeira vez, para ter o privilégio de escolher na frente dele. Calma e confiantemente ele aceitou. Chamamos o elevador e escolhi um operador. Ao chegar a sua vez de opinar o Almirante Ney escolheu dois operadores ao mesmo tempo.

Não preciso dizer que o Almirante venceu, pois o elevador chegou com os dois operadores selecionados e ambos rindo de mim. Tentei impugnar a disputa mas não teve jeito, perdi."

"A segunda passagem foi com um dos ascensoristas. Ao chegarmos numa manhã de segunda-feira estávamos esperando o elevador, com o operador que ia nos levar, e a conversa (todos gostavam do Almirante) derivou para pescaria.

O Almirante perguntou ao operador que isca ele usava nas pescarias de rio. A resposta foi: – Fácil Almirante, uso boró. Eu olhei para o Almirante, e ele ficou quieto.

Ao chegarmos a nossa sala ele me perguntou: – Paulo, o que é boró? – Almirante, não faça a menor idéia, pensei que o senhor soubesse.

Como a dúvida permaneceu e o dicionário não nos ajudou, tivemos de perguntar novamente ao operador-pescador.

Na primeira oportunidade o Almirante perguntou o que era boró. A resposta foi: – Almirante, o senhor não sabe, boró é um tapirú. E nada mais disse. Começamos a rir, porque também não sabíamos o que era tapirú e aí tivemos que pedir esclarecimentos detalhados ao especialista."

Tive uma emoção muito forte, doze anos depois, ao visitá-lo em sua casa, já debilitado pela doença, ouvi-lo lembrar-se perfeitamente das duas passagens citadas.

*Paulo Francisco Silva Leitão de Souza*  
Capitão-de-Mar-e-Guerra

# REVISTA DE REVISTAS

## COLABORADORES

AE (Ref <sup>o</sup> )	Eddy Sampaio Espellet
VA (Ref <sup>o</sup> )	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
VA (Ref <sup>o</sup> )	Dimas Lopes da Silva Coelho
VA (Ref <sup>o</sup> )	Armando Amorim Ferreira Vidigal
CA (RRm)	Oscar de Souza Spinola Neto
CMG (RRm)	Milton Sergio Silva Corrêa
FC	Manoel Carlos Corgo Ferreira
FC	Deolinda Oliveira Monteiro
	Dorita Dias Couto Ribeiro

---

## SUMÁRIO

### ADMINISTRAÇÃO

#### ORGANIZAÇÃO

O fator humano na organização (263)

### ÁREAS

#### ILHAS SANDWICH DO SUL

As Ilhas Sandwich do Sul também são argentinas (264)

### EDUCAÇÃO

#### ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Metamorfoses: da Escola de Guerra Naval à Escola Superior das Forças Armadas (265)

## **FORÇAS ARMADAS**

### *MARINHA DE PORTUGAL*

A imagem da Marinha de Portugal (266)

### *NAVIO-AERÓDROMO*

Novo navio-aeródromo para a Marinha (267)

## **GUERRA**

### *GUERRA DE MINAS*

Por que um sonar especial para detectar e evitar minas (268)

## **NOMES**

### *MARIA QUITÉRIA*

Maria Quitéria de Jesus Medeiros (270)

### *NELSON*

Uma derrota naval de Nelson em 1976 (272)

## **POLÍTICA**

### *PODER NACIONAL*

A República Ianomâmi (274)

## **RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

### *ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS*

A prevenção da guerra no século XX (276)

## O FATOR HUMANO NA ORGANIZAÇÃO\*

Revista General de Marina (Espanha), março/1999 – p. 201-214

Capitão-de-Mar-e-Guerra Fernando Garcia Moretón

O homem – elemento essencial em toda e qualquer organização – é o fator mais importante da produção. Assim, o mais importante para as organizações é a satisfação plena das pessoas, sejam elas empregados, clientes ou público.

Toda empresa tem como objetivo ser eficaz e para essa eficácia ser obtida tem que haver um estilo de direção, do desenho orgânico e de uma estrutura de organização, que corresponda aos seus fins e às aspirações e vocações de seus membros.

A organização é muito importante para o indivíduo, pois é nesta que ele vive a maior parte da sua vida. Portanto, se uma pessoa trabalha em um ambiente bom, este ficará mais estimulado e renderá bem mais, trazendo melhores resultados para a organização. Quando a organização investe no empregado e tem planos de continuar com ele no futuro o rendimento também torna-se mais elevado.

O homem é, por natureza, insaciável e possui várias necessidades e para satisfazê-las, ele tem que ultrapassar os obstáculos e superar estados de ânimos. Estas necessidades são o diferencial da atitude e da conduta do indivíduo.

Segundo a teoria de Herzberg, denominada de “dois fatores”, o comportamento dos indivíduos é relativo à sua satisfação, sendo o comportamento mais estável e eficaz quando predominam os fatores de satisfação.

A organização pode e deve contribuir para que não apareçam ou sejam mínimos os estados de ânimo conflitivos, entretanto, a tolerância, controle ou superação dessa ameaça se encontra em cada indivíduo, que deve

adotar uma *vontade de sentido*, intencionada, de “viver e cumprir seu destino”, pois, como dizia Nietzsche, “quem tem um *porque* para viver encontrará quase sempre o *como*”. Se os homens não tivessem esse “sentido da vida”, seu caráter de exigência e desafio não poderia os motivar, nem requerer-lhe por mais tempo.

As pessoas cooperam na medida que seu esforço lhes proporciona satisfação e que haja vantagens que justifiquem tal esforço.

Para tal, deve-se levar em consideração algumas questões de especial importância para as Forças Armadas ante a nova situação que propõe a profissionalização com um pessoal motivado por necessidades não presentes no recrutamento obrigatório: Adotar um novo enfoque de Alta Direção que deve fundamentar que a atividade da autoridade deve estar regulada pelo rigor da razão objetiva, da flexibilidade, da colaboração, do altruísmo, da solidariedade e da justiça social; valorar e estudar quais são os obstáculos e as necessidades reais e primordiais dos distintos setores dos membros da organização; estabelecer clara e precisamente os objetivos da organização e de cada departamento, destacando a função de todas as pessoas; adotar uma estrutura descentralizada, fomentando a delegação de responsabilidades e as consultas em decisões que afetem o pessoal, para potencializar a criatividade e a imaginação; estimular cada grupo e posto de trabalho, enriquecendo as tarefas para favorecer a responsabilidade, a criatividade e o desenvolvimento pessoal; utilizar um sistema de controle fundamentado principalmente na auto-evo-

\* NR: O artigo original e a sua tradução encontram-se na Biblioteca da Marinha, onde os interessados poderão consultá-los.

lução; e utilizar as motivações e os incentivos para melhorar a qualidade de vida.

O homem tem desejos e paixões que podem criar problemas e conflitos culturais e sociais. Esses problemas e conflitos afetam a cooperação e a solidariedade e se manifestam sob a forma de egoísmo, falta de consenso, deslealdade, desinteresse pelo bem comum etc.

A Teoria do Desenvolvimento Organizacional define a cultura como "modo de vida próprio de cada organização" e examina a sobrevivência de uma organização, sua renovação, revitalização, crescimento e desenvolvimento como um processo permanentemente planejado de modificações culturais e estruturais. Nas Forças Armadas, os objetos culturais são o núcleo central e último reduto em que se escondem os valores do militar.

Os líderes dos grupos têm que criar um vínculo organizativo institucionalizando os elementos do sistema cultural, melhorando a eficácia e a moral e, principalmente, criando uma organização social viva e integrada e conseguir sua sobrevivência.

Cada membro de um grupo tem um comportamento preciso e os limites da ação de seu papel. O papel aparece como um comportamento regulamentar que leva em si o conceito de sanção: sanção positiva e sanção negativa.


O papel dos grupos formais nas organizações fica limitado ao atribuído pelas

normas oficiais, com um comportamento ligeiramente modificado pela personalidade de cada um quanto as suas necessidades, desejos e paixões.

Já o os grupos informais – aqueles que se interrelacionam por diversas causas: elementos culturais, sentimentos, vivências etc – relacionam-se entre si por meio de uma pessoa que ocupa posições chaves em ambos os grupos e que submete os grupos no âmbito da organização e no âmbito exterior que tem alguma relação com a organização.

Com a profissionalização das Forças Armadas, o estudo dos grupos, sempre importante em todos os níveis, adquire mais relevância nos soldados e marinheiros. No recrutamento obrigatório, o perfil sociocultural dos recrutas é muito variável, já na nova situação, o perfil sociocultural dos voluntários é mais restrito e uniforme pela reprodução das condições sociais e ambientais que os tenha impulsionado a tomar esta decisão.

A atividade comunicativa é a essência do líder, cuja eficácia reside em dar sentido à participação dos membros no conjunto de seus papéis. Porém, essa atividade só é eficaz quando se apoia em uma gestão honesta e convincente, que consegue identificar os códigos pessoais com os da organização.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<ADMINISTRAÇÃO> / Organização /; Rev & Rev;

## AS ILHAS SANDWICH DO SUL TAMBÉM SÃO ARGENTINAS

*Boletim del Centro Naval nº 796, v.117, 4º trim./1999, p.799-808*

*Lauro H. Destéfani*

O autor descreve geograficamente o arquipélago, expondo sua extensão, as coordena-

nadas geográficas e detalhando informações sobre as onze ilhas.

Em seguida, Lauro H. Destéfani faz um relato sobre a geologia e a história das ilhas, como foi descoberto o arquipélago e as várias expedições realizadas desde o século XVIII até a metade dos anos 1900.

Informa o autor a respeito da atividade argentina no que tange ao estabelecimento de uma Companhia de Pesca, especialmente para a caça de baleias. Estas atividades cessaram em 1930 e, na década de 40, a Argentina passou a realizar campanhas antárticas, criando destacamentos, refúgios,

instalando o primeiro farol, produzindo cartas náuticas e investigando fauna e flora.

Finaliza o autor com a descrição da instalação da Estação Científica Corveta Uruguay, em 1977, com a finalidade de recolher informações de meteorologia, geológicas, de fauna e flora, magnetismo, estado das geleiras, heliografia, entre outras. Em 22 de junho de 1982, uma força britânica destruiu a base científica como resultado da Guerra das Malvinas<sup>1</sup>.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS> / Ilhas Sandwich do Sul /; História da Argentina; Guerra das Malvinas; Rev & Rev;

## METAMORFOSES: DA ESCOLA DE GUERRA NAVAL À ESCOLA SUPERIOR DAS FORÇAS ARMADAS

Revista General de Marina (Espanha), julho/1999 – p. 45-49

Capitão-de-Mar-e-Guerra *Arturo Díaz Marín*

O artigo trata da criação na Espanha de um curso de estado-maior único para as três Forças Armadas, com a extinção dos cursos específicos de cada arma existentes atualmente.

A nova Escola Superior das Forças Armadas (ESFAS) – o início das atividades estava previsto para setembro de 1999 – preparará os oficiais das três armas para as funções de estado-maior. A maior parte dos assuntos será comum às forças (atuação “conjunta”) ficando a parte específica de cada força reduzida a um mínimo (previsto inicialmente ter a duração de 15 semanas das 35 letivas disponíveis).

Em síntese, o curso dará oportunidade ao aluno de adquirir amplos e profundos conhe-

cimentos, de desenvolver a sua capacidade de resolver problemas (através do conhecimento do método de resolução e da prática de sua aplicação) e a sua capacidade de expressar-se de forma correta e adequada, como era anteriormente o objetivo de cada uma das escolas de estado-maior. Agora, entretanto, a ESFAS fará isso mas de modo a enfatizar a atuação “conjunta” das forças.

Além do trabalho “conjunto”, o curso levará em conta a necessidade de preparar os alunos para atuação “combinada” com outros países europeus, através da realização de exercícios com as escolas similares e do grande intercâmbio de alunos entre elas.

O autor confia no êxito do empreendimento.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<EDUCAÇÃO> / Escola de Guerra Naval /; Rev & Rev;

<sup>1</sup> N.R.: A tradução completa do artigo encontra-se na Biblioteca da Marinha.

## A IMAGEM DA MARINHA DE PORTUGAL

*Revista da Armada (Portugal), novembro/1999 – p. 5-7*

A Marinha de Portugal solicitou, em julho de 1999, à empresa Eurosondagem S.A. pesquisa de opinião sobre a imagem da instituição. Tal pesquisa teve como alvo a população residente em Portugal maior de 16 anos. Estes foram os principais dados obtidos:

– A maioria dos entrevistados (45%) considera o papel da Marinha no quadro da Defesa Nacional como importante.

– Os portugueses entendem, sem margem para dúvidas (49%), que a Marinha cumpre regularmente suas obrigações para com o país e a sociedade.

– É francamente positiva a imagem da Marinha perante os portugueses – 29% a consideram boa e 43% razoável. Realça-se a fraca percentagem de respostas “má” – 2%.

– É evidente o desconhecimento dos portugueses sobre a dimensão da Marinha. A percentagem das respostas “adequada” (37%) não deve ser interpretada como uma certeza em relação à questão colocada. O mesmo acontece com relação aos equipamentos da Marinha: 37% entendem que a Marinha está razoavelmente equipada.

– A maioria dos entrevistados (55%) entende que é importante para o país a participação da Marinha em missões de paz e humanitária no estrangeiro.

– Também é inequívoca a opinião dos portugueses em relação à manutenção e mesmo ao aumento da cooperação com os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP): 41% acham que “deve manter-se” e 33% acham que “deve aumentar”.

– No que se refere aos aspectos da carreira na Marinha que os entrevistados consideram mais importantes, foi manifesta a relevância dada às questões sociais (emprego e benefícios (23%).

– Na pergunta “acha que a Marinha serve, sobretudo, para...”, a maioria dos entrevistados (33%) respondeu “atuar em missões de paz”. Já 29% responderam que sua função é em área não combatente (colaborar em atividades de proteção civil, combate a incêndios, busca e salvamento etc.) e 18% responderam “combater”.

Segundo o relatório elaborado pela Eurosondagem S.A., tornam-se evidentes quatro grandes linhas com particular importância na relação da Marinha com a opinião pública portuguesa, sendo elas as seguintes:

– Em geral, têm uma boa opinião e estão convictos que a Marinha cumpre bem as suas obrigações.

– Desconhecem a sua dimensão, dificuldades, equipamento e pessoal.

– Existe um elevado grau de desconhecimento sobre as questões de natureza económico-financeira.

Entendem que a Marinha deve incrementar as atividades de natureza “não combatente”, que consideram de grande importância. Contudo, a opinião pública é muito favorável à participação em missões de paz, desconhecendo a especificidade militar-combatente que caracteriza estas operações.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> /; Marinha de Portugal /; Imagem da Marinha; Rev & Rev;

## NOVO NAVIO-AERÓDROMO PARA A MARINHA

Tecnologia & Defesa, nº 83  
Jornalista *Alexandre Galante*

Em seu artigo, o jornalista tece comentários sobre os vários navios-aeródromos existentes, as aeronaves compatíveis e as opções para a Marinha brasileira:

O *Minas Gerais*, apesar das várias modernizações e excelentes condições operacionais, já está com 56 anos e não poderá ter sua atividade prolongada muito além de 2005.

A Marinha vem estudando a sua substituição há algum tempo, mas não podia dar qualquer passo concreto enquanto persistisse o impasse da aviação de asa-fixa embarcada. Reconquistado o direito de ter e operar seus próprios aviões, a Marinha prossegue os estudos de aquisição de um novo navio-aeródromo.

A primeira idéia foi projetar e construir um navio-aeródromo no Brasil. Já na década de 80 a Marinha iniciou um ambicioso estudo para a construção de um navio de cerca de 35 mil toneladas, com convés em ângulo, catapultas e aparelho de parada, para operar de 35 a 40 aeronaves Conventional Take-Off and Landing (CTOL).

Com a aquisição dos A-4, a tendência é a aquisição de um navio que possa operar esse tipo de avião, pelo menos por algum tempo, até que um novo caça entre em operação.

Um navio-aeródromo CTOL trará mais opções no futuro para a seleção de aeronaves de asa-fixa do que um Decolagem Curta e Pouso Vertical (Short Take-Off and Vertical Landing - STOVL), do tipo Harrier Carrier.

Uma solução híbrida seria dotar o navio de ski-jump (semelhante ao russo Kuznetsov) e usar o sistema Decolagem Curta e Pouso com Gancho (Short Take-Off But Arrested Recovery - STOBAR), para caças que possam decolar sem auxílio de catapulta, como o Sukhoi SU-33, russo, o F/A-18 Hornet, americano, e o francês Rafale M.

A Espanha é o único país a ter construído desde o início um navio-aeródromo para exportação: o Chakri Naruebet, para a Tailândia: é um porta-Harrier, derivado do Príncipe de Astúrias, da Armada espanhola, com preço em torno de US\$ 300 milhões. Seu projeto foi oferecido ao Brasil pelo Estaleiro Bazán por US\$ 6 milhões para construção local, mas isso limitaria à aquisição somente de aeronaves MC Donnell Douglas AV-8B Harrier II Plus, que ainda está em produção.

O Estaleiro Bazán também oferece um projeto "esticado" do Príncipe de Astúrias, um CTOL. O navio desloca 27.000 toneladas, com duas catapultas e capacidade para 21 aeronaves do porte do F/A-18 Hornet, mais quatro helicópteros. Este projeto se encaixa perfeitamente nas especificações da Marinha brasileira. O custo não foi divulgado, mas calcula-se na faixa de US\$ 700 milhões a US\$ 800 milhões, sem as aeronaves.

Tem-se noticiado o interesse da Marinha no NAe francês Foch, de 32.000 toneladas. Ele estaria sendo oferecido por apenas US\$ 60 milhões, como parte de um negócio que envolveria a compra do Estaleiro Verolme pelo consórcio francês DCN International.

Com mais de 30 anos, o Foch está em bom estado de conservação e poderia operar por pelo menos dez anos, tempo suficiente para a construção de um novo NAe. Tem duas catapultas para aviões de até 20 toneladas, dois elevadores e comporta 40 aeronaves.

Quanto custa um navio-aeródromo?

Um CTOL da Classe Nimitz, de 90 mil toneladas, capaz de levar 90 aeronaves, custa cerca de US\$ 4 bilhões; o novo CTOL francês Charles De Gaulle, de 36 mil toneladas e capacidade para 45 aeronaves, custou cerca de US\$ 1,8 bilhão; o STOVL italiano Giuseppe Garibaldi, de 11 mil toneladas para 20 aeronaves,

ves, custou cerca de US\$ 350 milhões. Um STOVL de 10 mil toneladas capaz de operar 12 caças Harrier II Plus sairia na faixa de US\$ 400 milhões.

Percebe-se por esses parâmetros que um NAE com as especificações pretendidas pela Marinha pode alcançar facilmente os US\$ 800 milhões. Sem contar as aeronaves embarcadas.

As últimas décadas têm demonstrado que o caminho natural para as marinhas mais

modestas é adquirir um NAE STOVL, ou adotar a "opção zero", simplesmente desistindo de operar um navio-aeródromo, como fizeram Canadá, Argentina e Austrália. No caso do Brasil, porém, o custo de tal decisão pode ser alto demais a longo prazo.

A posse de pelo menos um navio-aeródromo dará ao Brasil, além de um razoável poder dissuasório, o *status* necessário para que possa assumir seu lugar de direito no cenário mundial, que se apresenta desafiador.

## CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Navio-aeródromo /; Marinha do Brasil; Rev & Rev;

# POR QUE UM SONAR ESPECIAL PARA DETECTAR E EVITAR MINAS?

Tecnologia Militar – TECMIL nº 4-5/97, p. 38-42

Margarita Hohmann\*

Quais as diferenças entre um sonar detector de minas e um sonar para evitar minas?

Para responder a essa pergunta é necessário entender os cenários em que se requer a detecção de minas e de obstáculos. Só então se estará em condições de descobrir e comparar as diferentes configurações de sonares.

## Cenários e Obstáculos

A autora relaciona os cenários principais em que se requer a detecção de minas e obstáculos:

– em rotas de acesso a um possível desembarque anfíbio em águas muito pouco profundas, máximo de quatro metros de profundidade.

– nas entradas de portos e pontos de estrangulamento para a navegação, em águas pouco profundas, cerca de cem metros ou pouco mais, como nas entradas das bases de submarinos.

– em águas profundas de minas amarradas, minas flutuantes e objetos perigosos para a navegação. Normalmente, não se encontram minas abaixo de cem metros.

As contramedidas que têm obtido maior êxito na busca de minas é com certeza a pré-ativa. Seu objetivo é evitar que a mina entre na água, eliminando a necessidade de detectá-la.

As contramedidas ativas incluem a detecção e localização das minas, ao menos do campo de minas, e a técnica principal para realizar tal tarefa é o sonar. Uma vez localiza-

\* Margarita Hohmann é gerente-geral da STN Atlas Elektronik GmbH para sistemas contra minas.

do, o campo de minas pode ser limpo mediante três diferentes sistemas: limpeza explosiva, busca e varredura.

### **Detecção/Evituação: Comparação**

A questão é: qual a diferença entre um sonar usado na caça de minas e um sonar aplicado para evitar minas e obstáculos?

A busca de minas é a localização rápida e segura da ameaça de minas de fundo e de superfície, com uma prospecção precisa do contexto submarino, e a neutralização da mina. A precisão na detecção e na desativação são elementos vitais.

A evituação é a detecção segura e rápida de minas, assim como a manobra de proteção subsequente. Basicamente só ocorre em profundidades superiores a 80 metros. Isto porque a evituação de minas fundeadas a menos de 80 metros de profundidade não é uma medida prática, pois quando os navios entram nessas águas, geralmente o fazem ao largo de rotas que foram previamente exploradas e limpas por caça-minas; as únicas ameaças a unidades de superfície de certo valor são as minas amarradas próximo à tona, as minas flutuantes e, possivelmente, as minas rápidas autopropulsadas.

A autora discute e analisa cada caso e apresenta resultados comparativos.

### **Fatores Determinantes**

O principal fator a considerar na evituação de minas é a detecção oportuna de minas

posicionadas próximo à superfície. Esse cenário se caracteriza por dois amplos conjuntos de condições ambientais que limitam seu rendimento. O primeiro é o caso em que o fundo do mar não se encontra dentro do feixe luminoso principal do sonar e o segundo é quando o fundo está dentro do feixe luminoso principal. São discutidos amplamente os fatores.

### **Configurações de Antenas em um Sonar**

São resumidos os diferentes requisitos de aplicação e rendimento de sonares de evituação de minas e de busca de minas. As necessidades especiais para a evituação de minas levam a diferentes considerações para se encontrar a solução ideal para esta ameaça específica.

A seguir são apresentadas detalhadamente e discutidas algumas soluções para um sonar de evituação de minas, com uma comparação de diferentes conceitos de antena e realizações, e ao término do artigo a autora faz um resumo, onde os resultados em análise comparativa dos diferentes tipos de configurações possíveis de antena para sonares de evituação de minas.

A autora encerra o estudo citando dois novos aspectos para evituação de minas e obstáculos. Trata-se da solução King Fisher (martin pescador), que proporciona uma função de detecção de minas amarradas a sonares montados nos cascos de navios de guerra ASW (Guerra Anti-Submarina); e os requisitos de evituação de minas e obstáculos para submarinos e navios mercantes.

## MARIA QUITÉRIA DE JESUS

*A Defesa Nacional* nº 783 – jan. a abr./99 – p. 111-117

Coronel *Manoel Soriano Neto*



Maria Quitéria de Jesus Medeiros foi um dos mais valorosos soldados do Batalhão dos Periquitos, criado na Vila de Cachoeira. Pelos serviços prestados, recebeu a instância de Cavaleiro da Ordem Imperial do Cruzeiro - "D. Maria Quitéria".  
D. Faillutti, Museu Paulista - São Paulo, SP.

Em artigo em que cita dados biográficos e as distinções concedidas pelo Exército Brasileiro à mulher-soldado Maria Quitéria de Jesus, o autor nos apresenta a heroína da Independência do Brasil e justifica sua ascensão a Patrono do Quadro Complementar de Oficiais.

### *A Soldados Medeiros*

Logo após a proclamação da nossa Independência, a Junta Conciliadora de Defesa, de Cachoeira, Bahia, conclama os baianos do Recôncavo a se alistarem para assegurar a liberdade do País.

Maria Quitéria sentiu o coração arder no peito. A despeito da reprovação de seu pai, Gonçalo Alves de Almeida, a moça, com a cumplicidade de uma irmã e do cunhado José Cordeiro Medeiros, vestida com as roupas deste, abandonou o lar e sentou praça num regimento de artilharia, passando depois para a infantaria, quando integrou o Batalhão de Voluntários do Príncipe D. Pedro, ou Batalhão Periquitos, assim chamado devido ao verde da gola e dos punhos de suas fardas.

Em reconhecimento aos favores de sua irmã e de seu cunhado, adota seu nome, apresentando-se para a guerra como Soldado Medeiros. Assim surge a lenda Maria Quitéria de Jesus, que só teve descoberta sua identidade pouco antes de a guerra terminar, passando à História exemplo de bravura e extremado patriotismo.

### *Honras e Glórias*

Listaremos alguns dos gloriosos feitos de Maria Quitéria e algumas distinções por ela recebidas:

- Engajamento como voluntária nas forças libertadoras, sendo a primeira mulher a assentar praça numa unidade militar no País;
- Valor e bravura demonstrados em sangrentos combates, como em Conceição, Pituba, Itapuã e na Foz do Paraguçu;
- Recebimento das honras de primeiro-cadete, outorgadas pelo General Pedro Labatut, comandante do Exército Imperial Nacional e Pacificador;
- Incumbida de ser um dos emissários da notícia da vitória baiana a D. Pedro, no Rio de Janeiro, quando foi condecorada pelo próprio príncipe regente;
- Concessão por D. Pedro, em 1823, do soldo de alferes de linha e da comenda Cava-

leiro da Ordem Imperial do Cruzeiro à heroína baiana;

– Oferta ao final da campanha de uma espada com todos os acessórios pela Junta Conciliadora de Defesa de Cachoeira à moça-cadete;

– Inauguração em todos os quartéis da Força Terrestre, em 21 de agosto de 1953, do retrato da mulher-soldado;

– Instituição da Medalha de Maria Quitéria e seu respectivo diploma, a serem concedidos a civis e militares que tenham contribuído para o brilhantismo e repercussão das homenagens prestadas à Cadete da Independência;

– Reconhecimento pelo Exército, que em 1972, ano do sesquicentenário da Independência, exalta a participação da intrépida guerreira nas lutas na Bahia;

– Nome Maria Quitéria dado à primeira turma do Quadro Complementar de Oficiais que recebeu segmento feminino na Corporação, formada em 1992 na Escola de Administração do Exército, Salvador, Bahia; e

– Instituição do nome Maria Quitéria de Jesus para Patrono do Quadro Complementar de Oficiais (QCO).

### *As Repercussões da Escolha*

A escolha de Maria Quitéria para o rol de insígnies patronos da Instituição repercutiu de forma a mais favorável.

Além da projeção positiva da imagem da Corporação, que soube valorizar a mulher brasileira, na relembração da maior heroína da Nação, este fato ainda adquiriu proeminente dimensão histórica.

Entretanto, foi no estado da Bahia, terra do nascimento de Maria Quitéria, que a alvissareira notícia ganhou amplas proporções. A publicação no *Diário Oficial da União* do decreto presidencial instituindo Maria Quitéria Patrono do QCO, no dia 1º de julho, véspera da grande festa da “Independência da Bahia”;

ensejou o pronunciamento por parte de gradas autoridades.

Assim, a então prefeita de Salvador, Lidice da Mata, em um trecho de seu discurso, declarou que “o Exército é um dos precursores da busca da projeção em nível nacional do Dois de Julho, através do reconhecimento oficial de uma das figuras mais representativas da história baiana, bem como do reconhecimento do papel da mulher na sociedade brasileira”.

### *Nome da Patrono*

Quanto ao nome de Maria Quitéria, existem duas preferências: a dos que só admitem a grafia Maria Quitéria de Jesus e a dos que acrescentam a esse nome o sobrenome Medeiros, no louvável intuito de tornar o personagem mais popular, a fim de mais engrandecê-lo, na lembrança do Soldado Medeiros da luta da Independência.

Oficialmente, o nome original, de batismo, Maria Quitéria de Jesus, nunca foi modificado. Quando galardoada por D. Pedro, constou nos respectivos decretos o nome recebido na pia batismal. Outra irrefutável prova documental, de suma importância, dado o seu valor histórico e que comprova o que foi antes expandido, é a certidão de óbito de Maria Quitéria, trazida a lume pelo historiador Pereira Reis Júnior.

O Exército Brasileiro preservou o rigorismo ortodoxo e, oficialmente, não cedeu ao modismo de acoplar Medeiros ao nome de Maria Quitéria, como se pode constatar no texto do importante aviso 408/53, do ano do centenário de falecimento da heroína e quando da publicação da *História do Exército Brasileiro – Perfil Militar de um Povo*, em 1972.

Todavia afigura-se-nos merecido, para a perpetuação da memória do Soldado Medeiros – que notabilizou Maria Quitéria – o uso afetivo, sentimental, deste sobrenome. Porém que tal procedimento se verifique somen-

te em documentos de secundária importância, tais como artigos, apologias, gravuras, cartazes promocionais etc.

### Conclusão

Justa e merecidamente, o Exército Brasileiro foi resgatar das páginas de nossa bela e rica história militar o legendário nome de Maria Quitéria de Jesus, florão de uma raça, patriota humilde que em momento de transe da nacionalidade despojou-se de tudo o que lhe era precioso para lutar pelo Brasil.

Ela, que possuída de acrisolado patriotismo, quando tentava convencer o pai a lhe dar permissão para o alistamento militar, lhe dissera: "É verdade, pai, que não tens um filho homem, mas lembrai-vos de que as baianas do Recôncavo manejam tão bem as armas de fogo, e o exercício da caça não é mais nobre do que a causa da Pátria. Deixai-me, pai, deixai-me ir disfarçada empunhar as armas em tão justa guerra."

Feliz portanto o Brasil, que sempre contou com homens e mulheres resolutos e de acendrado sentimento de amor à terra natal.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<NOMES> / Maria Quitéria de Jesus /; Rev & Rev;

## UMA DERROTA NAVAL DE NELSON EM 1796

*Revista General de Marina* (Espanha), jun/99, p.796-799

Agustín Ramón Rodríguez González<sup>1</sup>

Quando se menciona uma derrota do genial marinheiro britânico, sempre vem à memória sua desgraçada intentona em Tenerife, em 1797, durante a qual perdeu, como é notório, seu braço esquerdo. Mas houve antes outra derrota, se bem que muito honrosa para Nelson, que tem permanecido até hoje na penumbra e que se tratou de um combate puramente naval e não de uma operação anfíbia como a mencionada. Os fatos se passaram assim:

No inverno de 1796, o então Capitão-de-Mar-e-Guerra Horacio Nelson regressava de suas bases napolitanas para reunir-se com a esquadra de Jervis nas costas portuguesas, nas quais, durante o combate de San Vicente, ganharia, em fevereiro de 1797, sua fama.

Embarcara com a insígnia de comodoro na fragata *Minerve*, de 38 canhões e 941 toneladas, acompanhada pela *Blanche*, de 32 canhões, com 722 toneladas inglesas.

Por volta de 11 horas da manhã do dia 19 de dezembro de 1796, próximo a Cartagena, se divisaram duas fragatas espanholas, sob o comando de Miguel Gaston de Iriarte: *Sabina*, de 40 canhões, e *Matilde*, de 34 canhões.

Logo se iniciou o combate, engajado de um lado entre a *Minerva* e a *Sabina* e, de outro, entre a *Matilde* e a *Blanche*, buscando cada adversário a fragata de seu mesmo ou parecido porte. Logo as duas últimas se separaram, recaindo a ação principal sobre a *Sabina*, sob o comando de Jacobo Stuart, e a *Minerva*, com o próprio Nelson.

<sup>1</sup> Doutor em História Contemporânea.

O resultado não poderia ser duvidoso, não obstante, e como se tem repetido tantas vezes, pela proverbial habilidade náutica britânica, senão por algo muito mais concreto: a fragata britânica levava peças de 18 e 6 libras, enquanto a espanhola as levava de até 12 e 8 libras, o que supunha uma vantagem no peso do projétil da artilharia principal de não menos de 33%.

Ademais, o navio britânico levava entre seis e oito canhões de até 32 libras, além das peças orgânicas, e aqueles curtos e manejáveis canhões, embora de limitado alcance e de tiro impreciso, tornavam-se demolidores a curta distância. Curiosamente, a Armada espanhola, apesar de conhecer tais armas e tê-las experimentado, nunca as teve de fato. Tal desvantagem no armamento não correspondia ao projeto do navio, pois, como é sabido, os espanhóis são maiores, mais resistentes e marinheiros que os outros, resultante de projetos que estavam, então, entre os melhores do mundo.

Embora o poder combatente britânico fosse muito superior, como vimos, o combate se prolongou por três horas, quando veio abaixo o pau de mezena da *Sabina*, sendo os outros muito avariados e a ponto de cair, tendo que render-se com dois mortos e 48 feridos, entre eles dois oficiais. Dos ingleses, sete morreram e 33 ficaram feridos.

Transferiu-se uma dotação de presa para a fragata espanhola e se aprestou a dar-lhe reboque, devido ao penoso estado de sua aparelhagem.

Cabe imaginar a surpresa de Nelson ao descobrir que o comandante da fragata inimiga que acabara de apresar era nada menos que um descendente dos antigos reis da Inglaterra, os Eduardo, e assim era realmente, pois Don Jacobo era da casa dos duques de Berwick, que poucos anos depois se converteriam nos duques de Alba por extinção dessa família.

Mas Nelson conservou durante pouco tempo sua presa; às 4h30 da madrugada,

apareceu a *Matilde*, que havia conseguido livrar-se da *Blanche*, e Miguel Gastón se dirigiu contra a fragata inglesa. Nelson ordenou soltar o reboque e enfrentar sua nova inimiga. O combate já levava meia hora quando, no horizonte, divisaram-se várias velas espanholas, navios que saíam de Cartagena alertados pelo canhoneio. Tratava-se das Fragatas *Ceres* e *Perla*, seguidas pelo poderoso navio *Príncipe de Asturias*, mais atrás.

A Nelson havia se reunido, nesse ínterim, a *Blanche*, mas não podia fazer frente com duas fragatas a três inimigas, e muito menos, atrasado pelo combate, dava tempo a que se incorporasse o grande navio de três pontes. Assim que abandonou a sua presa e se bateu em retirada, foi perseguido durante todo o dia por duas das fragatas espanholas, cujos disparos lhe causaram outras dez baixas. Mas disparar naquelas condições era mau negócio na época da vela, a não ser que fosse alcançado o inimigo, porque o retrocesso das peças freava o perseguidor e, salvo que algum afortunado disparo desaparelhasse o perseguido, este teria facilitada sua fuga.

Na apresada *Sabina* permaneceu sua dotação britânica de presa, que, sob o comando de Hardy, fiel amigo de Nelson e comandante do *Victory* em Trafalgar, se aprestou a defender-se com o fim de distrair alguma das fragatas espanholas, mas a resistência não pôde prolongar-se muito, caindo os prisioneiros britânicos.

Não muito depois, aconteceu a troca de prisioneiros, e Nelson teve considerações especiais com Jacobo Stuart, ao qual devolveu a sua espada, reconhecendo que havia lutado com valentia. Temendo alguma possível reprimenda, o genial marinheiro britânico escreveu: "Isto está em consonância com o dignidade de meu país, e o faço sempre que o creio justo, sem deter-me em rotinas"; e mais, enviou a Gastón, superior de Stuart, a seguinte carta:

“Não posso permitir que Don Jacobo volte para seu lado sem expressar-lhe minha admiração por seu valoroso comportamento. A você, que já viu o estado de seu navio, não é necessário demonstrar-lhe a impossibilidade de prolongar a defesa. Eu perdi na luta muitos homens valentes, mas em nossos mastros fui o mais afortunado; se não fosse assim, é provável de haver tido o gosto de ter lhe conhecido. Mas Deus dispôs as coisas de outro modo, pelo que estou agradecido.”

Poucas vezes se viu tanto cavalheirismo nas lutas navais. Não é demais recordar sumariamente a trajetória de alguns dos protagonistas de combate: pelo que se refere a Nelson, apenas umas semanas depois, seu tão genial como heróico comportamento no combate de San Vicente lhe proporcionou a glória e o reconhecimento de seus compatriotas. Depois assistiu ao bloqueio de Cádiz, onde, por certo, esteve a ponto de perder a vida em uma abordagem de seu bote a uma canhoneira espanhola, evento também pouco lembrado; logo, Tenerife; no ano seguinte, Abikir; posteriormente, Copenhague.

Quanto a Miguel Gastón, ascendeu a capitão-de-mar-e-guerra e, comandando o *San Justo* em Trafalgar, sua intervenção resultou decisiva para livrar a comprometida situação

do *Príncipe de Asturias*, comandado por Gravina. Chegou a tenente-general da Armada, sendo um de seus últimos comandos o do porto de La Habana, nos difíceis momentos da emancipação americana.

Voltemos ao nosso assunto, o combate de 1796. O certo é que foi uma custosa e incompleta vitória para os espanhóis e que Nelson teve a habilidade de escapar de um inimigo muito superior, que podia caçá-lo e apressá-lo, contando, ademais, com as avarias da *Minerve*, o cansaço da sua tripulação, e que esta havia diminuído com as baixas e a dotação de presa. Talvez a excessiva prudência ou a descoordenação dos espanhóis foram a causa do triunfo não ter sido completo.

Mas todas essas considerações não nos devem fazer esquecer que se tratou da única ocasião em que o grande marinheiro britânico teve que retirar-se com sérias perdas em um combate naval, abandonando sua presa e sua dotação.

Quiseram outros de seus inimigos de então, franceses, holandeses ou dinamarqueses, poderem dizer em qualquer situação que haviam visto a popa do navio de Nelson.

E, desde logo, se obtivessem aquela vitória quaisquer dessas nações, não haveriam permanecido virtualmente desconhecidos até então.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES> / Nelson /; Rev & Rev;

## A REPÚBLICA IANOMÂMI

*Revista do Clube Militar* – novembro/1999 – p. 16

General-de-Exército *Ruy de Paula Couto*

A respeito dos chamados Ianomâmis, convém iniciarmos lembrando a inexistência de tribo com tal denominação em território brasileiro, pelo menos até o ato de nosso Governo Federal que assim denominou os

remanescentes de diversas tribos locais, perfazendo um total de cerca de seis mil indivíduos.

Essa foi a conclusão de indianistas e estudiosos da área amazônica, como saudoso Cel.

Carlos Alberto Menna Barreto, que exerceu vários comandos na fronteira e, posteriormente, foi Secretário de Segurança do Estado de Roraima. Havendo passado cerca de dez anos pesquisando os assuntos daquela região, percorreu inteiramente a área dita Ianomâmi, onde apenas encontrou grupos esparsos de índios, com línguas, costumes e até tipo físicos diferentes, mas nenhuma, entre as dezoito tribos relacionadas, com a denominação "Ianomâmi".

Após minuciosas pesquisas, escreveu o livro *A farsa Ianomâmi*, publicado pela Biblioteca do Exército, afirma que "a tribo Ianomâmi não passa de história de ficção ou de uma farsa", parecendo que esses grupos esparsos, por "interesses inconfessáveis estão sendo relacionados sob o mesmo rótulo de Ianomâmi" e naturalmente instruídos posteriormente, para que confirmem essa denominação.

Apesar disso, o Presidente da República da época, recebendo pressão dos Estados Unidos, conforme foi noticiado, determinou a demarcação do imenso território de 94.000 km<sup>2</sup> e, para cúmulo, deu a denominação de "nação", como se fosse possível haver outra nação dentro da Nação Brasileira.

Esse ato, que afronta a soberania nacional, atendeu aos interessados na internacionalização da Amazônia, que agora podem clamar pela libertação do "povo dominado e espoliado" pelo BRASIL.

Já existem fatos concretos que demonstram claramente que tudo foi obra de bem montada manobra internacional visando ao futuro desmembramento da nossa Amazônia. A revista "A Defesa Nacional", em seu número do 2º trimestre de 1986, publica interessante artigo de autoria de Gilberto Paim sob o título "Sobre a República Socialista Ianomâmi", no qual comenta:

Há algum tempo, encontram-se em discussão específicos da situação de algumas populações indígenas na região Norte. Examina-se, em particular, a questão das vastas exten-

sões oficialmente definidas como terras indígenas, em favor de grupamentos ianomâmi, nas reservas para eles deferidas no Amazonas e em Roraima".

Podemos considerar ridículo o chamado "Governo da República Socialista Ianomâmi" formado no exterior, que tem como presidente um cidadão americano, Mr. Charles Dunbar, nascido em Connecticut e "naturalizado" ianomâmi. O vice-presidente é alemão, e os ministros pertencem a várias nacionalidades. Faz parte do governo um índio, Akatoa, supostamente de origem ianomâmi. Para completar o ridículo, a República Socialista Ianomâmi tem um "parlamento" composto de 18 membros. Não obstante seus aspectos risíveis, o Brasil não pode ficar indiferente a iniciativas como a dessa República que tem um governo no exílio.

Para completar a farsa, esse governo até emite passaporte. O Governador Neudo Ribeiro Campos, de Roraima, em outubro de 1996, durante o III Encontro Nacional de estudos Estratégicos, realizado no Rio de Janeiro, mostrou um passaporte expedido pela "Nação Ianomâmi", demonstrando claramente que pretendem fazer com que o Governo dessa "nação" se apresente como um fato real, com vida própria.

Podemos afirmar que nada tem de ridículo a criação desse "governo exilado", pois tudo demonstra que está dentro de manobra internacional, muito bem planejada e em plena execução, visando a conseguir, ou pelo menos, a tentar apossar-se dos 94.000 km<sup>2</sup>, em território brasileiro, ao qual somam-se outros 83.000 km<sup>2</sup> na Venezuela, totalizando 177.000 km<sup>2</sup>, pois, conforme preconizam os "verdes", deve ser mantida a unidade territorial indígena, e tudo seria facilitado pela inexistência de linha divisória perfeitamente demarcada na região.

Todos os atos demarcatórios parecem haver sido comandados do exterior, contando com o apoio de entreguistas, que tudo

facilitam para que sejam feitas essas exageradas delimitações de áreas, onde supostamente viveriam indígenas, através de simples portarias do Ministério da Justiça, sem que tivessem sido ouvidos os órgãos responsáveis, como o Congresso e o Conselho de Defesa Nacional.

A qualquer momento, pode ser desencadeada uma campanha, bem orquestrada, pela independência dessa "pobre nação, subjugada e explorada", como alegarão, pela Nação Brasileira, e isso terá pleno apoio da ONU e do Grupo dos Sete.

Que espera nosso Governo para eliminar essa manobra, anulando a denominação de "nação", conferida a essa descomunal reserva?

Atualmente o narcotráfico está permitindo uma grande ingerência externa

na situação interna da Colômbia, não estando descartada a intervenção militar, como foi proposta pelos Estados Unidos, por parte de um grupo de países, "vizinhos ou simplesmente relacionados política e economicamente" (!?). A situação de uma força militar dessa natureza na fronteira do BRASIL acarretará problemas muitos sérios, pois, em tal caso, esbarrarão com as FARC que procurarem refúgio no lado de cá? A nossa guarnição militar na região terá condições para garantir a inviolabilidade do território nacional?

Uma ação dessas demonstraria a facilidade com que poderão ser feitas outras, inclusive para apoiar a "independência" da República Socialista lanomâmi".

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA> / Poder Nacional /; Grupo de pressão; Política para Amazônia; Rev & Rev;

## A PREVENÇÃO DA GUERRA NO SÉCULO XX\*

Rivista Maritima (Itália), junho/1999, p.27-36

Giuseppe Libbi

O autor avalia que na sociedade internacional, em que o equilíbrio das forças sociais e a garantia da independência e da paridade jurídica dos membros podem ser garantidos somente pelo estado de paz, é natural que sejam manifestadas correntes de opinião e iniciativas voltadas para a prevenção da guerra.

### *Aspectos Organizacionais do Pacto da Sociedade das Nações*

A Conferência de Paris, em 1919, se propôs a atuar em alguns pontos programáticos aos quais os Estados Unidos tinham confiado o seu manifesto, entre eles

\* A tradução completa do artigo, de autoria do Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>) Dimas Lopes da Silva Coelho, se encontra na Biblioteca da Marinha à disposição dos interessados.

a tarefa de institucionalizar os conflitos internacionais para tornar mais fácil a solução pacífica.

A manutenção desta paz era confiada a medidas preventivas (arbitragem, mediação, intervenção do Conselho, sentenças jurisdicionais da corte internacional permanente de justiça) ou, no caso de violação não resolvida de maneira pacífica, à adoção de uma série de sanções econômicas e comerciais, e até o uso da força.

### ***A Sociedade das Nações no Resguardo da Segurança Européia***

Os princípios contidos no Pacto da Sociedade das Nações encontravam aplicação em alguns acordos que tiveram grande repercussão, enquanto destinados a reforçar as possibilidades da prevenção da guerra.

Assim, a Conferência de Genebra de 1924 da Sociedade das Nações, em que a França (no momento que os alemães questionavam o pagamento dos danos de guerra) apresentou um plano de garantias baseado na tríade arbitragem, segurança e desarmamento.

Esse projeto, porém, faliu, tendo em vista que prevaleceram, da parte dos países europeus vencedores, de maneira especial a Grã-Bretanha, perplexidades em razão de rivalidades históricas, políticas e econômicas.

Com o Tratado de Locarno, de 16 de outubro de 1925, convencionado entre Bélgica, França, Alemanha, Grã-Bretanha e Itália, foi estabelecida uma obrigação recíproca por parte dos contratantes, de não mais se guerrearem, a não ser nos casos expressamente previstos.

A proibição da guerra se tornava então a regra na qual o tratado admitia várias exceções, tais como a legítima defesa.

Ressonância internacional teve o Tratado de Paris, de 27 de agosto de 1928, mais conhecido pelo nome de Pacto Briand-

Kellog, pela ampla adesão que encontrou (aderiram 57 países, nem todos integrantes da Sociedade das Nações). Declarava de fato a condenação do recurso à guerra para a solução das discórdias internacionais. Qualquer controvérsia teria que ser resolvida apenas por meios pacíficos.

Depois de Locarno e Briand-Kellog, o clima de pacificação manteve-se, com vários projetos e acordos. Entre eles, os mais importantes no campo da segurança internacional e da prevenção da guerra foram os projetos franceses de Briand, de unificação européia, de 1930, e a Conferência de Londres, também de 1930, em matéria de desarmamento naval.

Com a Conferência de Londres, se firmou o princípio da redução dos armamentos em nível mais baixo, compatibilizado com a segurança nacional e a execução forçada de iniciativas comuns resultantes de obrigações internacionais. O Conselho da Sociedade das Nações é que estabeleceria os planos de desarmamento a serem submetidos aos vários governos.

### ***A Organização das Nações Unidas: Finalidade***

O objetivo essencial da ONU foi manter a paz e a segurança internacional com medidas coletivas eficazes. A carta evidenciava a necessidade de "preservar a geração futura do flagelo da guerra que, por duas vezes no espaço de uma vida humana, tinha infligido à humanidade sofrimentos indescritíveis".

Para tal fim, os membros, colocados no mesmo plano de igualdade, se empenhavam em respeitar a obrigação de "resolver as controvérsias internacionais, por meios pacíficos" sem "recorrer à ameaça ou ao emprego da força". A paz resultava, portanto, o objetivo principal.

## *As Operações de Manutenção da Paz*

Pouco depois, a criação das Nações Unidas revelou, de forma clara, que alguns meios previstos no Estatuto para manter a paz internacional não seriam passíveis de execução devido ao clima de guerra fria desenvolvido entre os membros efetivos do Conselho de Segurança. Assim, ao invés de impor a paz mundial, como previsto pelo Estatuto, as Nações Unidas passaram a criar missões de observação militar e em seguida forças armadas equipadas com armas leves fornecidas por pequenas e médias potências.

O autor termina concluindo que somente ao fim da Segunda Guerra Mundial o Estatuto das Nações Unidas conseguiu modificar profundamente o sistema de prevenção de conflitos, estabelecendo dois novos princípios de direito internacional: a proibição à guerra de agressão e a responsabilidade penal individual das pessoas culpadas de crimes de guerra contra a paz.

O Estatuto, que vincula a quase totalidade dos estados, prevê a interdição ao recurso da força, com reserva para o caso de legítima defesa. Estas disposições constituem enfim a base do direito atualmente em vigor.

### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<RELAÇÕES INTERNACIONAIS> / Organizações Internacionais /; Tratados; Política Internacional; Rev & Rev;

É humano ficar ao lado da  
multidão; é divino permanecer  
sozinho.

*Eleanor L. Doan*

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, etc., se possível ilustradas com fotos em preto e branco.

---

## SUMÁRIO

### ADMINISTRAÇÃO

#### *CENTENÁRIOS*

Centenário do Almirante Otacílio Cunha (283)

#### *COMEMORAÇÕES*

Aniversário da Batalha de Riachuelo (288)

20º Aniversário do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (290)

110º Aniversário do Corpo de Engenheiros da Marinha (290)

230º Aniversário do Corpo de Intendentes (292)

107 anos do Primeiro-Tenente Maximiano José dos Santos (293)

132 anos do nascimento do Maestro Francisco Braga (306)

500 anos do Descobrimento (311)

Dia do Armamento (294)

Jubileu dos Militares (294)

Parada Naval dos 500 anos do Descobrimento (296)

Visita da Cruz de Cabral à Escola Naval (295)

## DECLARAÇÕES

Resposta da Marinha à Revista Isto É (312)

## MOSTRA DE ARMAMENTO

Mostra de Armamento do NASH Dr. Montenegro (313)

## POSSES

Assunção de cargos por Almirantes (314)

Novo Diretor de Portos e Costas (315)

Novo Diretor de Saúde (318)

## PROMOÇÕES

Promoções a Suboficiais no Corpo Feminino (322)

## PUBLICAÇÕES

DPHCM e SDM lançam Boletim Cultural (322)

## APOIO

## ABASTECIMENTO

Base de Abastecimento viabiliza a integração do transporte internaciona (322)

## ÁREAS

### ANTÁRTICA

Fósseis vegetais na Antártica (322)

## ATIVIDADES MARINHEIRAS

### NAUTIMODELISMO

Nautimodelismo em Salvador (324)

## CIÊNCIA & TECNOLOGIA

### ARMAMENTO

ASROC lançado na Marambaia (325)

## CONGRESSOS

### ENCONTROS

Reunião sobre SISCOMIS (325)

Reunião Internacional sobre História da Náutica e Hidrografia (325)

### EXPOSIÇÕES

Escola Naval 1950-2000 (326)

## SEMINÁRIOS

Autonomia de Gestão (327)

## SIMPÓSIOS

Segurança de Informação da Marinha (328)

## EDUCAÇÃO

### ESCOLA NAVAL

Juramento à Bandeira de novos Aspirantes (328)

## FORÇAS ARMADAS

### AVIAÇÃO NAVAL

Primeiros Vôos da Aeronave AF-1 (330)

### CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS

Fuzileiros recebeu novas viaturas (330)

### CORVETAS

Corveta *Barroso* – Mock-up do COC (332)

### EXERCÍCIOS MILITARES

Fragata *Rademaker* lança o primeiro míssil *Seawolf* (333)

### MARINHA DO BRASIL

Notícias da Marinha em publicações estrangeiras (332)

### NAVIOS-PATRULHA

Navio-Patrolha *Guaratuba* (329)

### SERVIÇO MILITAR

Serviço Militar Feminino (333)

## HISTÓRIA

### MUSEUS

Maior museu oceanográfico da América Latina (334)

## PODER MARÍTIMO

### NAVIOS MERCANTES

Novo transatlântico (335)

### PORTOS

Inspeção naval no Rio Parnaíba (335)

## PSICOSSOCIAL

### CULTURA

Autores brasileiros citados em publicações estrangeiras (336)

### RELAÇÕES PÚBLICAS

Fim de Semana no Centro - 20ª edição (336)

## CENTENÁRIO DE NASCIMENTO DO ALMIRANTE OTACÍLIO CUNHA

Recebemos um exemplar do caderno comemorativo aos cem anos de nascimento do Almirante Otacílio Cunha, intitulado *Almirante Octacílio Cunha – O escritor e poeta*, com textos e poesias escritos desde antes de seu ingresso na Marinha, em 1918, até a sua morte, em 1974.

Otacílio Cunha nasceu no Rio de Janeiro, Distrito Federal, em 30 de maio de 1900, filho de um violonista carioca e de uma imigrante italiana. Após cursar o ginasial no Colégio Pedro II, em 5 de abril de 1918 tem praça de aspirante na Escola Naval em Angra dos Reis.

Ao terminar o curso, como guarda-marinha, embarca no Cruzador-Escola *Benjamin Constant*, de onde desembarca, em 23 de setembro de 1922, já como segundo-tenente. Sua carreira é, então, marcada por embarques em diversos navios, dentre os quais destacamos o Encouraçado *São Paulo*, os Contratorpedeiros *Rio Grande do Norte*, *Mato Grosso* e *Paraíba*, bem como o Encouraçado *Floriano* e o Cruzador *Rio Grande do Sul*.

Cerca de oito anos depois, em dezembro de 1930, já no posto de capitão-tenente, apresenta-se à Escola Naval, na Ilha das Enxadas, para ser instrutor de Balística,

Artilharia e Prática de Direção de Fogo e Tiro ao Alvo. Dois anos após, é transferido para a Diretoria de Armamento da Marinha, para ser ajudante das Divisões de Explosivos e Torpedos, além de oficial de Ligação entre as Diretorias de Armamento e a de Material Bélico do Exército; também é aprovado no concurso para cursar Engenharia Naval na Especialidade de Armamento.

Designado pelo ministro da Marinha para se especializar na Europa, em julho de 1933, deixa o Rio de Janeiro a bordo do navio *Ruy Barbosa*, do Lloyd Brasileiro, desembarcando em 8 de agosto do Havre, chegando no mesmo dia em Paris.

Em 3 de outubro de 1933 apresenta-se à Ecole d'Application de l'Artillerie Navale. Apesar das grandes dificuldades

enfrentadas nos primeiros meses, com, inclusive, a sugestão de regressar ao Brasil e voltar posteriormente, dois anos depois, completa o curso, com a seguinte apreciação do diretor da Escola:

“O Senhor Octacílio Cunha cursou durante dois anos a Escola de Aplicação de Artilharia Naval com extrema dedicação e também com pleno sucesso como provam suas notas.



Sua cultura científica, já muito considerável quando aqui chegou, encontrou na Escola um terreno onde ela pôde crescer e se desenvolver, de tal maneira que o Senhor Cunha é hoje não somente digno do Diploma de Engenheiro de Artilharia Naval mas também merece uma menção particularmente elogiosa. O seu caráter e a sua distinção moral estão à altura do seu espírito.

Devo também dizer que ele se incorporou à proposta que adotou nos trabalhos, não só por sua ciência, seu zelo e sua vontade de fazer o melhor, mas também pela delicadeza de seus modos e seu espírito de boa camaradagem. É um simples ato de justiça se dizer que em muitas ocasiões ele foi um dos mais evidentes animadores dos demais.

Ficarei muito contente em saber que o Senhor Cunha será recompensado por seus chefes hierárquicos, como merece, pelo belo exemplo de trabalho fecundo que representam esses dois anos de estudo na Escola de Aplicação. L'Ingénieur en Chef JEAN."

Em 20 de outubro de 1935, recebe o "Diplôme d'Ingénieur d'Artillerie Navale". Por determinação do ministro da Marinha, permanece na Europa, visitando estabelecimentos da indústria militar na Alemanha, Itália, Tcheco-Eslováquia e Holanda.

Em outubro de 1936, retorna ao Brasil, onde, transferido para o Corpo de Engenheiros Navais, apresenta-se à Diretoria de Armamento da Marinha, onde vai ser encarregado da Divisão de Artilharia.

Em outubro de 1939, é designado para cursos práticos em estabelecimentos de fabricação de material bélico nos Estados Unidos. Em decorrência da Segunda Guerra Mundial, sua presença em Nova Iorque se estende até novembro de 1943, quando regressa ao Rio, apresentando-se ao Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, onde vai servir no Departamento Industrial – Oficina de Artilharia.

Em abril de 1950, já capitão-de-mar-e-guerra, é nomeado para exercer o cargo de diretor da Fábrica de Artilharia da Marinha. Sob a sua direção, é construído o primeiro canhão de 127 mm, que ficou conhecido como "Tira-teima"; posteriormente foi doado à Escola Naval, onde se encontra.

Em 24 de julho de 1950, o chefe do Gabinete da Presidência da República encaminha ao ministro da Marinha o seguinte elogio:

"Assunto: Visita (Elogio) – 1. Tenho a honra de transmitir a V. Exa., de ordem do Senhor Presidente da República, a magnífica impressão colhida ao terminar o ciclo de visitas que fez à Diretoria de Armamento da Marinha. 2. A Fábrica de Artilharia, a de Torpedos, o Centro de Armamento e seus depósitos, e finalmente a experiência a que assistiu do primeiro canhão de 127 mm construído no Brasil, no Campo de Provas da Marambaia, trouxeram a S. Exa., mais uma vez, a convicção de quanto pode o Brasil produzir, em todas as suas organizações e fábricas, quando entregue a homens que estudam e se dedicam ao seu trabalho profissional, sem nenhum outro objetivo que não seja o superior interesse da pátria. 3. Nessas visitas teve Sua Exa. a feliz oportunidade de apreciar a ordem e a disciplina do pessoal em geral, sua impecável apresentação, eficiência e grau de conhecimentos científicos, bem como observar o zelo, manutenção do equipamento e material, organização e técnica dos trabalhos, asseio e conservação de todas as dependências visitadas. 4. Por todas essas razões, determina Sua Exa. seja elogiado nominalmente o oficial."

Em agosto de 1953, é designado para representar a Marinha no Congresso de Rearmamento Moral, em Caux-sur-Montreux, Suíça. Após participar do Congresso, parte em viagem de visita aos Centros de Rearmamento Moral na Inglaterra, Holanda, Alemanha e França.

Em 17 de maio de 1955, é designado presidente da Comissão que iria elaborar projeto sobre a formação de Engenheiros Navais das várias especialidades bem como providências junto a órgãos estranhos à administração naval (Universidade de São Paulo) no sentido de que a formação fosse realizada total ou parcialmente no Brasil.

Em 3 de julho de 1956, é promovido ao posto de contra-almirante, sendo então exonerado do cargo de diretor da Fábrica de Artilharia da Marinha e designado para as funções de presidente da Comissão de Construção de Bases Navais. Três meses depois é dispensado, agregado ao respectivo quadro, e designado para exercer as funções de presidente da então recém-criada Comissão Nacional de Energia Nuclear, subordinada diretamente à Presidência da República.

Representa, então, o Brasil na Terceira (1959) e Quarta (1960) Conferência Geral da Agência Internacional de Energia Atômica, em Viena. Representa também o Brasil na Primeira Reunião da Comissão Interamericana de Energia Nuclear, em Washington (1959).

Em fevereiro de 1961, deixa a Presidência da Comissão Nacional de Energia Nuclear e assume a Presidência do Conselho Nacional de Pesquisas. Em outubro de 1962, é dispensado da função de presidente do Conselho Nacional de Pesquisas e em novembro se apresenta ao Estado-Maior da Armada, onde passa a exercer as funções de assessor técnico do Chefe do Estado-Maior da Armada.

Em 19 de abril de 1963, o presidente da República o promove ao posto de almirante ao transferi-lo para a Reserva Remunerada, após 49 anos e três meses de efetivo serviço. Em 5 de junho de 1963, deixa as funções que vinha exercendo no Estado-Maior da Armada, sendo-lhe concedido o seguinte elogio:

“O Exmo. Sr. Almirante (EN) Octacilio Cunha serviu à Marinha durante 45 anos. Nesse longo período, serviu em navios e estabelecimentos da Marinha, no Brasil e em

comissões no exterior; representou o Brasil em várias conferências internacionais de energia nuclear; possui os cursos de Armamento, Engenharia e da Escola de Guerra Naval; foi elogiado várias vezes e agraciado com medalhas e condecorações nacionais e estrangeiras; exerceu a presidência do Conselho Nacional de Pesquisas e da Comissão Nacional de Energia Nuclear. O Almirante Octacilio Cunha deixou, em todas as comissões, traços profundos de sua inteligência, capacidade de trabalho, honestidade, cooperação e espírito criador. É, pois, com pesar, que vejo afastar-se do serviço ativo oficial que projetou tão brilhantemente o nome da Marinha tanto no Brasil como no exterior, tornando-se, assim, merecedor do elogio que ora lhe faço com a maior satisfação e, sobretudo, por dever de justiça. Como Comandante Militar da Marinha, cabe-me apresentar ao Octacilio as despedidas e a saudade da nossa classe, augurando-lhe todas as felicidades, extensivas a Exma. Família.”

Na reserva, exerceu as funções de diretor do Centro Brasileiro de Pesquisas Físicas e de consultor técnico do presidente da Comissão Nacional de Energia Nuclear. Foi durante sua atuação de consultor técnico que um câncer de pulmão levou-o à morte, em 6 de outubro de 1974.

Abaixo selecionamos alguns textos do caderno comemorativo de seu centenário:

### *Ansiedade*

– Quinze metros a bombor...or...dô!, cantou a voz de falsete do grumete sinaleiro.

– Larga o ferro!

E logo uma martelada e a âncora, num salto da proa do velho cruzador, arrastou, numa sinfonia desgarrada de ferro velho, alguns quartéis de amarra.

O telégrafo tiniu para a máquina, que deu atrás vagarosamente, fazendo redemoinhar em volta do navio a espuma, a lama e as

vegetações exóticas que arrancava do fundo a sua vibração possante.

– Como diz o ferro, Imediato?

– Diz pra vante, Comandante!

Sucedem-se, então, as vozes de comando:

– Para a máquina! Volta aos postos! Dispensa a máquina

Tiniram os telégrafos, estrugiu a corneta e o Comandante Ferreira do Amaral desceu a escada do passadiço, a caminho da câmara.

No convés, os marujos que acabavam de debandar perfilavam-se à sua passagem. Arriava-se a escada de boreste, disparava-se o surriola e já balouçava guarnecida a “gasolina” do navio, muito limpa, com os amarelos brilhando sob aquele sol de meio-dia que dourava a enseada. Ao longe, na curva da praia, perfilava-se o casario branco entre alinhamentos de figueiras bravas.

Canoeiros aproximavam-se, trazendo as esquisitas produções daquelas paragens. Amontoavam-se no fundo das canoas os cocos, as canas, os louros cachos de bananas, numa confusão inexprimível com as garrafas de melão e as postas de peixe fritas.

No meio da azáfama da chegada, varrendo a moinha do convés, levando os toldos aos vergueiros ou clareando os chicotes das talhas das embarcações, a marinhagem lançava olhares curiosos para aquilo tudo, extravasando a grande ansiedade por um momento de folga, para que pudesse satisfazer o seu desejo infantil de comprar alguma coisa da terra.

## O Quati

Foi em Vilabela da Princesa. Um frio sudoeste viera, desembestado como um louco, e caía sobre a terra, desganhando as árvores, revolvendo o pó, assobiando por entre as frestas do entaipado das casinhas, que se perdiam encosta acima no eremitério da verdura.

Depois de levantar mar grosso, amainou e fugiu para outras bandas. Ficaram, somente, os retardatários do seu tempestuoso séquito. E foram então dias chuvosos, com o velário branco das névoas e as tristezas pálidas dos crepúsculos.

Ao longe, às vezes, num sorriso rápido do céu, abriam-se as distâncias para a curiosidade dos olhos, e se perfilavam esfumacados, como um castelo medieval de torreões e ameias, os vultos temerosos dos alcatrazes.

A poucas amarras da velha ponte da cidade, balouçava-se, preguiçoso sibarita, o encanecido *Benjamim Constant*.

Foi a última vez que embarquei na “Galeira”. Tinha, então, na alma, todos os sonhos do guarda-marinha, sem ter perdido ainda as idéias de aspirante. Era o representante legítimo do primeiro espécime desta ilimitada fauna naval, que vai do quati aos outros animais, muitas vezes com graves conseqüências para a reputação dos mesmos; principalmente no que toca ao hibridismo das espécies, como quando acontece com um que seja burro.

Benditos quatis que se sucedem de geração em geração, sem esmorecimentos, sem perder a fé, enquanto não perdem... o rabo. Sim, porque todos são inicialmente rabudos (caudatus, como diria o Toscano de Brito, entre dois tropeções e meia dúzia de goles d’água).

E, assim, parecia-me que a Marinha apresentava-me aos meus passos de “gigante”, o solo juncado de flores das grandes apoteoses, pois todo quati é um “salvador da Marinha”. (1922)

## Nossos marujos

– Homem ao mar a boreste!

Um súbito tinir de telégrafo, uma brusca mudança de rumo e o escachoar da espuma pela popa, no redemoinho da guinada. Breves vozes de comando, secas e imperiosas, cai-

ram do passadiço no meio da ansiedade da guarnição que se amontoava em um bordo inquirindo o mar.

– Guarnecer o escaler!

A execução fora mais pronta que a ordem; lá se alinhavam nas bancadas da embarcação os homens impacientes de correr em socorro do companheiro. Um sinaleiro inquieto pesquisava as ondas do alto do tijupá:

– Lá está ele!

Um suspiro de alívio desoprimiu, por instantes, os peitos rudes da maruja. Cravaram-se olhares na direção indicada. Novo tinar dos telégrafos e o navio parou, jogando ao embaite das ondas.

– Arria!

Rápido, o escaler desceu até a vaga. Safaram-se as talhas, descruzaram-se remos e a embarcação abriu do navio ao impulso nervoso dos homens.

O ponto negro que marcava o naufrago agitava-se ao sabor das ondas e ora surgia, ora sumia nos cavados, deixando com a alma suspensa dos olhos aquele punhado de homens que assistia, emocionado, as peripécias do salvamento.

Por vezes, um desespero impotente, uma ansiedade, tanto mais funda quanto mais se sentiam inertes, tomava-os; era o escaler que parecia perder o naufrago de vista naquele valsar desencontrado de ondas. Mas logo o sinaleiro do tijupá lhe corrigia o rumo, acenando com bandeirolas. A manobra da embarcação parecia morosa e tardia. Uma pergunta ansiosa dançava em todos os cérebros o multiforme minueto da angústia: chegaria a tempo?

A cada desaparecimento do homem, que um jogo mais forte do navio ocultava no cavado das ondas, uma dolorosa expectativa oprimia os corações: voltará a ser visto? Será agora que desaparecerá para sempre? Ainda terá forças para esperar?

E, enquanto isto, os comentários cruzavam-se. Fora o Manoel da Paixão, o patrão da

lança, que estava no castelo arriando a balastrada para o exercício de tiro.

Coitado do Paixão! Sempre alegre, sempre bom companheiro, e marinheiro safo como poucos. Quem pode adivinhar essas coisas? Minutos antes estivera, contando histórias para fazer rir, despreocupado e feliz, e agora estava lá no meio do oceano, à mercê de qualquer tubarão faminto.

Ah! O tubarão!

Um arrepio percorreu a maruja. Em todos os rostos transparecia agora o terror da fera do mar. Os olhos ansiosos voltaram a acompanhar o desenrolar do drama, esperando ver surgir o monstro, receando atingir àquela cena horrível de dois braços se agitando antes de desaparecer num turbilhão de espuma; de adivinhar uma boca que se abre para um grito sobre-humano de terror, que se perde para sempre sufocado debaixo d'água; de entrever ao longe uma mancha vermelha a subir do fundo do abismo no meio de bolhas de ar.

Oh! E este escaler que não chega!

Será possível que os que estão remando não se lembrem disso? Acaso não os anima o desejo angustioso de chegar a tempo?

Ei-lo que vai, onda acima, onda abaixo, recebendo no bojo o insulto do mar, que lhe cospe a espuma branca no retalhar da vaga.

Minutos longos esses! Contam-se como dias de vida...

Enfim, parece que chegaram! O proa levantou os remos e inclinou-se para o mar. Um braço se estende, uma cabeça emerge das ondas, um corpo se iça penosamente pela borda do escaler.

– Hurrah!!!

Um grande grito de satisfação atoa os ares. Todos se olham satisfeitos, riem, jogam chapéus no ar, alguns se abraçam, outros trocam ininterruptos apertos de mão, como se tivessem alcançado uma vitória.

E de fato haviam vencido. Sim, tinham conseguido arrebatado ao oceano a presa que

ele já considerava sua. Tinham sido mais ligeiros do que o tubarão.

E isso que havia no coração de todos, um grumete resumia, apostrofando entre risos o invisível devastador dos mares:

– Cê besta, tubarão! Hoje tu não toma indigestão à nossa custa. Só si fô comendo as tuas tripa! Toma seu porqueira...”

E cuspinhava para o mar, que, indiferente, continuava a construir e derrubar os seus fantásticos castelos de espumas e de cristais verdes.

O escaler voltava.

A guarnição, ansiosa por ver o naufrago, apinhava-se à borda. Um apito do contrames-tre comandou a faina. Rápidos, guarneceram as talhas e, num ápice, o escaler achou-se novamente nos turcos.

O Manoel da Paixão, molhado como um pinto, escorregou para o convés entre os abraços dos companheiros. Depois, enquanto todos ficavam lá em baixo a olhar, curiosos, procurando saber o que ia se passar, o patrão da lancha subiu ao passadiço.

– Pronto, seu comandante.

O comandante olhou-o com um sorriso bom:

– Então, como foi isso, Paixão?

– Foi o pé que farseou, seu comandante. Mas num pega nada num sinhô.

– E você não teve medo de morrer?

O marujo sorriu com altivez:

– Num sinhô, seu comandante. Eu sabia que o escalé ia me buscá. A modo que eu tive um prejuízo grande, com o chapéu qui foi imhora e era o úrtimo do semestre... E era isso qui eu ‘tava pensando lá dentro dágua.

– Quá! Mané Paixão! Agora tu tá enras-cado! No dia da mostra gerá tu vai pro livro por não tê chapéu! – completou o comandante.

(Em *A Galera* – Agosto de 1926)

### *Marinha*

O mar dorme tranqüilo. O firmamento  
Sem uma nuvem. Chega do mar alto,  
Como um longo soluço de contralto,  
A risada satírica do vento...

Calma sublime. Banzo e sonolento  
O oceano morde uma ilha de basalto.  
Soando em notas de órgão, ao relento,  
Sob o domo do céu azul cobalto...

Passa uma vela ao longe, alva, luzente,  
No aurilúvio da lua, que desmaia,  
Enquanto o mar soluça fundas mágoas.

Rompe uma alva no céu. Calma... Somente  
Morre com o vento a soluçar na praia  
O sorriso concêntrico das águas...

(13/6/1916)

## ANIVERSÁRIO DA BATALHA NAVAL DO RIACHUELO

Em comemoração aos 135 anos da Batalha Naval do Riachuelo, ocorrida em 11 de junho de 1865, o Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles, divulgou a seguinte ordem do dia:

“A história naval brasileira guarda momentos de grande importância para o nosso

país. Uma de suas páginas mais significativas registra, há 135 anos, o grande desafio com que se defrontaram aqueles que se dedicavam ao serviço de sua Marinha.

O Brasil encontrava-se, à época, envolvido em intensas disputas regionais e foi levado, juntamente com os países limítrofes do Sul, a optar pela via das armas para resolver

dissensões daquele momento histórico, participando de uma guerra que perduraria por mais de um lustro e que ficaria conhecida como a Guerra da Tríplice Aliança.

No esforço nacional empreendido em defesa de nossos interesses, coube à Marinha controlar a via estratégica vital daquele teatro de operações, o Rio Paraná. Na manhã do dia 11 de junho de 1865, próximo à desembocadura do pequeno afluente Riachuelo, a força naval brasileira que impunha o bloqueio foi colocada à prova em um caloroso embate, cujo desfecho contribuiria decisivamente para o destino do conflito.

Os combates foram intensos, com passagens heróicas em que o valor dos nossos marinheiros forjou a vitória alcançada. Brasileiros comuns, corajosos, abnegados, como o Guarda-Marinha Greenhalgh e o Marinheiro Marcílio Dias, entre muitos outros, com profundo senso do dever, lutaram até ao sacrifício.

Chefes navais como o Chefe-de-Divisão Francisco Manuel Barroso da Silva tomaram decisões audaciosas, revertendo situações adversas e impondo severas baixas ao impetuoso adversário. Suas célebres ordens de "O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever" e "Sustentar o fogo que a vitória é nossa" bem cristalizam o denodo com que lutaram naquele domingo, dia da Santíssima Trindade, sobrepujando as limitações materiais inerentes à operação em ambiente fluvial de uma Esquadra aprestada para atuar no mar.

Hoje, sob o tremular dos sinais de Barroso, içados nos mastros de todas as nossas organizações, reverenciamos essa gloriosa passagem de nossa história, em justa homenagem

aos que, tão bravamente, ajudaram a consolidar nossa soberania.

Ao refletirmos sobre aqueles acontecimentos, constatamos que a clareza das ameaças aos nossos interesses de então foi suficiente para motivar os líderes políticos e a própria sociedade a atribuir a necessária prioridade ao reaparelhamento de nossas forças navais, tendo o Brasil chegado a possuir a sexta esquadra do mundo nos anos que se seguiram àquela guerra.

Na atualidade, entretanto, transformações mundiais vão moldando uma nova realidade

---

**Transformações mundiais vão moldando uma nova realidade político-estratégica, onde as forças agregadoras da economia e das comunicações globalizam a interdependência entre os Estados, o que dificulta a visualização de ameaças externas concretas**

---

político-estratégica, onde as forças agregadoras da economia e das comunicações globalizam a interdependência entre os Estados, o que dificulta a visualização de ameaças externas concretas. Como decorrência natural, em meio a uma momentânea sensação de segurança, florescem proposições revisionistas com relação às atribuições, ao preparo e ao próprio perfil das Forças Armadas.

Atento à importância crescente desse tema, o Ministério da Defesa vem buscando integrar a esse debate, além das Forças Armadas, outros segmentos da nossa organização política e institucional e da sociedade civil. Nessa discussão, que se insere na perspectiva mais ampla da **modernização do nosso sistema de defesa, a contribuição de todos que possuem responsabilidade sobre os destinos nacionais é um imperativo, pois só assim desenvolveremos modelos autóctones adequados, superando pressões externas e evitando soluções simplistas.**

Nesse sentido, na abordagem de tão relevante assunto, é conveniente recordar que o

surgimento de conflitos no sistema internacional prescinde de ameaças previamente vislumbradas. Conflitos nascem de interesses que entram em colisão e que, em algum momento, perdem a capacidade de acomodação negociada pela via diplomática. E, então, o diálogo entre os atores prossegue com a aplicação de um amplo espectro de instrumentos de pressão, que alcança seu paroxismo na ação armada. Foi assim nas guerras em que participamos e tem sido assim ao longo da história.

Por outro lado, também aprendemos com o passado que, ao contrário das crises que podem brotar repentinas, Forças Armadas com credibilidade e capacidade de dissuasão não se improvisam, especialmente nesta era de avanços tecnológicos tão formidáveis. Na realidade... elas são um legado desenvolvido ao longo dos anos e de gerações.

Com esse entendimento, depositamos nossa esperança nos rumos que serão traçados para a modernização do nosso sistema de defesa, na certeza de que possibilitarão assegurar às futuras gerações instrumentos eficazes de respaldo a nossa soberania, compatíveis com a posição que almejamos para o nosso país no cenário internacional.

Meus comandados!

Nesta comemoração, tão solene para nós da Marinha, contemplamos um passado heróico e renovamos os compromissos patrióticos perante a Nação brasileira. As mesmas fé, honra e coragem que impulsionaram nossos antepassados à vitória em Riachuelo, nos estimulam e entusiasmam no presente, revigorando nossa disposição de luta pela construção do Brasil que todos queremos: um país livre, justo e soberano." (Bono Especial nº 355/00).

## 20º ANIVERSÁRIO DO COMANDO DE DEFESA AEROSPACIAL BRASILEIRO

Foi comemorado, em 17 de março, os 20 anos do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA). A comemoração aconteceu em Brasília e, na ocasião, foi presenteada àquele Comando uma maquete da Fragata *Defensora*.

Aquele navio foi o primeiro da Marinha,



nos idos de 1988, a realizar controle de interceptação, empregando um vetor da Força Aérea Brasileira em defesa de uma força naval que recebia um ataque aéreo simulado. O citado exercício configurou-se num momento histórico para ambas as forças. (Do *Nomar* nº 696, de 5 de abril de 2000)

## ANIVERSÁRIO DO CORPO DE ENGENHEIROS DA MARINHA

O Corpo de Engenheiros da Marinha comemorou, em 12 de abril de 2000, 110 anos de criação. O Diretor de Telecomu-

nicações da Marinha, Vice-Almirante (EN) Lauro Reis Salgado, expediu a seguinte ordem do dia em alusão à data:

“O reconhecimento da engenharia como ciência exata, pela Marinha, remonta a meados do Século XVIII, seguindo a tendência européia da época, formada pela consciência de que a então arte de dirigir as forças da natureza para o uso e conveniência do homem era regida por leis científicas e modelos matemáticos. Registra-se, em 1796, a criação da Escola de Construção, Desenho e Traçamento de Formas, que exercia suas atividades no então Arsenal Real da Marinha e destinava-se ao desenvolvimento racional das técnicas de construir e reparar navios de guerra.

O descompasso tecnológico em relação à evolução industrial ocorrida no final do Século XIX na Europa forjou a convicção da necessidade de se criar um segmento de oficiais com formação científica mais sólida e com perfil de carreira que permitisse o exercício continuado das atividades de engenharia, de forma que pudessem adquirir a experiência profissional indispensável ao entendimento das inovações tecnológicas da época e para a implementação, em especial, daquelas que sucessivamente vinham sendo incorporadas aos meios navais. Criou-se, assim, pelo Decreto nº 327, de 12 de abril de 1890, o Corpo de Engenheiros da Marinha. Ao comemorarmos hoje os seus 110 anos de existência, é dever de justiça prestar uma homenagem àqueles que contribuíram para esta decisão, que assegurou a sólida construção das bases do conhecimento científico e tecnológico da Marinha, aplicados em benefício da preservação e do crescimento do Poder Naval.

Os ganhos tecnológicos alcançados pela Marinha em muito se devem à crescente confiança da Alta Administração Naval em seu corpo técnico, expressa por meio dos sucessivos desafios lançados, cada vez mais complexos, visando a dotar a Marinha de moder-

nos navios e sistemas de combate projetados e construídos no País. Esses desafios proporcionaram a consolidação da capacitação técnica do Corpo de Engenheiros da Marinha, cujo reconhecimento transcende as nossas fronteiras e se reflete na crescente aproximação de marinhas amigas em busca de soluções tecnológicas hoje viáveis e por nós polarizadas em nosso ambiente regional.

A intensa componente tecnológica dos meios navais impõe o compromisso da engenharia em atingir resultados que sejam representativos no atendimento das aspirações e necessidades da Marinha, focadas no desenvolvimento do Poder Naval, na manutenção adequada de seus navios e de seus sistemas e na administração da técnica. Destaco os temas da Construção e Manutenção de Submarinos, da Modernização de Fragatas e da Modernização do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* para operação com aeronaves de asa fixa, pois concentram as demandas mais intensas da Marinha por resultados positivos e de curto prazo.

As restrições de natureza orçamentária, que são amplamente conhecidas, criam um compromisso adicional para o nosso Corpo, qual seja, o de orientar o nosso esforço estritamente na direção e sentido das prioridades da Marinha, por meio de equipes homogêneas de engenheiros civis e militares, adequadamente integradas e conscientes de que o êxito deve ser alcançado com brevidade e economicidade, requisitos estes que estão claramente presentes no cenário da atualidade, de forma a assegurar a preservação do patamar tecnológico alcançado.

Comemoremos, assim, os 110 anos do Corpo de Engenheiros da Marinha com a crença de que o trabalho inteligente e a dedicação incondicional representam a contribuição indispensável dos engenheiros para o fortalecimento e modernização da Marinha.

Parabéns engenheiros! Viva a Marinha!”  
(Bono 219 de 12-04-00)

## 230º ANIVERSÁRIO DO CORPO DE INTENDENTES DA MARINHA

Como parte das comemorações do Dia do Intendente da Marinha, foi realizada, no dia 1º de março, cerimônia militar na Base de Abastecimento da Marinha no Rio de Janeiro, presidida pelo Comandante da Marinha, e contando com a presença de membros do Almirantado, almirantes servindo na área do Rio de Janeiro, oficiais intendentess da ativa e da reserva e oficiais e praças pertencentes aos diversos corpos e quadros da Marinha, entre outros convidados.

Em sua ordem do dia, o Diretor de Administração da Marinha assim sintetizou sua mensagem aos intendentess:

"... Concito a todos os intendentess de nossa Marinha a se orgulharem da Folha de Acanto que ostentam em suas platinas, símbolo maior de nosso honroso trabalho que se estende por todos os ramos de atividade da Marinha. Relembro, porém, que este trabalho, em momento algum, foi ou é desempenhado individualmente. Somos, sim, parte de uma grande estrutura organizacional, composta por oficiais, de todos os corpos e quadros, praças e servidores civis, que, com respeito mútuo trabalhando unidos em prol de um ideal comum, enaltecem o nome da Marinha do Brasil.

Somos intendentess, mas, acima de tudo, somos marinheiros, e ser marinheiro é pertencer a uma categoria especial de homens."

O Diretor de Administração da Marinha, ao agradecer pelo expressivo comparecimento à cerimônia, leu a mensagem enviada pelo Comandante da Marinha, a seguir transcrita:

"Na ocasião em que se celebra o 230º aniversário do Corpo de Intendentess da Marinha, desejo expressar o reconhecimento e o agradecimento de nossa instituição a todos os que ostentam a altaneira folha de acanto, símbolo dos excelentes serviços pres-

tados em prol do engrandecimento de nossa Marinha. Devoção, profissionalismo e entusiasmo são apenas algumas das virtudes que caracterizam esse valoroso corpo, motivo de orgulho para nossa Força. Reitero, pois, minhas felicitações, desejando continuado êxito na nobre tarefa de aprestar a Marinha do presente e preparar a do futuro."

### HISTÓRICO

O Alvará de 3 de março de 1770 criou o lugar de Intendente da Marinha e de seus Armazéns Reais no Arsenal da Bahia e o Alvará de 12 de agosto de 1797 ratificou a criação de lugar do Intendente da Marinha do Arsenal Real da Bahia.

A denominação intendente foi usada pela primeira vez na Marinha portuguesa como título de função exercida pelo responsável do mais alto nível na condução de administração, contabilidade e aprovisionamento de gêneros, como consta do alvará de criação. Posteriormente, recebeu a denominação de comissário ou comissário da Armada.

Em 1796, criou-se a Nova Real Junta de Fazenda, cujo presidente era, sempre, o ministro e secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos.

Por meio da reforma organizacional de 1914-1934, as principais atividades de intendência passaram a ser executadas por uma Diretoria de Fazenda.

Ao longo dos anos, o nome da corporação sofreu várias denominações diferentes, como de Corpo de Comissário da Armada, Corpo de Oficiais da Fazenda da Armada, Corpo de Intendentess Navais e, finalmente, Corpo de Intendentess da Marinha, que resultou da fusão do Corpo de Intendentess Navais e do Quadro de Contadores Navais, em 1951, cujos

oficiais passaram todos a ser formados pela Escola Naval.

Em 1953, a criação da Diretoria de Intendência da Marinha (DIM) centralizou, pioneiramente, no âmbito da administração pública brasileira, as atividades de processamento eletrônico de dados (PED) da Marinha.

Na década de 60, foi implantada a execução financeira, estabelecidos uma nova sistemática para o SABM (Normas Gerais sobre Abastecimento – NGA), bem como as Listas de Dotação Coordenada (LIDOC) e Dotação de Sobressalentes de Eletrônica (DOSE), que tiveram a participação de oficiais intendentess, o início da mecanização do pagamento de pessoal e, por fim, a criação do Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais Intendentess (CAIO) e os Cursos Especiais de Oficiais Intendentess (CEOI).

Nos anos 70, sempre buscando inovações para o melhor desempenho das funções, foi implementada a antiga CERES, o CREDIFARDA, o SISBENF, o antigo SIGMA e outros mais.

Atualmente, temos diversos sistemas em pleno desenvolvimento como o GLM, o SISMAT, o SIPLAD, a tramitação eletrônica

de mensagens e documentos, a Sistemática OMPS e outros mais, tudo isso fruto de um esforço pioneiro realizado pelos nossos antigos chefes. Se por um lado, hoje, não existe mais a antiga DIM, por outro, existe sim uma sistemática de abastecimento com uma base no Rio de Janeiro e depósitos regionais espalhados pelo País, uma Administração Financeira e uma Contabilidade com os seus sistemas de acompanhamento específicos, tudo corroborando para uma estrutura de intendência consolidada dentro da Marinha e com respaldo em todo o serviço público brasileiro.

Num mundo tecnológico cada vez mais dinâmico, onde a presteza da informação, bem como o suporte, capacidade e agilidade para oferecer serviços são preponderantes, se faz necessário um serviço de apoio eficiente e eficaz, que permita à Marinha estar pronta a qualquer tempo e em qualquer lugar para cumprir sua missão.

Por trás de tudo isso, com certeza, há um oficial da Marinha ostentando a folha de acanto e seguindo a antiga mas viva idéia de “prestar o melhor serviço à Marinha”. (*No Mar* 695 de 10-03-00)

## 107 ANOS DO PRIMEIRO-TENENTE (Ref<sup>o</sup>) MAXIMIANO JOSÉ DOS SANTOS

Em 22 de fevereiro, o Comando do 6º Distrito Naval comemorou o 107º aniversário do Primeiro-Tenente (Ref) Maximiano José dos Santos, cuja história de vida tem a Marinha como cenário principal.

No almoço festivo realizado, em que se fizeram presentes o comandante do Distrito, diversos familiares do homenageado e outras autoridades, foram lembradas passagens da carreira do Tenente Maximiano.

Nascido em 1893, no Engenho Tamanduã, município de Bom Conselho – PE, sentou

praça em 1913 como voluntário. Participou, após a eclosão da Primeira Guerra Mundial, em 1914, de diversas missões de apoio logístico a países aliados, integrando a tripulação do Encouraçado *São Paulo*. Ao final da guerra, o então Marinheiro Maximiano foi transferido para Ladário – MS.

Além de ter participado da Primeira Guerra Mundial, esteve presente na Revolução de 1932 e na repressão à Intentona Comunista (1937), foi voluntário para integrar a tripulação de salvamento do navio



*Sales de Carvalho* e integrou a tripulação do Monitor *Parnaíba*, em missões de escolta a navios mercantes na costa da Bahia durante a Segunda Guerra Mundial. Nesse período, há que ser ressaltado o ato de bravura do Tenente Maximiano e do imediato do navio que, com o risco de suas vidas, combateram e debelaram um grave incêndio a bordo.

Em 1946, o então Suboficial Maximiano foi transferido para a Reserva Remunerada

contando, na ocasião, com 36 anos e 8 meses de excelentes serviços prestados à Marinha. Exemplar foi sua mensagem de despedida: "Se a Marinha me chamasse outra vez, iria, hoje mesmo, pois ela foi a minha segunda mãe!"

Ao longo de sua carreira, recebeu as seguintes condecorações em reconhecimento

à sua dedicação: Ordem do Courrone e Medalha da Ordem de Leopoldo II (outorgadas pelos reis da Bélgica - 1920); Cruz de Campanha de 1914 a 1919; Medalha Militar (1923); Medalha da Vitória Interaliada (1934); Medalha de Serviço de Guerra com duas estrelas (1943); Cidadão Ladarense (1976) e Medalha do Mérito Naval (1979).

O Tenente Maximiano é, pois, razão de orgulho para toda a sua família e para a Marinha. (*NoMar* 695, de 10/03/00).

## JUBILEU DOS MILITARES

Como parte das celebrações alusivas ao Jubileu do Ano 2000, a Santa Sé, atendendo a um desejo do Santo Padre, convidou todos os Ordinariados Militares do mundo, no sentido de que os mesmos, acompanhados dos capelães e de fiéis que integram a família militar, se façam presentes, em Roma, nos dias 18 e 19 de novembro do ano 2000 para participarem das atividades denominadas "Jubileu dos Militares". O Comandante da Marinha, atendendo à solicitação do Arcebispo

Militar do Brasil, autorizou o comparecimento, sem ônus de qualquer espécie para a Marinha, dos Capelães Navais, assim como, dos militares e civis católicos da Marinha. Aos voluntários em participar do evento, estará autorizada a concessão de cinco (5) dias de dispensa do serviço. Os interessados deverão entrar em contato com o Serviço de Assistência Religiosa da Marinha (SARM) pelos telefones 263-0561 ou 870-5418, até 19 de maio. (Bono nº 254 de 26/4/2000)

## DIA DO ARMAMENTO

Na comemoração do Dia do Armamento, em 15 de maio, houve almoço na Corveta *Jaceguay*, onde estavam presentes o comandante-em-chefe da Esquadra, o co-

mandante da Força de Superfície e oficiais armamentistas da ativa e veteranos. Foi expedida a seguinte ordem do dia, assinada pelo Contra-Almirante Lucio Franco de

Sá Fernandes, comandante da Força de Superfície:

“A capacidade de dissuasão de uma força armada pode ser avaliada pela eficácia do seu armamento e pela aptidão profissional de quem o maneja. A vida do Capitão-de-Mar-e-Guerra Henrique Antônio Baptista, Patrono da Artilharia, foi dedicada ao incremento desses parâmetros na Marinha do Brasil.

Como engenheiro de Artilharia, inventou artefatos e desenvolveu técnicas de aceitação universal. Como combatente, teve sob o seu comando seis navios e a Força Naval de Mato Grosso, tendo ainda destacando-se em operações de guerra. Seu perfil de carreira – técnico e operacional – dificilmente poderia ser imitado nos dias de hoje. Sua conduta moral, entretanto, serve de modelo sempre. Homem de hábitos simples, austero, de reconhecido senso de justiça e desprovido de ambições materiais, seu caráter espelhava a essência da ética profissional-militar; exemplo a ser imitado por todos nos dias de hoje.

Complementando a reverência ao Patrono da Artilharia da Marinha, parece conveniente

lembrar, nesta comemoração, a vital utilidade das armas e, portanto, da função do militar no mundo contemporâneo, a despeito do fascínio pacifista. Ao que parece, ainda não surgiu argumentação de cunho filosófico ou religioso que substituisse a formulação atribuída a Santo Agostinho: o emprego da força se justifica na medida que implica menores danos do que os decorrentes da decisão de não empregá-la. O pacifismo, aparentemente, se esgota no indivíduo; falta-lhe responsabilidade social. Sua prática por governantes, entretanto, afeta todo um povo.

Por fim, uma análise criteriosa das atividades desenvolvidas na Marinha nos indica que, independente da natureza das tarefas, todos contribuem, direta ou indiretamente, para o emprego eficaz do armamento naval. Assim, com o amor à Marinha alimentado pelo exemplo do Comandante Baptista e motivados pela compreensão da necessidade cada vez maior da existência de forças militares aprestadas, civis e militares dos vários corpos, quadros ou especialidades, no Dia do Armamento, sintamo-nos todos ARTILHEIROS!” (Bono 291, de 15/5/2000)

## VISITA DA CRUZ DE CABRAL À EN

Como parte das comemorações dos 500 anos do Descobrimento do Brasil, a Escola Naval recebeu a visita da réplica da Cruz de Cabral.

Historicamente, os navios portugueses, ao suspenderem para descobertas de novas terras, conduziam pilares de pedra esculpidos com as armas da Coroa Portuguesa. Eles eram chamados “padrões de posse”. Ao plantá-los nas terras, seus descobridores tomam posse em nome daquela Coroa.

Pedro Álvares Cabral, ao descobrir o Brasil, não possuía nos navios de sua frota nenhum desses padrões e, por esse motivo, determinou a confecção de uma cruz, para marcar a descoberta.

Hoje, para o Brasil, receber a réplica da Cruz de Cabral significa relembrar as origens da nossa fé cristã, legado de nossos descobridores e, também, entender melhor os motivos dos primeiros nomes de nossa Pátria: Ilha de Vera Cruz e Terra de Santa Cruz.

Na chegada à Escola Naval, por mar, escoltada por escalares, em 2 de março, a Cruz recebeu as honras militares devidas e, em seguida, foi conduzida em procissão ao Auditório Greenhalgh, onde o Arcebispo Militar Dom Ávila celebrou missa solene com a presença de toda a tripulação. (Do *Nomar* nº 696, de 5 de abril de 2000)

## PARADA NAVAL DOS 500 ANOS DO DESCOBRIMENTO

Como parte das comemorações dos 500 anos de Descobrimento do Brasil, algumas Marinhas se fizeram representar na Parada Naval do dia 30 de abril de 2000.

Ao alvorecer daquele dia os vários veleiros e navios saíram a barra e, ao largo da Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes, aguardaram o início do desfile.

Primeiro surgiram os veleiros, na tênue névoa e em coluna, com todos os panos até montar a ponta do Arpoador, depois com vento não tão favorável demandaram a baía de Guanabara e, novamente com todos os panos prestaram as honras devidas ao Presidente da República, que se encontrava na Escola Naval (terraço da ponta do farolete).

O guia da coluna dos veleiros foi o *Sagres*, nosso ex-*Guanabara*, seguido pelo *Cisne Branco* e pelos outros *Capitán Miranda*, do Uruguai, *Barconauta* de Portugal, os brasileiros *Tocorimé* e *Espírito Santo*, acompanhados por muitos barcos de recreio a vela de iates clubes.

Da Parada Naval participaram 51 Escoteiros da Região do Rio de Janeiro e das três Modalidades – Básica (Terra), Mar e Ar, acompanhados por 8 Chefes. Embarcaram na manhã da véspera no Navio de Desembarque de Carros de Combate Mattoso Maia, que desfilava juntamente com outros navios, nossos e das Marinhas da África do Sul, Argentina, Espanha, Estados Unidos, Holanda, Polônia, Reino Unido e Venezuela.

Parafraseando o NOMAR número 697, de 5 de maio de 2000 – foi intento da Revista Marítima Brasileira procurar reproduzir em imagens a beleza do desfile e transmitir ao leitor a mesma emoção sentida por todos

que participaram ou estiveram presentes nessas importantes comemorações cívicas. (Veja parte da capa na página seguinte)

Acrescentamos que a maioria das pessoas, que se encontravam nas praias, ficaram satisfeitas e extasiadas pelo belo panorama que a natureza e os barcos ofertaram naquela manhã de domingo.

O Comandante da Marinha divulgou por BONO:

“Por ocasião do término da Parada Naval organizada pela Marinha como parte dos festejos pelos 500 Anos do Descobrimento, o Exmº Sr. Presidente da República e o Ministro da Defesa apresentaram ao Comandante da Marinha os cumprimentos pelo êxito do evento, marcado pela beleza e organização.

Congratulo-me, pois, com todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para o grande sucesso do desfile naval, fato que mais uma vez ratificou nossa tradição de competência administrativa e operativa.”

A seqüência de fotografias que apresentamos foram oferecidas por Fernando Côrtes Domingues<sup>1</sup>, que as tirou da ponta do Arpoador. As demais fotografias provêm do Serviço de Relações Públicas da Marinha (SRPM).

Também recebemos do Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº) Munir Nagib Hanna Alzuguir a carta que abaixo temos o prazer de reproduzir:

“Foi um espetáculo visto pelo privilegiados moradores do Rio de Janeiro e embora a televisão tenha mostrado, horas mais tarde, o desfile, a emoção só foi vivida por aqueles cariocas que naquela manhã de domingo estavam a beira-mar e acordaram um pouco mais cedo que de hábito.

<sup>1</sup> N.R.: Mineiro, coração carioca; licenciado em Educação Física e Administração de Empresas; colaborador extraordinário da Revista Marítima Brasileira.

A suave névoa que fez o pano de fundo, deu o mimetismo cinza desejado pelos comandantes quando em guerra, mas não chegou a ofuscar o visual dos navios modernos. Ofertou o ar de mistério e fantasia aos veleiros que contavam um pouco de história naval em suas passagens.

O *Cisne Branco* nos deu saudades de nosso antigo veleiro *Almirante Saldanha*. O *Sagres* outrora *Guanabara*, nos lembrava as antigas fainas manuais laboradas por aspirantes da época em que pertenceu à Marinha Brasileira.

A caravela *Espírito Santo* e o veleiro *Tocorimé* mostravam bem o determinismo dos navegadores portugueses à época do descobrimento.

Nosso *Laurindo Pita* bravamente navegava barra afora ostentado com garbo suas

duas chaminés antigas da primeira guerra. A fragata americana *Estoncin* sacrificava a silhueta esguia das outras companheiras para defesa de radioatividade, em função de um possível ataque nuclear.

Encerrando o desfile, o vulto negro e perturbador do submarino, contrastando com os navios de pesquisa e oceanográficos, foi amenizado pelo aparecimento de figuras humanas em branco no seu estreito convés. Pena que o nosso *Minas Gerais* ainda não estivesse operando com seus A-4 e a nossa *Nau Capitânia* tenha se atrasado...

Mas o que são alguns dias em quinhentos anos?"

Finalizamos a matéria relacionando os navios das Marinhas que desfilaram, com alguns dados sobre eles, na página 305.





Dois flagrantes  
no *Cisne Branco*  
e dois no  
português *Sagres*





De cima para baixo:  
Veleiro *Tocorimé* (Brasil),  
Caravela *Espírito Santo* (Brasil),  
Navio-Escola *Capitão Miranda* (Uruguai),  
Veleiro *Barconauta* (Portugal) e outros barcos.





Frigata *Rademaker* -- Brasil



Frigata *Spiro* -- Argentina



Frigata *Almirante Garcia* -- Venezuela



Frigata *Van Speijk* -- Holanda



Frigata *Victoria* -- Espanha



Frigata *União* -- Brasil



Fragata *Estocin* (Estados Unidos)



Contratorpedeiro *Paraná*



Contratorpedeiro *Southampton* (Reino Unido)



Corveta *Jaceguai*



Escoteiros perfilados a bordo do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia*



Navio-Escola *Wodnik* (Polónia)



Fragata *Defensora*



Navio Oceanográfico *Antares*



Navio de Pesquisa *Protea* (África do Sul)



Fragata *Bosísio*



Navio-Tanque *Grey Rover* (Reino Unido)



Navio-Museu *Laurindo Pitta*



Navio de Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia*

Navio de Desembarque *Esequibo* (Venezuela)



O Submarino *Toneleiro* em postos de continência, em frente à Escola Naval



NAVIOS DO DESFILE	PAÍS – Comissionamento no País	DESLOCAMENTO (ton)	COMPRIMENTO x BOCA (m)
Navio de Pesquisas <i>Protea</i>	África do Sul – 1972	2733	79 x 15.0
Fragata <i>Spiro</i>	Argentina – 1987	1790	91 x 11.1
Fragata <i>Victoria</i>	Espanha – 1987	4017	138 x 14.3
Fragata <i>Estocim</i>	Estados Unidos – 1986	4100	138 x 13.7
Fragata <i>Van Speijk</i>	Holanda – 1995	3320	122 x 14.4
Navio-Escola <i>Wodnik</i>	Polônia – 1990	1800	72 x 12
Veleiro <i>Sagres</i>	Portugal – 1962	1940	91 x 12.0 – 1935 m <sup>2</sup> vela
Contratorpedeiro <i>Southampton</i>	Reino Unido – 1981	4100	119 x 14.3
Navio-Tanque <i>Grey Rover</i>	Reino Unido – 1970	11522	140 x 19.2
Navio-Escola <i>Capitán Miranda</i>	Uruguai – 1978	527	63 x 8.2 – 1100 m <sup>2</sup> vela
Navio-Desembarque <i>Esequibo</i>	Venezuela – 1984	4070	105 x 15.4
Fragata <i>Almirante Garcia</i>	Venezuela – 1982	2520	113 x 11.3
<b>BRASIL</b>			
Contratorpedeiro <i>Paraná</i>	1989	3560	126 x 13.5
Corveta <i>Jacegual</i>	1991	1970	96 x 11.4
Fragata <i>Bosisio</i>	1996	4400	131 x 14.8
Fragata <i>Defensora</i>	1977	3707	129 x 13.5
Fragata <i>Rademaker</i>	1997	4000	131 x 14.8
Fragata <i>União</i>	1980	3707	129 x 13.5
Navio-Desembarque <i>Mattoso Maia</i>	1994	8450	159 x 21.2
Navio-Museu <i>Laurindo Pitta</i>	1910	514	39 x 8.0
Navio-Oceanográfico <i>Antares</i>	1984	1076	55 x 10.3
Navio-Veleiro <i>Cisne Branco</i>	1999	1038	76 x 10.6 – 2195 m <sup>2</sup> vela
Submarino <i>Tonelero</i>	1977	2410	90 x 8.1

## 132 ANOS DO MAESTRO FRANCISCO BRAGA

Foi comemorada, no dia 14 de abril último, a passagem dos 132 anos de nascimento do Maestro Antônio Francisco Braga, Patrono das Bandas de Música da Marinha. A cerimônia, a 16ª promovida pela Sociedade Oswaldo Cabral, aconteceu no Cemitério do Catumbi, no Rio de Janeiro, sendo iniciada com as palavras do presidente da Sociedade Oswaldo Cabral, Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref) Gerson Fleischhauer, que homenageou, além do Maestro Francisco Braga, os músicos Francisco Manoel da Silva e Leopoldo Miguez.

“Mais uma vez nos reunimos para homenagear o Patrono das Bandas de Música da Marinha, o Maestro Francisco Braga, no seu aniversário, 15 de abril. A cerimônia é repetitiva (fazemo-la há 16 anos), mas não perde o seu significado e o seu propósito de firmar uma tradição. Possibilitam-na a nossa persistência, a nossa fé nos seus proveitos e a constante presença dos convidados e colaboradores.

Acompanham-nos, desde o início, os senhores Norberto Porfirio, administrador do Cemitério do Catumbi, e Ruy Rosa, que sempre nos oferece as flores que transferimos aos nossos músicos. Hoje contamos com a Banda da Escola Naval, sob a regência do Suboficial (FN) Monasés Rafael.

Este campo abriga também vários outros músicos formadores da nacionalidade: Francisco Manuel da Silva e Leopoldo Miguez, autores das músicas do *Hino Nacional* e *Hino da Proclamação da República*.

Estaria aqui, também muito bem situado, o primeiro imperador, D. Pedro I, muito bom músico e intérprete e autor da música do Hino da Independência. Seu repouso eterno, entretanto, graças à reparação de um erro brasileiro e à gentileza do governo português, está no Monumento do Ipiranga, em São Paulo, desde 1972, ano do Sesquicentenário da Independência, ao lado da primeira imperatriz, D. Leopoldina.

Aqui também estão os restos de morador mais pobre, mas não menos glorioso, o nosso patrono Oswaldo Passos Cabral, que eternizou na música o maior feito naval brasileiro, a Batalha Naval do Riachuelo, no seu magnífico poema sinfônico.

Tradições, língua, história e música são os principais ingredientes alimentadores do patriotismo, hoje bastante arrefecido no nosso País. Temos saudades da meninice, sob Getúlio Vargas, e da Superintendência de Educação Musical e Artística, do então Distrito Federal, sob a direção do grande compositor Maestro Heitor Villa-Lobos.

O culto ao passado patriótico se faz nos livros, nos hinos e nos cemitérios.”

Dando continuidade à homenagem, os presentes se encaminharam para diante do túmulo de **Francisco Manuel da Silva**, onde o presidente da Fundação Oswaldo Cabral relembrou a trajetória deste homenageado:



Francisco Manuel

“A despeito de já haver no Brasil Colônia um razoável movimento musical, quase todo de caráter religioso, principalmente em Minas Gerais, o grande impulso artístico aqui só se deu a partir de 1808, com a transmigração da família real portuguesa, que continuou, no Brasil, a tradição musical dos Bragança (D. João IV, D. João VI e D. Pedro I).

Contava a Capela Real, depois Capela Imperial e hoje Igreja do Carmo, na Praça XV de Novembro, com 50 cantores e cem músicos e sua despesa anual chegou a 300.000 francos-ouro. Fortunas eram gastas no pagamento de companhias européias e, no Rio, já eram freqüentes as óperas de Rossini, Donizzeti, Belini e Verdi.

Em 1813, foi criado também o Teatro São João, depois Teatro São Pedro de Alcântara e depois, ainda, Teatro João Caetano, todos no mesmo local de hoje, na Praça Tiradentes, na época Largo do Rocio, depois de três incêndios e respectivas reconstituições.

A música, no Rio de Janeiro, teve sua fase áurea, de 1808 a 1821, quando D. João VI retornou a Portugal, deixando péssimas as finanças no Brasil. A arte veio quase a zero e o número de componentes da Capela Real caiu de 100 para 27. De 1821 a 1831, acreditamos que só houve alguma arte porque o Imperador era amante da música, como compositor e intérprete que era. Com a sua partida, em 1831, com a abdicação, a situação ficou péssima e estendeu-se até 1840, com a Maioridade de D. Pedro II e o fim da Regência.

Durante toda esta negra fase de dificuldades e desemprego dos músicos, só uma alma velava por um pouco de continuidade em matéria de arte musical: Francisco Manuel da Silva.

Músico da Capela Real, sentiu de perto o drama e fundou, em 1833, a Sociedade Beneficente Musical, que, mais tarde, seria o passaporte para a criação do Conservatório do Rio de Janeiro, de projeto aprovado em 1841, mas de funcionamento só possível em 1848,

em prédio provisório. Seu idealizador, Francisco Manuel, da instalação definitiva, ainda que não independente, só viu o lançamento da pedra fundamental. Faleceu sete anos antes de sua inauguração, em 1872.

Mas todo este esforço, reconhecido até pelo Imperador D. Pedro II (Ordem da Rosa), bem como sua produção musical, não trouxeram seu nome até nós. Trouxe-o o acaso.

O *Hino Sete de Abril*, que compôs para festejar a Abdicação, atravessou todo o Segundo Império, como *Hino Nacional Brasileiro*, ainda que com letras diferentes e sem o seu reconhecimento oficial. Sua oficialização só se deu na República, em 1890, quando quase foi substituído pelo hino que hoje é o *Hino da Proclamação da República*. Os versos que hoje cantamos, de Osório Duque Estrada, só foram adotados em 1922.”

Em seguida, houve colocação de flores e execução do Hino Nacional inteiro e cantado. Depois, diante do túmulo de **Leopoldo Miguez**, relembrou-se sua trajetória:

“Leopoldo Miguez, mesmo com o seu grande nome de regente, nas duas últimas décadas do século XIX e com sua enorme atividade em prol do cultivo e do ensino da música no Brasil, não teria o seu nome chega-



Leopoldo Miguez

do até nós não fosse ele o autor da música do *Hino da Proclamação da República*. O restante da sua composição musical não foi notável e não chegou até os nossos dias, com raras exceções.

Nasceu em Niterói, em 1850, mas, aos dois anos, transferiu-se com sua família para a Espanha, com breve permanência, fixando-se, depois, em Portugal, na cidade do Porto, onde permaneceu até os 21 anos e onde fez seus primeiros estudos musicais com o mestre Emílio Ribas, seguidor da escola belga.

Dos 17 aos 21 anos, dedicou-se também ao comércio. No Brasil, continuou suas atividades comerciais, em firma de cordoaria e ferragens, melhorando sua situação financeira, casando-se com a filha de seu patrão. Depois associou-se ao comerciante de pianos e músicas Artur Napoleão, um português.

O velho conservatório de Francisco Manuel já precisava de reorganização e ampliação. Carlos Gomes pretendeu assumir sua direção, não o conseguindo, entretanto, como monarquista que era.

Miguez, forte republicano, o assumiu em 1890 e o transformou radicalmente, criando no seu lugar o Instituto Nacional de Música, que administrou magistralmente e, ainda mais, em confronto com as administrações que lhe sucederam: Alberto Nepomuceno e Henrique Oswald.

Por duas vezes viajou à Europa, por conta própria, convertendo-se na primeira, inteiramente, ao credo wagneriano e regressando, na segunda, preconizando os métodos alemães, depois de compará-los aos francês, belga e italiano.

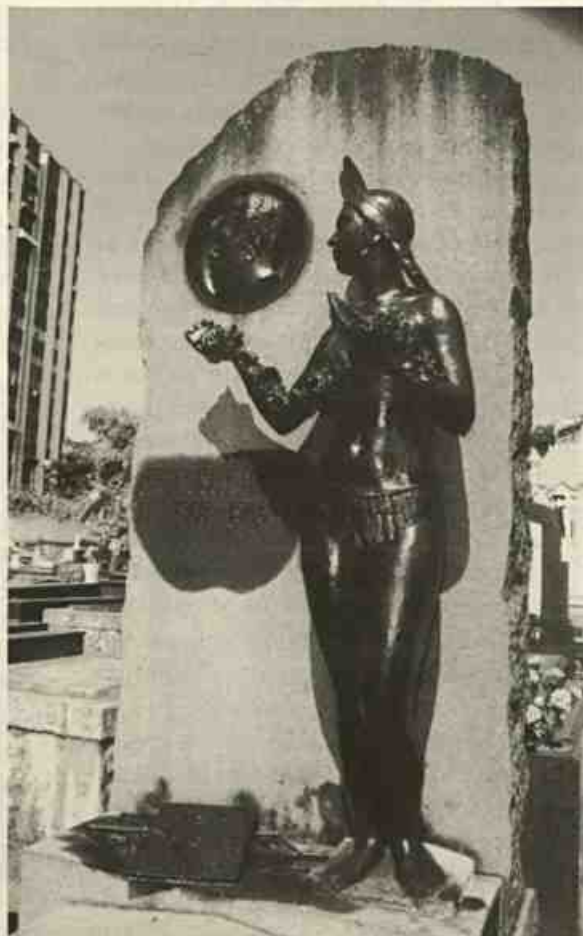
Sua ausência inesperada, como regente, em um concerto no Teatro Lírico, por substituição, lançou Arturo Toscanini ao conhecimento mundial.

Sua vitória, em 20 de janeiro de 1890, na escolha da música para o *Hino da*

*Proclamação da República*, vencendo 36 concorrentes e os outros três finalistas – Francisco Braga, Alberto Nepomuceno e J. Queiroz – trouxe o seu nome até nós.

Creio que chegou o momento de reparar uma injustiça em relação ao autor dos versos, sob os quais foram postas as 36 músicas, que são enormemente inspiradores e da autoria do poeta pernambucano Medeiros e Albuquerque.

Mas a vitória de Miguez, no *Hino da Proclamação da República*, deixou-nos também uma bela lembrança. Os 20 contos de réis que ganhou como prêmio transformou-os no belo órgão que ainda hoje ouvimos no salão que leva o seu nome, na Escola de Música da



Universidade Federal do Rio de Janeiro, na Rua do Passeio.”

Em seguida, foram colocadas flores a este maestro e executado o *Hino da Proclamação da República*, tocado e cantado completo. Seguiu-se, então, até o túmulo de **Antônio Francisco Braga**, onde o CMG Fleischhauer discorreu sobre sua vida e obra:

“Neste túmulo, está a escultura da índia Jupira, personagem central da sua ópera de mesmo nome. Ela oferece ao seu criador, retratado no medalhão, um buquê de flores de maracujá. Há 16 anos, tendo eu visto uma fotografia deste túmulo, vim visitá-lo. Decepção: Jupira não existia! Consultada a Administração, anterior à atual, soube que a imagem estava guardada em um galpão, desde que sofrera uma tentativa de roubo. Fora encontrada deitada, ao lado do túmulo, só não tendo sido roubada pela impossibilidade de transporte, devido ao seu peso excessivo. Foi depois recolocada no seu local, bem mais chumbada.

Antônio Francisco Braga nasceu pobre (e foi sempre pobre), no Cais da Glória, hoje Largo da Glória, num casarão (uma casa de cômodos) que ficava bem por trás do velho relógio de rua que ainda lá se encontra. O prédio era tão importante que, em 1882, abrigava o afamado Clube Beethoven, onde se apresentavam os maiores valores artísticos da época.

Cais e Glória. Cremos que estas palavras já eram a predestinação do grande músico: Marinha e Fama.

Órfão de pai, aos seis anos, por carência de apoio, mudou-se com a mãe para a Vila de São Francisco Xavier de Itaguaí, onde residiu de 1874 a 1876, no palacete dos Cardosos.

O despertar de sua vocação musical se deu dos 6 para os 7 anos, numa cerimônia religiosa, na Matriz de São Francisco de Itaguaí, em companhia de sua mãe, quando se encantou com a tribuna da música.

Em Itaguaí, o fazendeiro Rosa Ramos deu à sua mãe uma carta de apresentação ao Marquês de Tamandaré, a fim de que facilitasse o seu ingresso no Asilo de Meninos Desvalidos, uma vez que era órfão de pai. Aquele estabelecimento de amparo e ensino, por onde passaram muitos valores nacionais, é hoje o Colégio Estadual João Alfredo (hoje aqui tão bem representado) e que tem o nome do seu fundador, o ministro João Alfredo, a quem foi encaminhado o menino Francisco Braga pelo nosso Patrono, o Almirante Tamandaré.

Vocação decidida para a música, em pouco tempo era o contramestre da Banda de Música do Asilo e, depois, por morte do velho Professor Martins, assumiria o seu cargo em 1888.

Tendo atingido o grau máximo no conhecimento musical ministrado no Asilo, foi, pelo diretor, encaminhado ao Imperial Conservatório de Música do Rio de Janeiro, aquele mesmo fundado pelo nosso já citado Francisco Manuel da Silva.

Lá, foi aluno de Harmonia do Professor Carlos de Mesquita, o pioneiro dos Concertos Populares no Rio de Janeiro, e de clarineta do Professor Antônio Luís de Moura.

Mesmo no conservatório, não descuidava da Banda do Asilo. Um significativo atestado de sua eficiência como mestre da Banda do Asilo se constatou na Banda do 8º Batalhão de Infantaria, em 1893, composta por 38 figuras, das quais 30 haviam sido alunos de Francisco Braga naquele estabelecimento.

Senhor de uma técnica mais apurada, compôs Francisco Braga uma “Fantasia Abertura”, para orquestra, peça incluída na programação do primeiro dos Concertos Populares do Professor Carlos Mesquita, em 5 de junho de 1887, no Teatro São Pedro de Alcântara.

Neste mesmo ano, seus sensíveis progressos chegaram ao conhecimento da Princesa Isabel, que prometeu mandá-lo à Europa aperfeiçoar-se. O advento da República banuiu seus intentos.



Francisco Braga

A esta altura, Braga já era também um mestre no contraponto. São admiráveis as fusões de hinos Chile-Brasil e Portugal-Brasil, bem como o seu impressionante *Pranto da Bandeira*.

O advento da República, que frustrou a promessa da Princesa Isabel, deu, entretanto, oportunidade semelhante, no concurso de escolha do *Hino da Proclamação da República*, onde obteve a segunda colocação, recebendo como prêmio uma bolsa de estudos na França, com a duração de quatro anos.

Seguiu para a França em 1890, onde concorreu com 22 candidatos, em concurso de admissão à Classe de Harmonia no Conservatório de Paris, obtendo o 1º lugar. Lá prosseguiu no Curso de Composição, dirigido por Jules Massenet.

Ao término do prazo previsto de permanência na França, seu mestre apelou à Representação Diplomática Brasileira no sentido de sua prorrogação (seria um crime interromper!). Sendo atendido, ganhou Francisco Braga mais dois anos, por conta do governo brasileiro, permanecendo ainda por mais ou-

tros quatro, com grande dificuldade, auxiliado no seu sustento pela colaboração de amigos. Permaneceu num total de dez anos.

Realizou dois memoráveis concertos em Paris, que firmaram, em definitivo, sua reputação. O primeiro em 5 de fevereiro de 1895, na Salle d'Harcourt, e o segundo, a 4 de fevereiro de 1896, na Galerie des Champs Elysées.

Da França foi à Alemanha (Dresden), onde obteve da crítica as melhores referências. Hospedou-se também na Itália (Ilha de Capri), onde residia o grande pintor brasileiro João Batista da Costa, seu antigo companheiro do Asilo e um dos notáveis frutos da orientação e do preparo oferecido naquele educandário.

Da tranquilidade da Ilha de Capri nasceram: *Oh! Se te amei*; *Dá-me as pétalas de rosa*; *Episódio Sinfônico*; e *Marcha solene Brasil*, esta para grande Banda Marcial e executada pela primeira vez em 15 de novembro de 1898 por um conjunto de 400 músicos.

Regressou da Europa em junho de 1900, recebendo, no Rio, as maiores homenagens. Neste mesmo ano, em 7 de outubro, apresentava no velho Teatro Lírico a sua ópera *Jupira*. Tamanho foi o êxito que foi carregado à rua, nos ombros da multidão. 'Maestro, um povo não morre quando tem artistas', disse-lhe José do Patrocínio, em discurso, naquela notável noite.

Entretanto, quando desejou uma cátedra no Instituto Nacional de Música, teve dificuldades. A ação do senador Alcindo Guanabara junto ao presidente Campos Sales é que possibilitou sua nomeação para a cadeira de Contraponto, Fuga e Composição. Nomeado em 1903, exerceu esta cátedra até 1937, quando se aposentou.

De 1902 a 1931, foi professor e instrutor das Bandas de Música do Corpo de Marinheiros Nacionais e Regimento Naval, tendo que deixar a função em 1931 para não incidir na dualidade de funções públicas.

Dois anos depois, em 1933, assumia aquelas Bandas, depois de acirrada disputa e de

concurso por ele próprio sugerido, o Maestro Oswaldo Passos Cabral, que, entretanto, por preferência do Maestro Braga, seria o indicado. Permaneceu Cabral naquela função por 37 anos, até 1970.

Em 1808, era o Maestro Braga nomeado professor de Música do Instituto João Alfredo.

Entusiasmado com o apoio do prefeito Pereira Passos, que determinara até concertos no coreto do Passeio Público, com elementos daquele Instituto organizou a Banda Municipal, que pouco depois teve que ser desfeita, por ter o mesmo prefeito determinado o desligamento dos alunos que já haviam atingido os 18 anos (melhores músicos).

Elementos restantes organizaram a precária Banda Carioca, com instrumentos de péssima qualidade, alugueis atrasados, ausência freqüente de músicos e a eventual instrução do Maestro Braga, até que o impulso dado pelo Professor Francisco Nunes, do Instituto Nacional de Música, levou-os a fundar a Sociedade de Concertos Sinfônicos, que teve o concerto inaugural em 28 de dezembro de 1912. Seu regente foi sempre o Maestro Braga, até 1933, quando, no seu 194º concerto, teve um enfarte.

Grande admirador do Barão do Rio Branco compôs o dobrado *Barão do Rio Branco*.

Em 1905, numa cerimônia na Escola Tiradentes (aquela mesma que ainda funciona na Rua Visconde do Rio Branco, quase no Campo de Santana), o prefeito Pereira Passos

ouviu e admirou o hino daquela escola. Sabendo presentes os autores dos versos e da música, convocou e pediu a Olavo Bilac e Francisco Braga que fizessem um hino que glorificasse o Pavilhão Nacional.

Assim nasceu a nossa mais bela oração patriótica, o *Hino à Bandeira*."

Dito isso, o *Hino à Bandeira* foi tocado e cantado. Em seguida, foi tocado o dobrado *Francisco Braga*, composto por Oswaldo Cabral, que considerava o maestro homenageado seu grande mestre e seu músico predileto.

O presidente da Sociedade Oswaldo Cabral finalizou assim seu discurso sobre Francisco Braga:

"Francisco Braga faleceu em 14 de março de 1945. Seu féretro saiu do saguão da hoje Escola de Música da Universidade Federal do Rio de Janeiro, na Rua do Passeio, para este cemitério, ao som do seu comovente *Opranto da Bandeira*, regido pelo Tenente Jesus, seu antigo discípulo, à frente da Banda dos Fuzileiros Navais.

Um ano depois, inaugurou-se este belo túmulo, concepção e execução do notável escultor Honório Peçanha, seu discípulo de trompa no velho Asilo dos Meninos Desvalidos e mais uma confirmação da excelência da instrução oferecida por aquele educandário."

A cerimônia foi encerrada com a canção *Como é bom sonhar*, executada pelo Suboficial Monasés Rafael, em homenagem ao Maestro Oswaldo Cabral, seu autor.

## 500 ANOS DO DESCOBRIMENTO

Como parte das comemorações dos 500 anos do descobrimento do Brasil foram realizadas várias cerimônias, eventos, regatas, paradas.

Em Brasília o Clube Naval, a 23 de abril, promoveu a Regata Brasil 500. Os eventos, que transcorreram ao longo de todo o dia,

foram prestigiados por diversas autoridades, grande número de participantes e pelas crianças integrantes dos Projetos "Mentalidade Marítima" e "Rumo à Cidadania".

Na ocasião, foi realizada a Regata "Brasil 500", envolvendo várias classes de embarcações, dentre elas "Oceano", "Star" e



“Monotipos” e uma cerimônia de plantio de uma muda de Pau Brasil ao lado de placa contendo os seguintes dizeres: *Da semente à maturidade, por mais 500 anos de desenvolvimento sustentável.*

Dessa maneira, o Clube Naval continua contribuindo para o desenvolvimento da mentalidade marítima e para o estreitamento dos laços entre a Marinha e a sociedade.

Em Vitória, Espírito Santo, no dia 15 de abril, na Prainha, onde se localiza a Escola de Aprendizes-Marinheiros do Espírito Santo (EAMES), ocorreu uma cerimônia cívico-militar alusiva às comemorações.

Contando com a presença de alunos de diversas escolas do Município e de autoridades civis e militares, o evento constou de uma

Parada Naval com a participação de mais de 20 embarcações e do desembarque de uma réplica do “Padrão de Posse” da terra, que foi conduzido por uma Guarda de Honra de Aprendizes-Marinheiros até a Praça Almirante Tamandaré, onde foi posicionado em frente ao busto daquele Almirante, sendo descerrada a placa alusiva à ocasião. Finalizando o evento, os Aprendizes-Marinheiros desfilarão em continência às autoridades presentes.

A Cerimônia foi acompanhada pelo Prefeito de Vila Velha, Dr. Jorge Anders, e pelo Consul de Portugal no Estado, Dr. José Gomes, dentre outras autoridades. (*NoMar* nº 697 de 5/5/2000)



## RESPOSTA À REVISTA “ISTO É”

Em resposta à matéria intitulada “Marinha da Sucata”, o Serviço de Relações Públicas da Marinha enviou ao redator-chefe daquela revista a seguinte nota:

“A respeito da matéria sob o título “Marinha da Sucata”, publicada na edição de 15 de abril deste ano e assinada pelo Sr. Hélio Contreiras, cabe informar que a compra de meios navais ou aeronavais já usados por outras Marinhas, porém plenamente operativos e com razoável vida útil remanescente, tem sido a alternativa adotada por

diversas Marinhas, inclusive por algumas de países desenvolvidos, para garantir a possibilidade de cumprimento de suas missões constitucionais, sempre que os recursos disponíveis não são suficientes para o reaparelhamento considerado ideal. A título de exemplo, incluem-se nesse caso, as Marinhas da Austrália, da Alemanha, da China, da Espanha, da Índia e do Chile.

Caso venha a ser adquirido, o porta-aviões Foch incorporar-se-á à Marinha, cuja esquadra é composta por navios com uma

expectativa média de mais de 20 anos de vida útil, metade dos quais, aproximadamente, construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), aí incluídos submarinos, todos perfeitamente atualizados em relação ao estado atual da arte naval e plenamente operativos, como demonstram os resultados dos sistemáticos exercícios realizados com Marinhas de países europeus, sul-americanos e dos Estados Unidos da América.

Assim, é fácil constatar que, embora carente no que se refere à quantidade de meios, face à sua missão, esta não é uma "Marinha da Sucata", como pejorativamente consta do título da matéria. Tal classificação só pode ter decorrido de completa falta de informação, o que é grave no jornalismo, ou, o que é pior, de patológica propensão a ridicularizar tudo o que pertence à nação, aí incluídas as suas instituições." (*No Mar* nº 697 de 5/5/2000).

## MOSTRA DE ARMAMENTO DO NAVIO DE ASSISTÊNCIA-HOSPITALAR *Dr. MONTENEGRO*

A cerimônia de incorporação do NAsH *Doutor Montenegro* foi realizada no dia 19 de maio, quando assumiu o comando o Capitão-de-Corveta Carlos Emmanuel Rodrigues da Silva. O Chefe de Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra José Alberto Accioly Fragelli expediu a seguinte Ordem do Dia:

Em atendimento ao disposto por meio da Portaria nº 157, de 17 de maio de 2000, do Comandante da Marinha, e conforme previsto na Ordenança Geral para o Serviço da Armada (OGSA) em seu Artigo 1-3-1, realiza-se, na presente data, a Mostra de Armamento do Navio de Assistência Hospitalar (NAsH) *Dr. Montenegro*.

A Marinha do Brasil, consultada pelo Governo do Estado do Acre quanto ao interesse em participar da operação de uma embarcação-hospitalar, uma vez disponibilizados os recursos pelo Ministério da Saúde, prontamente se dispôs a aceitar a transferência para a Armada do então Hospital-Fluvial *Dr. Manoel Braga Montenegro*.

Ainda que significativos os esforços decorrentes da operação de um meio não previsto no Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM), falou mais alto o desejo da Marinha em levar mais recursos e apoio médico-odontológico adicional às carentes po-

pulações ribeirinhas da Amazônia. Historicamente, a solidariedade da Marinha aos bravos e valentes compatriotas ribeirinhos tem sido correspondida com a denominação de "navios da esperança" aos meios navais brasileiros na Amazônia. A Marinha do Brasil jamais faltará às suas responsabilidades institucionais na Amazônia de nossa soberania, especialmente no apoio à nossa gente.

A incorporação do NAsH *Dr. Montenegro* permitirá ampliar as ações de caráter cívico-social, que de longa data vêm sendo desenvolvidas pelo Comando do 4º Distrito Naval, e levará, à população distribuída pelas mais recônditas localidades das margens dos rios da generosa bacia amazônica, solidariedade e confiança no Estado brasileiro.

Ao incorporar à Armada o Navio de Assistência Hospitalar *Dr. Montenegro*, expresso ao Comandante, Oficialidade e Guarnição votos de boa sorte e êxitos na nobre e digna travessia que hoje iniciam. Acima de tudo lembrem-se, quando estiverem navegando e levando o Pavilhão Nacional, altaneiro e soberanceiro, aos afastados rincões amazônicos, de nossa soberania inalienável, que a peculiaridade de sua missão exige elevado grau de civismo, que nunca falta aos Marinheiros brasileiros.

As demonstrações de amor e dedicação para com o navio, a preservação do profissionalismo, seriedade, patriotismo e ao destemor dos Marinheiros brasileiros em momentos difíceis formarão a "alma" do barco, marcando-o de forma indelével para as

gerações futuras que passarem pelos seus conveses.

Bom Governo, Navio de Assistência Hospitalar *Dr. Montenegro*.

Tudo pela Pátria! (Bono nº 303 de 19 de maio de 2000)

## ASSUNÇÃO DE CARGOS DE ALMIRANTES

Os almirantes relacionados tomaram posse nos seguintes cargos, nos dias indicados:

– Diretor do Centro Logístico de Saúde da Marinha: Contra-Almirante (Md) Helton José Bastos Setta (3 de abril);

– Diretor do Centro de Perícias Médicas da Marinha: Contra-Almirante (Md) Manoel de Almeida Moreira Filho (5 de abril);

– Subchefe de Organização do Estado-Maior da Armada: Contra-Almirante João Afonso Prado Maia de Faria (6 de abril);

– Comandante da Força de Submarinos: Contra-Almirante Eurico Wellington Ramos Liberatti (6 de abril);

– Diretor do Centro Médico Assistencial da Marinha: Contra-Almirante (Md) Carlos Edson Martins da Silva (6 de abril);

– Subchefe de Comando e Controle do Estado-Maior de Defesa: Contra-Almirante Afonso Barbosa (7 de abril);

– Diretor de Telecomunicações da Marinha: Contra-Almirante Sergio Loesch Soares (10 de abril);

– Diretor de Saúde da Marinha: Vice-Almirante (Md) José Carlos Monteiro de Melo (11 de abril);

– Chefe do Estado-Maior do Comando-em-Chefe da Esquadra: Contra-Almirante Gerson Carvalho Ravanelli (11 de abril);

– Comandante do 4º Distrito Naval: Vice-Almirante Kleber Luciano de Assis (12 de abril);

– Subchefe de Logística e Plano Diretor do Comando de Operações Navais: Contra-Almirante Dalmo de Almeida Soares (14 de abril);

– Secretário de Logística e Mobilização do Ministério da Defesa: Almirante-de-Esquadra José Alfredo Lourenço dos Santos (19 de abril);

– Diretor do Pessoal Civil da Marinha: Contra-Almirante Luiz Pragana da Frota (19 de abril);

– Diretor do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo: Contra-Almirante Marcus Vinicius Oliveira dos Santos (20 de abril);

– Comandante da 2ª Divisão da Esquadra: Contra-Almirante Luiz Sergio Oneto Araujo (25 de abril);

– Comandante do 8º Distrito Naval: Vice-Almirante Ronaldo Fiuza de Castro (25 de abril);

– Diretor de Portos e Costas: Vice-Almirante Euclides Duncan Janot de Matos (28 de abril);

– Comandante de Operações Navais: Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Portella Peixoto (2 de maio);

– Comandante da 1ª Divisão da Esquadra: Contra-Almirante Reginaldo Gomes Garcia dos Reis (3 de maio);

– Comandante do 6º Distrito Naval: Contra-Almirante Marcelio Carmo de Castro Pereira (5 de maio);

– Comandante do 7º Distrito Naval: Contra-Almirante Aurélio Ribeiro da Silva Filho (8 de maio);

– Comandante do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk: Contra-Almirante Delcio Machado de Lima (11 de maio);

– Chefe do Estado-Maior da Armada: Almirante-de-Esquadra José Alberto Accioly Fragelli (12 de maio);

– Comandante da Força de Superfície: Contra-Almirante Lucio Franco de Sá Fernandes (12 de maio);

– Chefe do Departamento de Política e Estratégia da Secretaria Político-Estratégica de Assuntos Internacionais do Ministério da Defesa: Vice-Almirante Julio Saboya de Araujo Jorge (16 de maio).

## NOVO DIRETOR DE PORTOS E COSTAS

Foi transmitido o cargo de Diretor de Portos e Costas ao Vice-Almirante Euclides Duncan Janot de Matos, em 28 de abril, pelo Vice-Almirante Vicente de Paulo Phaelante Casales.

### *Agradecimentos do Almirante Casales*

Após três anos é chegada a hora de deixar o timão da Diretoria de Portos e Costas. Nesse período, por força da nova Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – a LESTA, coube a mim empreender a profunda reformulação naquilo que a Marinha chama de Atividades de Portos e Costas. Diferente das demais Diretorias Especializadas da Marinha, que trabalham para dentro da Marinha, numa estrutura vertical definida e sem contestação, a DPC trabalha para fora da Marinha, numa conjuntura que não conhece hierarquização e é fortemente contestatória.

Destarte conduzir esta reforma, para consolidar o novo Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, implementar de maneira definitiva o conceito de “Autoridade Marítima”, por nós sempre praticado mas sem codificação ou embasamento legal, parecia uma missão de extrema dificuldade no seu cumprimento, mas que, a bem da verdade não o foi: não o foi basicamente por três razões:

– a primeira, o total apoio e a necessária liberdade de manobra que me foram outorgados pelo meus superiores da cadeia de comando, e por isso sou profundamente agra-

decido aos Almirantes Chagasteles, Dumont, Arlindo e Fragelli que foram meus comandantes neste período, ao exercerem os cargos de Diretor-Geral de Navegação e Comandante de Operações Navais;

– a segunda, o trabalho realizado pelos meus antecessores no cargo de DPC, a partir da base firme estabelecida por Berutti, e os que lhe seguiram colocando pedra sobre pedra, fazendo esta casa bastante sólida para agüentar qualquer tipo de esforço; por tal agradeço respeitosamente aos Chefes Navais que por aqui passaram; e

– a terceira, o extraordinário desempenho da minha tripulação, essa gente boa da Marinha, oficiais, praças e servidores civis e esses velhas guardas já encanecidos mas que não perderam o elã da juventude e que através da tarefa por tempo certo vem somar esforços conosco. Essa tripulação foi de denodo exemplar, principalmente no ano que passou acantonada nos dois andares de prédio fronteiriço até que as obras da nova sede pudesse recebê-los.

Quero deixar bem claro, e de público, que servir com os senhores foi uma honra, comandá-los, um privilégio.

Ao lado da minha tripulação, agradeço também o esforço e desempenho do meu Capitão de Bandeira, o CIAGA, e ainda o CIABA, as capitánias, delegacias e agências espalhadas por esse país, sob a supervisão funcional da DPC.

Na área do ensino profissional marítimo, contei com o apoio integral da Fundação de

Estudos do Mar, nossa FEMAR, sob a direção dessa figura maior, exemplo de abnegação e amor pela Marinha, que é o Almirante Fernando Freitas, pudemos criar o Centro de Referência para o Ensino de Portuários, assessorando os 26 OGMO estabelecidos no país, dando uma nova feição nessa área de Ensino.

Agradeço também aos membros do Conselho Consultivo do Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, pela maneira objetiva e profissional com que se houveram.

O grande desafio que era ordenar os polinômios na comunidade marítima foi possível ser vencido graças ao entendimento das nossas ações por parte das lideranças mais expressivas, representadas pelo Centro de Capitães da Marinha Mercante, SINDARMA, pela CONTMAF e suas Federações e sindicatos afiliados, pela ABEAM do Apoio Marítimo, pelo CENTRONAVE e FENAMAR, pela ABDM, pela praticagem, através do CONAPRA e ainda o maior dos armadores nacionais, a TRANSPETRO/FRONAPE. Eles entenderam a proposta de harmonia acima de tudo, pois só havia uma maneira de soerguer a atividade da Marinha Mercante Nacional – o caminho da harmonia.

Dai, os marcos históricos obtidos com os acordos de âmbito nacional entre tomadores e prestadores do serviço de praticagem, com os acordos coletivos de trabalho entre armadores e marítimos, estes já atingindo 93% dos marítimos embarcados, faltando apenas 7%, que muito breve serão conseguidos.

Por outro lado, a criação da CCA-IMO (Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO), com seus segmentos fundamentais do Grupo Interministerial, do Fórum Consultivo e da SEC-IMO (Secretaria Executiva), permitiu que os assuntos de mais alta importância tratados no âmbito da Organização Marítima Internacional, aqui no país,

fossem conduzidos com a participação intensiva da Comunidade Marítima, melhorando nossas tomadas de posições, e aumentando o respeito pelo Brasil no seio daquela instituição.

Admiráveis também foram a implementação definitiva das regras da Convenção STCW/78, revisão 95, nos nossos marítimos, do Controle do Navio pelo Estado do Porto (Port State Control), cujo desempenho tem contribuído sobremaneira para retirar de nossas águas jurisdicionais os chamados navios "sub-standard", e a criação do Grupo Especial de Vistorias (GEV), o qual iniciou a atividade pioneira de auditar as sociedades classificadoras.

Hoje está consolidado o conceito de Marinha brasileira:

– É o conjunto harmônico da reunião da Marinha do Brasil com a Marinha Mercante Nacional, como consubstanciado no Salão Nobre da DPC.

Agradeço ainda aos meus pares, diretores de diversas diretorias especializadas da Marinha, em particular a Diretoria de Hidrografia e Navegação pelos trabalhos conjuntos que realizamos resolvendo pendengas que não mais poderiam existir.

Agradecimento especial faço aos comandantes de distrito e comando naval, ao todo 23 diferentes almirantes com quem trabalhei sem um único arranhão seja no relacionamento fraterno seja nas atribuições e competências.

Exm<sup>o</sup> Sr. Vice-Almirante Euclides Duncan Janot de Matos, meu prezado amigo Janot de mais de 40 anos: é com extrema satisfação que lhe paço o timão da DPC, pois considero uma homenagem que me prestaram o fato de ser substituído por V. Ex<sup>a</sup> desejo-lhe apenas sorte e saúde, por que conhecimento, competência e proficiência lhe sobram para bem cumprir a missão. Estou tranquilo porque a DPC estará, seguramente, em mãos melhores que as minhas.

## *Despedida da Marinha do Almirante Casales*

Meus Senhores!

Hoje estou me retirando do Serviço Ativo da Marinha após 42 anos "pé de galo". Modesto filho da terra dos canaviais, onde desde cedo aprendemos que o Oceano Atlântico é o resultado da confluência dos Rios Capibaribe e Beberibe, tive a felicidade de ingressar na Marinha, fazer carreira e chegar onde nunca imaginei. Passam na memória as fainas, os duros exercícios no mar, o "questionamento" na Praça D'Armas com as provas para "Capitão da Armada", o sadio companheirismo, a solidariedade, e acima de tudo, o acendrado amor pela Marinha daqueles com quem convivi.

As diversas e mais variadas tripulações com quem servi ou comandei, no mar e no chão, a bordo ou em terra, sempre demonstrando a amizade e a alegria, tão características da vida dos homens do mar, permitiram que um simples oficial de máquinas de contratorpedeiro, "foguista" por excelência, fosse galgando os degraus de uma carreira que só me trouxe satisfações. Como sou agradecido a esta gente que serviu comigo; não tenho palavras para expressar os sentimentos que me invadem neste momento.

Agradecido sou também, por demais, aos Chefes Navais meus Comandantes, que tanto me ensinaram Marinha, seu usos, costumes e tradições; foram muitos, alguns já de saudosa memória, e não podendo citá-los a todos, reuno meus agradecimentos na pessoa do Almirante Henrique Sabóia, com quem no espaço de 20 anos, servi em oito oportunidades diferentes, desde seu oficial de máquinas no CT *Pará* até seu assessor-chefe de Pessoal no Gabinete do Ministro, aprendendo e admirando os exemplos de ponderação, competência, probidade, extraordinário senso ético, e acima de tudo, colocar os

interesses da Marinha na frente dos de caráter pessoal.

Agradecido sou aos queridos companheiros da Turma "FACE", famosa pelo périplo da África na nossa viagem de Guarda-Marinha, pela paciência que tiveram em me aturar com meu jargão nordestino, típico de coronel do interior, em todos esses anos. Aos fraternos amigos da Turma "FACE", Leal de Azevedo, Guimarães Carvalho e Lourenço, que seguem em frente no Serviço Ativo, desejo toda sorte de sucessos no Almirantado, ajudando nossa querida Marinha a manter seus padrões de excelência e eficácia.

Exm<sup>o</sup> Sr. Almirante-de-Esquadra José Alberto Accioly Fragelli, Diretor-Geral de Navegação e Comandante de Operações Navais! Dirijo-me a V. Ex<sup>ª</sup>, como meu último Comandante, para renovar meus votos de lealdade em todas as circunstâncias e agradecer, sobremaneira, as diversas manifestações de amizade e apreço, com que me cumulou nesses últimos quatro meses, e devo dizer da honra que tenho por ser sua a Ordem de Serviço que me despedirá do Serviço Ativo.

Finalmente, como não poderia deixar de ser, agradeço ao bom Deus por ter me permitido ingressar e fazer carreira na Marinha, tendo sido através dela que conheci a outra dádiva do bom Deus para mim: me refiro a essa santa criatura que há mais de 27 anos, se dedica por inteiro, a minha pessoa, com amor e carinho, tendo-me dado ainda uma filha maravilhosa. Querida Marta, sem você não teria sido possível a carreira tranqüila que tive; espero agora ter tempo para retribuir pelo menos uma parte do que você me deu.

Meus Senhores!

As turbinas estão balanceando, nas caldeiras os pulverizadores com os bicos de manobra, o vapor está com 850° F, o vácuo nos condensadores principais com 30" de mercúrio, as bombas de alimentação em paralelo com 750 libras de pressão, a descarga das auxiliares para o Tanque-Desarejador que

está no nível correto para operação, o Grupo Destilatório produz bem e a salmoura estável.

Portanto, máquinas prontas - para suspender.

É hora de partir!

Deixo o Serviço Ativo feliz por ter guarnecido a Marinha do Brasil! Marinha que é a maneira mais nobre de servir a Pátria, e, a essa Pátria, tudo se dá, nada se pede, nem mesmo compreensão!

Tudo pela Pátria!

Viva a Marinha!

### ***Palavras iniciais do Almirante Janot***

Nesse saudoso convés do CIAGA, e bem consciente de minhas responsabilidades, assumo a Diretoria de Portos e Costas, tomando por vários sentimentos: orgulho por estar sendo investido em importante cargo da estrutura da Marinha do Brasil; preocupado, naturalmente, com os desafios inerentes à importante missão e com os resultados das ações que serão empreendidas por todos os segmentos subordinados; mas, sobretudo, muito alegre e satisfeito com a possibilidade de crescer profissionalmente com a Marinha Mercante Brasileira, nesse tempo em que divisamos uma clara recuperação da economia e uma perspectiva real de crescimento para o País.

Conto com meus subordinados, a quem recomendo extrema dedicação ao trabalho, dentro dos princípios que nos norteiam e nos mantém unidos e companheiros.

## **NOVO DIRETOR NA SAÚDE DA MARINHA**

Nomeado por decreto presidencial de 30 de março de 2000 e de acordo com a Ordem de Serviço 029/00, do Diretor Geral do Pessoal da Marinha, assumiu em 11 de abril de 2000 o cargo de Diretor de Saúde da Marinha o Vice-Almirante (Md) José Carlos Monteiro de Melo, sendo exonerado das funções na mesma data

Agradeço a presença nesta cerimônia dos meus antigos chefes, dos companheiros de turma e de Praças D'Armas, dos fraternos amigos do late Clube do Rio de Janeiro e dos amigos da SOAMAR São Paulo, com os quais desfrutei ótima companhia, nesse último ano, e que viajaram, especialmente, para minha posse.

Ao meu prezado amigo Vice-Almirante Vicente de Paulo Phaelante Casales, agradeço as palavras amigas, as gentilezas recebidas desde o primeiro momento em que fui indicado para o cargo e o esmero com que me transmitiu as funções. Essa não é a primeira vez em que recebo de V. Ex<sup>a</sup> o timão de um barco, com todos os panos içados e bem trimados, guarnecidos por homens valorosos e bem adestrados, com bastante seguimento e com barlavento suficiente, para montar todas as marcas em primeiro lugar. Assim foi na valorosa Fragata União, assim será na Diretoria de Portos e Costas. Em meu nome e de todos que tiveram o privilégio de servir sob sua orientação, na extensa rede de organizações navais da Diretoria de Portos e Costas, apresento os votos de sucesso e muitas felicidades, para que, junto com sua esposa Marta, bem aproveitem a nova etapa da vida que iniciam.

Ao Almirante-de-Esquadra José Alberto Accioly Fragelli, companheiro e amigo, apresento-me para o serviço com a disposição de cumprir minhas tarefas com muito empenho. É uma honra para todos nós tê-lo aqui presidindo esta cerimônia.

o Vice-Almirante (Md) Marco Antonio Montenegro.

### ***Despedida***

A despedida do Almirante Montenegro, constante da Ordem de Serviço nº 050/00, tinha o seguinte teor:

“Soa ao longe o último toque de apito...

Ecoam em meu coração os acordes do “Cisne Branco”, embargando-me a voz, embotando-me os sentidos...

É chegada a hora de suspender pela última vez, e, pela última e derradeira vez, atracar. Nunca um porto à chegada me pareceu tão silencioso, e a saudade me invade justamente nesta hora quando a maioria dos marinheiros, de volta aos seus lares, já não a sentem mais...

Jornada difícil mas prazerosa, me é quase impossível imaginar ter chegado ao seu final. Após 33 anos de vida marinheira, 15 dos quais embarcado perfazendo mais de 800 dias de mar, despeço-me hoje da Diretoria de Saúde da Marinha e do próprio Serviço Ativo da Marinha.

Neste instante, passam por mim, como um filme diante dos olhos já marejados, os momentos iniciais de minha carreira médica. A oportunidade de trabalhar ao lado de grandes brasileiros como Cláudio Vilas Boas, no Alto Xingu, em 1966, pouco antes de ingressar na Marinha, resultaria em meses de total entrega aos meus semelhantes, onde certamente adquiri mais do que simples experiências de vida.

Já àquela altura, a paixão pelas coisas do mar e a vida marinheira arrebataavam-me de tal forma que, devo admitir, acabariam por impor à minha própria família sacrifícios incomensuráveis. Desde as primeiras comissões, na Escola de Aprendizes-Marinheiros da Bahia e Base Naval de Aratu, passando pelos navios *Barroso Pereira*, *NAEL Minas Gerais*, *Custódio de Mello* e *Veleiro Oceânico Cisne Branco*, até as principais unidades do Sistema de Saúde da Marinha, onde tive as oportunidades de direção do Sanatório Naval de Nova Friburgo, vice-direção do Hospital Naval Marcílio Dias, vice-direção da Diretoria de Saúde da Marinha e direção do Hospital das Forças Armadas, entreguei-me

de coração e espírito à Marinha e ao Corpo de Saúde da Marinha.

A promoção a vice-almirante e a assunção da Diretoria de Saúde da Marinha foram o passo seguinte, fruto da confiança de meus superiores, levando-me a mais e maiores desafios.

Paralelamente, desenvolvia-se grandemente em mim o amor à aviação, levando-as à vocação que de berço carregava comigo, e que passaria a ser a minha vida na Marinha e fora dela. Com cerca de sete mil horas de voo, entre a aviação civil e militar, e tendo inúmeros comandantes de linhas aéreas como ex-alunos, posso finalmente pousar em solo firme, e contemplar serenamente o horizonte.

Invade-me neste momento, além de impiedosa saudade, a sensação de ter dado tudo de mim para o cumprimento do dever, arrancando-me descompassos ao coração pelo imenso júbilo e indisfarçável orgulho. É, pois, chegada a hora de dizer adeus, e se tenho forças para fazê-lo, é porque busco nesse orgulho todo o fôlego que me falta.

Ao me despedir desta Marinha que tanto amo, faz-se necessário agradecer aos meus antigos e atuais chefes, por terem sempre me tratado com amizade e consideração, propiciando-me galgar com facilidade todos os degraus da carreira naval.

Da mesma forma, e comovido por vislumbrar os sacrifícios que exige, agradeço aos meus comandados de todos os tempos, e aos amigos de todos os momentos, pelo apoio irrestrito e passional com que me distinguiram.

Ao Vice-Almirante (Md) Monteiro, oficial de irretocável carreira a quem passo o meu “bastão do dever cumprido”, alerta para a sua imediata e mágica transformação em “seu bastão do dever a cumprir”, que sei, apesar das dificuldades, o fará com todo o brilhantismo que lhe é peculiar. Desejo-lhe, pois, mares calmos e ventos tranquilos na condução do Corpo de Saúde da Marinha.

Aos jovens colegas que hoje ingressam na Marinha, ávidos por construir suas vidas, suas carreiras e esta nação, a certeza de que são e sempre serão fontes de inspiração, pois representam tudo o que de melhor fomos, o que de melhor somos ou poderemos ser.

Que nos sucedam, mas que nos mantenham vivos em suas memórias, pois a lembrança em seus corações é tudo com que podemos sonhar ao deixarmos o serviço ativo da Marinha.

Sinal de presença no portaló...

Já sinto a tua ausência, minha Marinha querida."

### **Mensagem do Almirante Monteiro**

Na ocasião, por meio da Ordem de Serviço nº 051/00, o Almirante Monteiro divulgou a seguinte mensagem:

"Nesta última semana e hoje cedo, nos preparativos para esta cerimônia, pude observar no espelho o mesmo olhar ansioso e expectante do jovem idealista que em 1971 ingressava no Corpo de Saúde da Marinha, orgulhoso e exultante para trabalhar no Hospital Naval Marcílio Dias, na Cardiologia e na Hemodinâmica.

Durante 29 anos de serviço ativo pude constatar a permanente preocupação da Marinha em acompanhar a evolução técnica e científica das especialidades médicas, mantendo-se afinada com o progresso e a modernização da arte de curar.

Quis o destino que eu me fixasse no Hospital Naval Marcílio Dias, cujo crescimento acompanhei paulatinamente até se tornar a monumental instituição atual.

Labutando na Cardiologia, participei do intercâmbio de conhecimentos com os principais centros de referência no país e no exterior, de plantões, de visitas e *rounds* nas enfermarias, de cursos e congressos.

Cresci e fiz crescer, através das atividades ali desempenhadas, importantes para a solidificação acadêmica e para o aprimoramento profissional. Absorvendo os ensinamentos dos mais antigos, pude introduzir condutas terapêuticas de ponta, principalmente no serviço de hemodinâmica, onde dediquei o melhor dos meus esforços, tendo a certeza que fiz dali a minha segunda casa.

Ao longo dos anos passaram por mim chefias inestimáveis, cada qual com uma parcela na moldagem do profissional que hoje me tornei. Enquanto aumentava a bagagem de conhecimentos técnico-profissionais, sempre na área da cardiologia, fui levado a assumir responsabilidades administrativas no Departamento Médico e na Superintendência Médica, culminando como Vice-Diretor do Hospital Naval Marcílio Dias e Vice-Diretor de Saúde, funções estas que me motivaram a convivência administrativa.

Com esta gama de conhecimentos técnico-administrativos e com intensa colaboração dos companheiros de tantas jornadas e, principalmente, com a confiança com que fui distinguido pela Marinha, foi possível alcançar a platina dourada e participar mais ativamente do infindável trabalho realizado pelo Corpo de Saúde da Marinha, na direção da Policlínica Naval Nossa Senhora da Glória e posteriormente do Centro Médico Assistencial da Marinha.

Desde primeiro-tenente, até os dias de hoje, posso assegurar que contei com a inesgotável ajuda de todos os que formam esse inestimável time de profissionais de alto padrão técnico-científico e de inabaláveis convicções éticas e morais.

Ainda como primeiro-tenente e posteriormente como capitão-tenente, tive a felicidade de conviver embarcado no Contratorpedeiro *Pará* e na Fragata *Niterói*, onde sedimentei amizades que ao longo dos anos se fortaleceram fraternalmente.

Inegavelmente tenho com a Marinha um caso de amor e sempre fui feliz em servi-la, abraçando sempre um bom combate por querer o melhor para a instituição.

Engajado com as linhas de ação da política de saúde da Marinha e entendendo perfeitamente as aspirações da nossa família naval, quero expressar, neste momento de grande júbilo e diante da imensa responsabilidade que desponta, as minhas diretivas voltadas para a manutenção de um atendimento em saúde digno, ágil e eficaz, para os militares e seus dependentes, do mais remoto ambulatório até o complexo atendimento terciário, oferecido pelo nosso grande hospital. Para isso, duas coordenadas básicas serão estabelecidas:

1ª – A manutenção da qualidade dos serviços oferecidos, obtida por meio do acompanhamento da evolução das ciências de saúde, junto aos centros de referência nacionais e internacionais, com a realização de cursos de especialização e aperfeiçoamento profissionais.

2ª – A aproximação de todos os componentes do Corpo de Saúde da Marinha à sua diretoria especializada, fortalecendo vínculos, não de dirigentes e dirigidos, mas, sim, entre profissionais preocupados, única e exclusivamente, em avançar e aprimorar a arte de curar, trocando idéias, opiniões, sugerindo alternativas e, principalmente, tornando-nos parceiros na obtenção de um serviço de ponta, perfeitamente ajustado às aspirações de nossos usuários.

Esta perspectiva seguramente não será original, pois todos os diretores de saúde voltaram-se sempre para o melhor. Entretanto, esta conduta tornou-se exemplo para mim durante o convívio com o Vice-Almirante (Md) Marco Antonio Montenegro, com quem tive o privilégio de servir diretamente na Diretoria de Saúde da Marinha e como subordinado

no Centro Médico Assistencial da Marinha. Homem empreendedor, afeto às coisas marinheiras, sobram ao Dr. Montenegro a perspicácia e a tenacidade próprias dos que incorporam os ideais institucionais, bem acima de qualquer interferência ou vontade pessoal, trilhando invariavelmente o caminho, nem sempre tranquilo, da eficiência e da eficácia e que freqüentemente exige sacrifícios espartanos.

Ao Dr. Montenegro quero externar, em meu nome e, com toda certeza, em nome dos que partilharam de sua incansável e ininterrupta atividade à frente da Diretoria de Saúde da Marinha, o mais profundo reconhecimento, como chefe disciplinar e exigente, como amigo sincero e dedicado. Certamente, muito do que será feito, daqui por diante, terá recebido a chancela do Dr. Montenegro.

Agradeço ao Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sergio Gitirana Florêncio Chagasteles, pela confiança e pela deferência na indicação do meu nome para tão difícil e ao mesmo tempo tão gratificante tarefa de dirigir os caminhos da saúde naval.

Ao Exmº Sr. Almirante-de-Esquadra Roberto Guimarães Carvalho, Diretor-Geral de Pessoal da Marinha, pela honra de presidir esta cerimônia e, antecipadamente, pelo apoio e compreensão que certamente receberei como chefe direto.

Às autoridades militares e civis presentes pela honra de prestigiar este evento e a minha esposa, Ana Cristina, mulher, amiga e orientadora, o meu reconhecimento pelo seu amor, e aos meus filhos agradeço a Deus pela existência de vocês.

Aos companheiros do Corpo de Saúde da Marinha, externo a certeza de que, unidos em torno do mesmo ideal, caminharemos juntos para um futuro de realizações que nos dignifiquem.

Viva a Marinha!"

## PROMOÇÕES A SUBOFICIAIS NO CORPO FEMININO

Foram promovidas, no dia 11 de junho, à graduação de suboficial 24 primeiros-sargentos do Corpo Feminino da Armada (23 por merecimento). Na nossa história, estas são

as primeiras mulheres a atingir a mais alta graduação no Corpo do Pessoal Subalterno, após terem ingressado na Marinha há 19 anos. (BONO 347 de 08/06/00).

## DPHCM E SDM LANÇAM BOLETIM CULTURAL

A fim de divulgar as diversas atividades e serviços culturais desenvolvidos, a Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM) juntamente com o Serviço de Documentação da Marinha (SDM) lançaram no início deste ano o "*Informativo Cultural*", boletim criado para suprir a necessidade de um veículo próprio de difusão e incrementação do setor cultural.

Com periodicidade trimestral, o "*Informativo Cultural*" contém como ses-

sões fixas "Curiosidades Navais", "Historiando" e "Programa de Atividades Culturais"; bem como matérias que abordam as várias atividades realizadas pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural e pelo Serviço de Documentação. Em seu número inaugural, o boletim apresenta matérias sobre o Rebocador *Laurindo Pitta*, o Programa "Fim de Semana no Centro" e a Liga dos Amigos do Museu Naval.

## BASE DE ABASTECIMENTO VIABILIZA A INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE INTERMODAL

A Base de Abastecimento da Marinha no Rio de Janeiro (BAMRJ), subordinada à Diretoria de Abastecimento da Marinha, por meio de suas facilidades logísticas de integração de transporte rodoviário, marítimo e aéreo, vem permitindo o estabelecimento de um ca-

nal ágil de distribuição na Cadeia de Suprimentos do Sistema de Abastecimento da Marinha. A sistemática vem repercutindo diariamente sobre o aprestamento das Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais. (Do *Nomar* nº 696, de 5 de abril de 2000)

## FÓSSEIS DE VEGETAIS NA ILHA REI GEORGE, PENÍNSULA ANTÁRTICA

O estudo dos restos de vegetais fossilizados na Ilha Rei George, como parte das pesquisas do Proantar, veio demonstrar que, entre o final do Cretáceo e o Terciário Inferior, essa porção setentrional da Península Antártica apresentava condições muito diferentes daquelas testemunhadas por suas modernas

paisagens geladas. Climas favoráveis permitiram o crescimento de matas e florestas relativamente densas e capazes de refletir as mudanças climáticas e da geografia por que passaram as altas latitudes austrais.

Seus tipos vegetais, muito semelhantes àqueles que hoje são encontrados ao longo

da Cordilheira dos Andes, no extremo sul do Brasil e na Australásia, constituem mais um argumento em apoio à existência pretérita de um grande continente formado por terras contínuas (Gondwana), embora nesse momento já sem a participação da África e da Índia, e para o papel desempenhado pela Antártica na dispersão e evolução das modernas paisagens austrais. A vegetação testemunhou, além disso, a chegada ao sul do mundo das primeiras plantas com flores (angiospermas), substituindo as florestas de pinheiros (coníferas) e samambaias (pteridófitas), que haviam caracterizado a era mesozóica.

O tectonismo e a atividade vulcânica capazes de ser avaliadas pelas feições litológicas associadas aos níveis fossilíferos mostraram que Rei George, como as outras áreas das Shetland, situava-se na margem de uma placa continental submetida a processos contínuos de subducção. Esses processos acabaram por originar áreas elevadas a oeste, com marcante influência sobre os tipos vegetais e sua fisionomia.

Climas úmidos e frios, característicos do final do Cretáceo, foram inicialmente substituídos por condições de menor umidade e maior calor, entre 60 e 50 milhões de anos atrás (limite Paleoceno-Eoceno), acompanhando um pico de aquecimento global documentado, também, pelos organismos marinhos. Os cerca de 50 diferentes tipos de vegetais, com muitas lianas e folhas de até 12 centímetros de comprimento, indicam florestas ricamente variadas e com características subtropicais.

Os ambientes aquecidos e a criação dos distintos gradientes altitudinais favoreceram o desenvolvimento de tipos vegetacionais muito semelhantes aos que hoje crescem na Austrália e no norte da Patagônia Argentina, alguns, inclusive, provavelmente originados nas próprias áreas da Península Antártica (eucalyptus, casuarina, ilex, etc). Distribuíam-se pelas áreas de encosta, margens dos

rios e planícies de inundação, num relevo constantemente renovado pelas manifestações vulcânicas.

O caráter costeiro da flora, que lhe dava um aspecto semelhante ao de algumas ilhas oceânicas modernas – como, por exemplo, a do Arquipélago de Juan Fernandez, no Chile – e a ausência de outros tipos de fósseis (apenas marcas da caminhada de pássaros foram encontradas) demonstram que a condição insular de arco de ilhas das Shetland deve ter iniciado mais ou menos por essa época. O clima estacional, evidente pelos anéis de crescimento bem marcados nos troncos petrificados, devia-se mais à ausência de luz em grande parte do ano do que à falta de umidade ou ao frio.

Essa situação iria modificar-se de modo drástico há cerca de 40 milhões de anos (no limite entre o Eoceno e o Oligoceno). A contínua migração da Austrália para o norte, propiciando o aparecimento das primeiras manifestações de águas-marinhas frias da corrente Circum-Antártica, o isolamento cada vez maior da ilha e a intensificação do vulcanismo, como consequência do rompimento das áreas ao sul do antigo Gondwana, fez com que não houvessem mais condições para o desenvolvimento da vegetação a partir daí.

Um dos últimos sobreviventes, o gênero *nothofagus*, demonstra, pelo pequeno tamanho das suas folhas (2 a 4 centímetros de comprimento) e bosques pobres em espécies, que a inclemência do clima prenunciaria, a partir daí, a chegada definitiva do frio. As folhas preservadas no registro fóssil parecem-se muito com as das *lengas* e *nirres*, representantes do gênero na paisagem das encostas junto ao mar da região do Estreito de Magalhães e Terra do Fogo, tão conhecida dos pesquisadores que participaram das expedições antárticas. (Informativo CIRM de jul-dez 1999 – texto da professora Tânia Lindner Dutra, do Curso de Geologia do Centro de Ciências Tecnológicas da USININOS).

## NAUTIMODELISMO EM SALVADOR

O Clube de Nautimodelismo da Bahia tem realizado, costumeiramente, exposições, en-

modelos, sendo 12 estáticos e seis operacionais.

– O Projeto Verão Ouro, na Associação Atlética Banco do Brasil, com apresentação de cinco modelos operacionais na piscina da associação.

– A exposição estática Dia do Marinheiro, na área externa em frente ao Farol da Barra, com apresentação, ainda, de seis modelos operacionais e retreta das Bandas da Marinha, Exército, Aeronáutica e Polícia Militar, apresentação de coral de 200 crianças e grande queima de fogos nos fundos do farol.



contros e competições nos vários locais que Salvador oferece, com suas reconhecidas atrações turísticas, beleza e adequação a este tipo de atividade.

Em 22 de janeiro último, foi realizada, no Espelho D'água e Sala de Estado do 2º Distrito Naval, a 2ª Competição de Nautimodelismo de Salvador, com apresentação de seis modelos operacionais e um estático. Também marcaram presença no evento aspirantes do Grêmio de Nautimodelismo da Escola Naval, com a mostra de quatro modelos estáticos, um operacional e um avião estático.

Cabe, ainda, recordar as atividades promovidas na Semana da Marinha de 1999, em dezembro daquele ano:

– A doação do modelo da naveta de mantimentos da frota de Cabral ao Museu Náutico da Bahia (Forte de Santo Antônio – Farol da Barra).

– O 7º Encontro de Nautimodelistas de Salvador, realizado no salão principal da Capitania dos Portos, com apresentação de 18



## ASROC LANÇADO NA MARAMBAIA

Foi realizado, no dia 6 de abril, no Campo de Provas da Marambaia, o lançamento de um foguete anti-submarino ASROC, remotorizado no Brasil, com propelente desenvolvido em projeto conjunto pela Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM), Instituto de Pesquisas da Marinha (IpqM) e AVIBRÁS. O teste foi revestido de pleno êxito, tendo o foguete alcançado todos os parâmetros de desempenho esperados.

O aspecto mais relevante do projeto do novo motor foi o desenvolvimento de grão propelente utilizando *composite*, de propriedades mecânicas e químicas superiores ao motor de pólvora de base dupla original.

O sucesso desse empreendimento representa um marco histórico na busca do domínio tecnológico necessário à nacionalização de motores de mísseis e foguetes, permitindo, num futuro bem próximo, que a Marinha atinja alto grau de independência externa nos processos de desenvolvimento de propelentes sólidos.



O próximo e definitivo passo do projeto será, em aproximadamente um mês, o lançamento de um foguete de bordo, contra alvo sonar. Poderão então ser testados simultaneamente o foguete e o torpedo anti-submarino. (*NoMar* nº 697 de 5 de maio de 2000).

## REUNIÃO SOBRE SISCOMIS

Realizou-se na Estação Rádio da Marinha no Rio de Janeiro a reunião do conselho Diretor da CISCOMIS (Comissão de Desenvolvimento do Projeto e da Implantação do Sistema de Comunicação Militares por Satélite). Estiveram presentes várias autoridades das três Forças Armadas e, na ocasião, foram debatidos diversos assuntos sobre o SISCOMIS (Sistema de Comunicação Militares via Satélite).

Esse sistema tem como principal finalidade a transmissão de voz, podendo trafegar também dados e imagens (videoconferência) entre autoridades das Forças Armadas e do Ministério da Defesa, bem como com autoridades civis de outros Ministérios. O SISCOMIS foi implementado visando proporcionar conectividade em nível nacional, atendendo aos requisitos de segurança e rapidez nas comunicações militares. (*NoMar* nº 697 de 5/5/2000)

## X REUNIÃO INTERNACIONAL DA HISTÓRIA DA NÁUTICA E DA HIDROGRAFIA

Entre os dias 21 e 26 de agosto o Rio de Janeiro sediará a X Reunião Internacio-

nal de História da Náutica e da Hidrografia, que terá como tema "A Náutica e a

Hidrografia nos Grandes Descobrimentos". A reunião terá como organizadores a Secretaria Geral da Marinha, a Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha e o Serviço de Documentação da Marinha. Esta também contará com o apoio da Diretoria de Hidrografia e Navegação e do Iate Clube do Rio de Janeiro.

O evento acontecerá na Ilha Fiscal e contará com a presença de conceituados especialistas estrangeiros da área, tais como: Francisco Contente Domingues, Inácio José Guerreiro, Luís Adão da Fonseca, Maria Emília Madeira Santos, Jesus Varela Marcos, Consuelo Varela, Juan Gil, Mariano Cuesta Domingues, Anita McConnell e Hungria Istaván Rákoczi, dentre outros. Durante o

congresso haverá transporte para os participantes, do Espaço Cultural da Marinha – Av. Alfred Agache, Centro – para a Ilha Fiscal no início das palestras, retornando ao término das mesmas, nos turnos da manhã e da tarde.

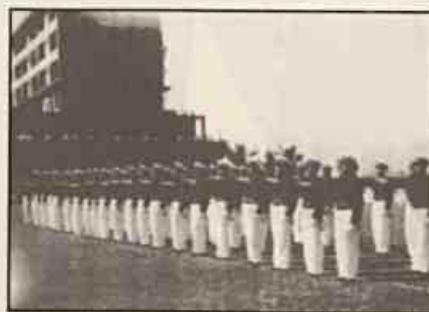
Os interessados deverão efetuar a sua inscrição no período de 15 de julho a 15 de agosto, enviando os seus dados – nome, endereço, telefone, profissão e e-mail – para o Serviço de Documentação da Marinha (Ilha das Cobras, s/ nº – Centro – RJ, CEP: 20.091-010) ou para o Museu Naval e Oceanográfico (Rua Dom Manuel, 15 – Praça XV – RJ, CEP: 20.090-010). As inscrições também serão recebidas pelo e-mail [sdm40@sdm.mar.mil.br](mailto:sdm40@sdm.mar.mil.br).

Mais informações poderão ser obtidas pelo telefone (0xx21)870-6722.

## EXPOSIÇÃO ESCOLA NAVAL 1950-2000

A história da Escola Naval pode ser conhecida detalhadamente na exposição "A Escola Naval – 1950/2000 – como era, como é", em cartaz no Espaço Cultural da Escola Naval, no Rio de Janeiro, desde 30 de março último.

Com a criação do Espaço Cultural da Escola Naval, estabeleceu-se o local ideal para montar exposições relativas à mais antiga instituição de nível superior do Brasil. Daí emanou a idéia de crescer aos



eventos comemorativos do cinquentenário de admissão dos aspirantes de 1950, a abertura desta exposição.

A exposição apresenta um panorama das mudanças e dos avanços que propiciaram melhorias na qualidade da formação científica e militar-naval dos aspirantes. São também

mostrados os aspectos relevantes que marcam as tradições mantidas ao longo dos últimos anos, como o recebimento simbólico da Chave do Portão da Fortaleza de Villegagnon, a Passagem da Cana do Leme no último ano escolar, a Revista Galera, fainas, exercícios e viagens de instrução, terminando com a tão sonhada Declaração de Guardas-Marinhas. A exposição ficou em cartaz até o dia 5 de maio.



## SEMINÁRIO SOBRE AUTONOMIA DE GESTÃO

Tendo como propósito apresentar para a cúpula das Organizações Militares Prestadoras de Serviços (OMPS) a situação atual da autonomia de gestão, em face da nova lei de contratações e da busca de recursos para capacitação do pessoal, foi realizado, nos dias 15, 16 e 17 de março, no auditório do Edifício Gastão Motta, no Rio de Janeiro, o Seminário sobre Autonomia de Gestão.

O Seminário foi aberto pelo Secretário-Geral da Marinha, que comentou o processo de parceria sendo implementado junto ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), bem como a nova lei de contratação de pessoal para a OMPS com autonomia de gestão.

A palestra do dia 15 versou sobre o tema “Novos Paradigmas Gerenciais no Governo Federal”. Foi proferida pela Sra. Ceres Alves Prates, secretária de Gestão do MPOG, que enfocou a nova visão do governo referente à sistemática de trabalho que está sendo implementada e por meio da qual se busca uma melhor capacidade de trabalho, mais profissionalismo, menos burocracia e obtenção de resultados. A Sra. Ceres Prates é

incentivadora da parceria MPOG-Marinha visando a capacitação de nosso pessoal e aprimoramento gerencial da OMPS.

No dia 16, foram proferidas três palestras: “A Importância da Capacitação para a Autonomia de Gestão”, pelo Dr. Maurício Muniz Barreto de Carvalho, da Escola Nacional de Administração Pública (ENAP); “A Importância do Marketing na Administração Pública”, pelo Prof. Albertino de Jesus Pereira, professor do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW); e “A Contratação para as OMPS sob o Regime de CLT”, pelo Diretor do Pessoal Civil da Marinha.

No último dia do simpósio, foi apresentado um panorama da autonomia de gestão na Marinha, por meio de outras três palestras: “Do Sistema OMPS à Autonomia de Gestão na Marinha”; “O Sistema OMPS-H do Hospital Naval Marcílio Dias”; e “O Contrato de Autonomia do Centro de Reparos e Suprimentos Especiais do Corpo de Fuzileiros Navais”, proferida pelo diretor do referido Centro, que expôs o sucesso obtido por sua OM desde a assinatura do pioneiro Contrato de Autonomia de Gestão, em 1999. (Do *Nomarin* nº 696, de 5 de abril de 2000)

## SIMPÓSIO DE SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO DA MARINHA

O Simpósio de Segurança da Informação da Marinha (SSIM'2000), organizado pelo Centro de Análises de Sistemas Navais (CASNAV), ocorreu nos dias 28 e 29 de março, no auditório da Escola Naval, Rio de Janeiro.

Seus propósitos foram os de divulgar aspectos relevantes das várias áreas da Segurança da Informação, motivar o pessoal interno da Marinha para a sua importância e contribuir para o aperfeiçoamento da regulamentação sobre o assunto.

O evento contou com a presença de palestrantes da Secretaria de Estudos Institucionais do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, do Centro de Análises de Sistemas Navais e de empresas nacionais de destaque na área de Segurança e Tecnologia da Informação.

Sua repercussão no âmbito da Marinha foi expressiva, uma vez que mais de 90 Organizações Militares de todo o país se fizeram representar, compondo uma platéia de cerca de 300 participantes, entre oficiais, praças e servidores civis.

Foram proferidas as seguintes palestras: A Política da Segurança da Informação nos Órgãos do Poder Executivo Federal; A Importância da Segurança da Navegação para a MB; O Casnav e a Segurança da Informação; Monitoramento das Comunicações, Segurança em Redes, Internet e Intranet na Corporação; Segurança em Clientes; Anti-vírus; Ambientes Computacionais Seguros; Back-up e Contingências; Anatomia de Ataques; Segurança no Lotus Notes; Lotus Notes com Criptografia Militar; Internet Segura; Segurança em Roteadores e Switches; e Segurança de Sistemas Operacionais.

Ao organizar o evento, o Casnav, por meio do Projeto de Segurança da Informação e Criptografia, cujos clientes são a Diretoria de Telecomunicações da Marinha e a Diretoria de Administração da Marinha, buscou difundir o conhecimento de novas tecnologias de segurança, realçando seu papel de assessoria, desenvolvimento e implantação de novas soluções de Segurança da Informação. (Do *Nomar* nº 696, de 5 de abril de 2000)

## JURAMENTO À BANDEIRA DE NOVOS ASPIRANTES

Em 5 de maio de 2000, prestaram juramento à Bandeira 222 aspirantes do 1º ano do Ciclo Escolar da Escola Naval (178 vindos do Colégio Naval, 43 do concurso à Escola e um boliviano).

O comandante da Escola Naval, Contra-Almirante José Antônio de Castro Leal, fez a seguinte exortação:

“Jovens aspirantes da Turma Almirante Maximiano da Fonseca!

Defronte a vós se encontra desfraldada a Bandeira Nacional, símbolo único incomparável da Nação brasileira. Em breve, com a mão

direita estendida, ireis prestar um juramento solene, para todo o resto de vossas vidas na Marinha.

É significativo que ele ocorra perante um sem número de autoridades navais, com destaque para o Diretor-Geral do Pessoal da Marinha, que preside esta cerimônia, e para os ex-aspirantes de 1950, símbolos autênticos de vidas inteiras dedicadas à Marinha. Aqui está representada toda a hierarquia naval, à qual vos ireis incorporar hoje, assumindo seus exigentes deveres e imensas responsabilidades. Desde já, na Escola Naval,

vos cabe dedicação integral ao estudo acadêmico, em busca do aperfeiçoamento máximo de vossas capacidades intelectuais. Só assim estareis construindo a sólida base de qualidades profissionais e morais que a Marinha requer de seus oficiais. Nesse sentido, é de realce que esteja também presente a Sra. Heloisa Palmer Fonseca, esposa do insigne chefe naval cujo nome identifica vossa turma e que vos deixou, transcendendo à sua vida um legado de exemplo de líder naval.

O juramento defronte vossas famílias, que enfeitam nossa Escola, é como se ocorresse perante toda a sociedade brasileira, ora por elas tão bem representada. É preciso que tenhais consciência de que a nossa sociedade irá confiar a vós não apenas os instrumentos de sua defesa no mar singelamente representados pelo belo Espadine que ireis portar, mas também a guarda permanente dos valores máximos do patriotismo e de todos os princípios éticos conseqüentes. Para serdes defensores responsáveis da Nação brasileira, tereis que ser cidadãos exemplares, homens de profunda coragem moral e, sobretudo, militares sinceramente conscientes da essencialidade dos preceitos básicos da hierarquia e da disciplina!

Jovens aspirantes! Contemplando o vulto sagrado da nossa bandeira, compreendei a

grandeza de nossa Pátria e jurai, com toda a fé de vossos corações, defendê-la, com a Marinha, além do limite da vossa existência." (Ordem de Serviço nº 96, de 5/5/2000)

O Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles, enviou a seguinte mensagem aos novos aspirantes:

"Na ocasião em que prestam o juramento à Bandeira Nacional e alcançam o direito de ostentar o símbolo maior do aspirante, o espadim, apresento, em nome de toda a Marinha, os cumprimentos por terem galgado esse primeiro importante degrau da carreira que abraçaram. A nossa força os recebe de braços abertos e deposita em todos a sua confiança, na certeza de que simbolizam o que de melhor há na juventude brasileira e representam a esperança no porvir. O elevado compromisso que ora assumem os faz legítimos herdeiros de um passado de lutas, sacrifícios e glórias e, ao mesmo tempo, fiéis depositários do futuro de nossa instituição. É com esse espírito que formulo os melhores votos de sucesso na longa trajetória que apenas começam a percorrer, e que, para ser bem sucedida, exigirá abnegação, persistência e denodo inquebrantáveis na busca do aprimoramento intelectual, moral e físico. A Marinha está com vocês. Parabéns e felicidades."

## NAVIO-PATRULHA *GUARATUBA*

Por ocasião da sua viagem de deslocamento para a sua sede, Salvador, o NP*a Guaratuba*, P-50, atracou no Porto de Paranaguá – PR, onde a Prefeitura do Município de Guaratuba, reavivou a tradição dos Estados/Municípios homenagearem os navios da Marinha batizados com os seus nomes.

Durante a estadia no porto, o P-50 recebeu do Sr. Everson Ambrósio Kravertz, Prefeito de Guaratuba, um quadro à óleo ilustrando a

Enseada do Morro do Cristo, tradicional ponto turístico da cidade, além de receber a visita de várias autoridades locais.

Essa visita do NP*a Guaratuba* mereceu destaque na primeira página do jornal *Gazeta do Povo de Curitiba*, na qual o navio foi citado por sua alcunha de "Guardião dos Mares", numa alusão à sua missão de patrulha das Águas Jurisdicionais Brasileiras. (*No Mar* nº 697 de 5/5/2000)

## FUZILEIROS RECEBEM NOVAS VIATURAS

O Corpo de Fuzileiros Navais adquiriu recentemente um total de 148 viaturas Mercedes-Benz tipo Unimog, com previsão de entrega até junho de 2003. Até dezembro passado 39 veículos já haviam sido recebidos. Tal compra visa a melhorar a prontificação operativa das unidades de fuzileiros navais e, ainda, conferir rapidez nos deslocamentos

dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais (GptOpFN).

Os veículos são de cinco e sete toneladas e estão configurados como guincho, cisterna-água, cisterna-combustível, munck, munck com guincho, basculante, frigorífico e socorro. É aguardada para breve a chegada dos SK-105. (Revista Tecnologia & Defesa, nº 83)

## PRIMEIROS VÔOS DA AERONAVE AF-1

O Comandante-em-chefe da Esquadra participou, com satisfação, o 1º vôo da aeronave AF-1 – *Skyhawk* realizado a 26 de abril de 2000, com sucesso, em São Pedro da Aldeia, concretizando o retorno da asa fixa à Marinha e ampliando a capacidade de atuação do Poder Naval. (Ver RMB 4º trimestre/98 e 4º trimestre/99 - p. 333)

Após um mês, o Comandante da Força Aeronaval participou que a aeronave AF-1 Skyhawk prefixo N-1007, pertencente ao Primeiro Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque – VF-1, sob comando do **Capitão-Tenente – Aviador Naval – José Vicente de Alvarenga Filho, cumpriu com perfeição seu vôo solo**. Tal fato, embora conste no corolário de todo evento de qualificação aérea, reveste-se de especial significado, pois representa a concretização de um sonho longamente acalentado por nossa Marinha e o coroamento dos ingentes esforços de várias gerações de aviadores navais, que aqui desejamos reverenciar.

Destacamos, abaixo, a crônica feita pelo Segundo-Sargento Antônio Audir Andrade Souza sobre o primeiro vôo do avião AF-1.

### *SKYHAWK, Primeiro Vôo da AF-1*

O azul do céu da macega ganhou um novo tom ao receber em seu vasto e límpido espaço o vigoroso FALCÃO que, com garbo e elegância, alçou seu primeiro vôo em solo brasi-

leiro. Foi um dia histórico aquele 26 de abril de 2000. Em meio à cena, a pista ao recebê-lo franziu a testa em postura de exclamação; o vento que passava olhou para trás e o sol radiante aguardava o desfecho daquele início tão esperado, do qual ele foi testemunha. Lá vem ele! Lá vem o FALCÃO alcançando a velocidade apropriada para iniciar o seu espetáculo, o qual num gesto ímpar, empinou o seu bico para as alturas e, recolhendo o seu trem de pouso, decolou sob brados de triunfo dos marinheiros e operários que direta ou indiretamente cuidaram para que o sonho da Marinha se tornasse realidade. No solo, ainda com os olhos fitos nas asas de aço, todos vibraram perplexos e curiosos perante tão brilhante apresentação. Por um instante extasiados, admiravam a primeira singela acrobacia seguida de um vôo rasante de tirar o fôlego: seria receio? Talvez, mas que nada, a bela demonstração prosseguia em clima de sucesso absoluto. Por alguns instantes ele sumiu do visual, tamanha a sua velocidade; no entanto, de volta, descendo com orgulho, o FALCÃO finalmente aterrisou transmitindo a certeza de ter sido este o primeiro de uma sucessão de vôos com alta performance de desempenho e enfatizando a todos aqueles que contribuíram para tão importante conquista que valeu todo o esforço e dedicação. Parabéns FALCÃO! Parabéns EsqdVF-1! O FALCÃO está pronto.”



Aspectos da  
Aeronave AF-1,  
com o CT  
Alvarenga a  
bordo e  
acompanhado  
pelos CTs Marcos  
Araujo e  
Fernando Vilela,  
também já  
qualificados para  
pouso em NAe.

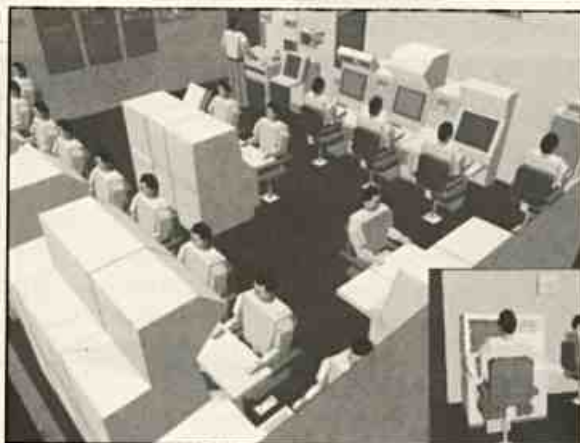


## CORVETA BARROSO – MOCK-UP DO COC

Foi realizada pela Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM), a apresentação do *mock-up* eletrônico do Centro de Operações de Combate (COC) da Corveta *Barroso* para os setores operativos e do material, dando início à fase de estudo exploratório do arranjo deste compartimento vital à função de combate do navio.

Esta nova ferramenta representa um marco no projeto e no desenvolvimento de sistemas de combate na Marinha, possibilitando a visualização tridimensional dos consoles e equipamentos instalados

no interior do COC. Ela permite a avaliação da visão que cada operador possui do compartimento, como demonstrado no canto inferior direito da figura acima, onde está representada a visão que o comandante terá do console



do Encarregado Geral do Armamento (EGA). Em uma análise mais localizada, o *mock-up* eletrônico permite o estudo de aspectos ergonômicos, tais como o acesso às telas nos painéis dos consoles, aparentemente distantes do operador.

O *mock-up* eletrônico permite uma economia de recursos e tempo durante a fase de construção do *mock-up* em escala 1:1, pois uma melhor aproximação inicial para o arranjo é obtida. A simplicidade e a rapidez com que foi modelado o COC da Corveta *Barroso*, aliadas à facilidade

com que são introduzidas alterações no seu arranjo, nos permitem antever a diminuição da necessidade do *mock-up* em escala real, em um futuro próximo. (*NoMar* nº 697 de 5/5/2000)

## NOTÍCIAS DA MARINHA EM PUBLICAÇÕES ESTRANGEIRAS

A Marinha do Brasil foi citada em publicações estrangeiras:

– Na Revista *Marítima* da Itália, de outubro de 1999, comentando o fato da nossa Marinha ser a primeira estrangeira a utilizar o torpedo 2000, desenvolvido pelo Celsius Bofors Underwater Systems, conforme contrato de US\$ 59 milhões. O torpedo será utilizado pelo Submarino *Tikuna* (S 34), da classe *Tupi*. Menciona a revista que em futuro próximo a Marinha brasileira deverá assumir a responsabilidade de produzir algum componente eletrônico do sistema do torpedo.

– Na Revista do Instituto de História Marítima, do Equador, de julho de 1999, publicando nota e fotografias sobre a visita de Victor Hugo Arellano Paredes, do mencionado Instituto, à Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, em janeiro de 1999.

– Na *Tecnologia Militar*, da Alemanha, edição em espanhol, nº 1, de março de 2000, publicando a entrevista do Comando do Navio-Veleiro *Cisne Branco*, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Sadi Cantuária, por ocasião da passagem do navio pelo porto de Lisboa, em sua viagem para o Brasil, como parte das comemorações do 5º Centenário do Descobrimento.

## FRAGATA RADEMAKER LANÇA O PRIMEIRO MÍSSIL SUPERFÍCIE-AR SEAWOLF

Após um período de cinco meses de preparação, no qual foram realizados testes e verificações no sistema GWS-25 (*Seawolf*), a Fragata *Rademaker*, integrante do Segundo Esquadrão de Fragatas, realizou com sucesso o primeiro lançamento de míssil *Seawolf* na Marinha. O disparo foi realizado contra alvo aéreo do tipo *Snipe*, desenvolvido para ser utilizado em exercícios de guerra antiaérea, tendo a destruição do mesmo ocorrido na distância máxima de engajamento.

Este lançamento teve como propósito verificar o desempenho do sistema GWS-25 na defesa antimíssil, com designação automática do alvo e ampliar a base de fundamentos para operação do sistema em situação real de fogo.

O míssil *Seawolf*, de origem inglesa, é principalmente empregado em autodefesa contra mísseis *Seaskimmer* e, secundariamente, contra aeronaves de bombardeio e navios do tipo NaPaRa. (Do *NoMar* nº 695, de 10/03/2000).



A Fragata *Rademaker* em exercício de lançamento do míssil *Seawolf*



## SERVIÇO MILITAR FEMININO

O Comando do 1º Distrito Naval recrutou jovens nascidas nos anos de 1981/1982 para prestação do Serviço Militar Inicial (12 meses) como voluntárias, na graduação de marinheiro-recruta. Esta foi a primeira vez que se promoveu o alistamento para o serviço militar de mulheres.

O alistamento foi realizado entre os dias 5 e 19 de junho, no 1º Distrito Naval. Foram alistadas 800 jovens para seleção e formação de três turmas, com 60 recrutas cada, sendo uma para aproveitamento ainda no ano 2000 e as outras para 2001. As recrutas selecionadas foram distribuídas pelas OM hospitalares na

cidade do Rio de Janeiro, havendo possibilidade de engajamento no Corpo Auxiliar de Praças (CAP), após a conclusão do Serviço Militar e aprovação no processo de seleção para engajamento.

Para o alistamento, a candidata precisa ter o certificado de conclusão do ensino fundamental. Houve grande procura por parte das jovens, não tendo sido possível inscrever todas as candidatas. (Bono 027 de 31/5/00).

## UNIVALI OFICIALIZA LANÇAMENTO DO MAIOR MUSEU OCEANOGRÁFICO DA AMÉRICA LATINA

No dia 30 de novembro, a Universidade do Vale do Itajaí (Univali), em parceria com a Prefeitura Municipal de Itajaí, Porto de Itajaí e Governo do Estado de Santa Catarina, lançaram oficialmente o projeto de um dos maiores empreendimentos turísticos do Estado: o Museu Oceanográfico Univali. O audacioso projeto já tem data marcada para o início das obras e promete gerar inúmeros benefícios para a vida turística do Estado de Santa Catarina.

Com cerca de 22 mil alunos, distribuídos em cinco campos, sete núcleos de ensino e 44 cursos de graduação, a Univali, com o lançamento do maior museu oceanográfico da América Latina, consolida-se no cenário catarinense e nacional como uma das maiores instituições de ensino superior do País.

O projeto institucional do Museu Oceanográfico foi criado pelo Centro de Ciências Tecnológicas da Terra e do Mar, CTTMar, com o objetivo de disseminar ainda mais a ciência oceanográfica no Brasil e no mundo, visto a grande importância dos oceanos e suas espécies marinhas na relação do homem com o mar, especialmente nos setores de saúde, alimentação e turismo, sem esquecer, é claro, dos mistérios e fascínios que o ambiente marinho exerce sobre os seres humanos.

O CTTMar é responsável, dentro da universidade, pelos cursos de Oceanografia, Biotecnologia, Engenharias Ambientais e Civil, Geografia e Ciências da Computação. Em Santa Catarina, este centro é considerado referência para a consultoria técnica de ativi-

dades que envolvem as áreas ambientais, oceanográficas, geológicas, entre outras, tendo sido agraciado pelo Presidente da República no mês de setembro com o Prêmio Jovem Cientista, entregue em mãos para o professor de Oceanografia Humber Agrelli de Andrade.

O projeto arquitetônico do Museu Oceanográfico foi elaborado pelo arquiteto itajaiense Dalmo Vieira Filho. Com uma área de 13 mil metros quadrados, o empreendimento contará com três pavimentos, um mezanino e um oceanário, localizado no centro da edificação, decorada com vitrais azuis e cobertura em forma de ondas, que enaltecem e iluminam o céu litorâneo.

No subsolo serão instalados os laboratórios de trabalho e algumas áreas de atendimento ao público, principalmente àqueles interessados em equipamentos de mergulho e vela. No primeiro pavimento estarão abrigados a recepção, algumas lojas de *souvenirs*, biblioteca, restaurante, lanchonete, áreas voltadas à educação ambiental, exposição oceanográfica e eventos de pequeno porte. O mezanino abrigará os materiais de pesca, fauna marinha e animais dissecados, como peixes e outras espécies marinhas, e, por fim, o último pavimento, que além de encerrar as exposições, iniciará o oceanário e abrigará as salas de administração do museu e mais um auditório, este com capacidade para eventos de grande porte.

Até o final deste ano e início de 2000, serão concluídos o projeto museológico e a elaboração técnica do oceanário. Segundo a esti-

mativa do diretor do Centro de Ciências Tecnológicas da Terra e do Mar, CTTMar, Fernando Diehl, "o início das obras do museu deverá acontecer já no segundo trimestre do próximo ano".

O projeto executivo do museu está orçado em R\$ 15 milhões, já havendo recursos provenientes do Programa de Desenvolvimento Turístico Sul-Brasileiro (Prodetur-Sul). Está sendo aguardado, ainda, o suporte de recursos financeiros provenientes de incentivos fiscais, através da Lei Rouanet, do Ministério da Cultura, e ainda da iniciativa privada, que tem demonstrado grande interesse na formação de parcerias para a conclusão do projeto.

## NOVO TRANSATLÂNTICO

Começará a operar em julho o navio de passageiros *Costa Atlântica*, nova geração de navios *Panamax* com calado e boca suficientes para trafegar pelo Canal do Panamá.

O *Costa Atlântica* tem dimensão avantajadas: 292,5 metros de comprimento, 38,8 metros de boca, 84.000 toneladas de deslocamento, calado 7,8 metros, número de decks – 16 (12 para passageiros), capacidade máxima de passageiros – 2.680, tripulação – 902, velocidade de serviço – 22 nós.

O construtor foi o estaleiro Kvaener Masa-Yards Helsinki New Shipyard, da Finlândia, sendo US\$ 340 milhões o custo do navio.

Os benefícios sociais do Museu Oceanográfico da Univali para o município de Itajaí e o Estado de Santa Catarina são incontáveis. Além da geração de empregos diretos e indiretos, a obra certamente colocará a cidade nos principais roteiros turísticos do Brasil e até mesmo do Mercosul, contribuindo para o resgate e a valorização dos fartos conteúdos culturais da cidade, alavancando a cidade de Itajaí para maior diversificação econômica para o município, que a partir de então oferecerá aos turistas que lá aportarem uma nova opção de lazer e entretenimento. (Informativo CIRM – Vol. 11, nº 2, jul/dez. 1999).

Dentre as várias comodidades para passageiros são destacadas:

- 4 piscinas;
- restaurante com 2 andares para 1.300 passageiros e outro com 3 andares para 1.170 passageiros;
- 15 elevadores (3 panorâmicos); e
- cassino, hall central com 10 andares, 11 bares, campo poliesportivo para basquete, vôlei, tênis.

O *Costa Atlântica* começará a operar no Mediterrâneo, oferecendo cruzeiro de 5 a 7 dias ao preço que varia de US\$ 710 a US\$ 2.760.

## INSPEÇÃO NAVAL NO RIO PARNAÍBA

A Capitania dos Portos do Piauí realizou uma inédita comissão de Inspeção Naval.

Essa viagem de cerca de 800 milhas náuticas, realizada pela lancha *Igaraçu*, teve o propósito de fiscalizar o tráfego aquaviário e a regularidade de obras às margens do Rio Parnaíba. Alcançou desde a foz até a cidade de Guadalupe, onde se

localiza a barragem da Represa da Boa Esperança, cuja ultrapassagem não pôde ser feita por ela não estar dotada de eclusa de transposição.

A navegação em um rio não hidrografado como o Parnaíba e a existência de bancos de areia em seu leito exigiram cuidado especial da tripulação que conduziu a lancha.

As escalas, ao longo dos onze dias da comissão, foram realizadas nas seguintes cidades: Miguel Alves, Teresina, Amarante, Guadalupe, Floriano, Parnarama, Luzilândia e, finalmente, na bela capital do Delta, a cidade de Parnaíba.

Para a Capitania dos Portos do Piauí esta viagem significou um momento importante, pois, até então, a fiscalização do Rio Parnaíba era realizada com grande dificuldade e apenas parcialmente, a partir de cidades à beira-rio para onde eram rebocadas, por viatura, lanchas de pequeno porte, realizando, assim, inspeções navais em trecho restrito do rio.

Com a incorporação da lancha (LAEP-7) *Igaracu*, em meados de 1999, a metade a jusante do Rio Parnaíba pôde ser fiscalizada integralmente nos requisitos segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição hídrica.

Essa nova capacidade operacional e o profissionalismo demonstrado pela tripulação da Capitania continuarão trazendo, nas comissões futuras, informações fundamentais para o controle da atividade aquaviária na jurisdição da Capitania dos Portos do Piauí. (*NoMar* nº 697 de 5/5/2000).

## AUTORES BRASILEIROS CITADOS EM PUBLICAÇÕES ESTRANGEIRAS:

No *Boletim del Centro Naval*, da Argentina, de abril a junho de 1999, foi divulgado o artigo do Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal sobre Estratégia Naval, publicado na nossa *Revista Marítima* de Jul/Set de 1998. O Boletim apresentou resumo sobre o artigo do Almirante Vidigal, nosso habitual colaborador.

Na *Revista General de Marina*, da Espanha, de outubro de 1999, foi divulgado o lançamento do livro do Almirante-de-Esquadra Arlindo Vianna Filho, com o título "Estratégia Naval Brasileira", da Biblioteca do Exército Editora; 170 páginas. A Revista de Marina apresentou resumo sobre o livro do Almirante Arlindo.

## FIM DE SEMANA NO CENTRO – 20ª EDIÇÃO

Foi realizada, no dias 8 e 9 de abril últimos, no Rio de Janeiro, a 20ª edição do programa Fim de Semana no Centro. Visitas guiadas à Ilha Fiscal, mostram o prédio, salões, o torreão e as três exposições permanentes: "A História da Ilha Fiscal", "A contribuição da Marinha do Brasil no desenvolvimento social do país" e "A contribuição da Marinha do Brasil no desenvolvimento científico e tecnológico". Foi oferecido também o passeio marítimo "Conheça nossa Marinha", a bordo do Reboador *Laurindo Pitta*, com saídas do cais do Espaço Cultural da Marinha (ECM) e acompa-

nhamento por guia turístico. A bordo do rebocador, foi mostrada a exposição "A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial". Foi realizada, ainda, visitas ao ECM, onde estão as exposições permanentes "Canhões que pertenceram ao Galeão Sacramento (Século XVII)", "Galeota Imperial de 1808", "A História da Navegação", "Arqueologia Subaquática" e "Embarcações Regionais da Coleção Alves Câmara". Na sala de exposições temporárias, foi exibida a exposição "Rio de Janeiro, Imagens da Aviação Naval 1916-1923". (BONO Especial nº 018, de 7/4/00).



## A VIDA NA FORMAÇÃO



# HOMENAGEM AOS 20 ANOS DA MULHER MILITAR NA MARINHA

1981: TREINAMENTO DE  
GUARDAS-MARINHAS

1999: CAPITÃO-  
DE-FRAGATA

